

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas
Programa de Pós-Graduação em História

Osmar Piazzi Junior

**HISTÓRIA SOCIAL E PODER POLÍTICO NO SUDESTE DA ÁFRICA: experiências
e ações africanas descritas nos diários de Francisco José de Lacerda e Almeida
(1797-1798)**

Belo Horizonte

2024

Osmar Piazzini Junior

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal de Minas Gerais para a obtenção do título de Mestre em História Social da Cultura.

**Área de Concentração: História, Tradição e Modernidade: Política, Cultura e Trabalho/
Linha de pesquisa: História Social da Cultura.**

Orientadora: Prof. Dra. Vanicléia Silva Santos.

Belo Horizonte

2024

960	Piazz Junior, Osmar.
P584h	História social e poder político no sudeste da África
2024	[manuscrito] : experiências e ações africanas descritas nos diários de Francisco José de Lacerda e Almeida (1797-1798) / Osmar Piazz Junior. - 2024.
	167 f. : il.
	Orientadora: Vanicleia Silva Santos.
	Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas.
	Inclui bibliografia.
	1. História – Teses. 2. Viajantes – Diários - Teses. 3. Almeida, Francisco José de Lacerda e, 1753-1798. 4. África – História - Teses. I. Santos, Vanicleia Silva. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

Ficha catalográfica elaborada por Vilma Carvalho de Souza - Bibliotecária - CRB-6/1390



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS
HUMANAS PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
EM HISTÓRIA

FOLHA DE APROVAÇÃO

"História Social e Poder Político no Sudeste da África: Experiências e Ações Africanas Descritas nos Diários de Francisco José de Lacerda e Almeida (1797-1798)"

Osmar Piazzini Junior

Dissertação aprovada pela banca examinadora constituída pelos Professores:

Profa. Dra. Vanicleia Silva Santos - Orientadora
UFMG
Profa. Dra. Elaine Ribeiro da Silva dos Santos
UNIFAL

Profa. Dra. Ana Paula Wagner
UNICENTRO

Belo Horizonte, 02 de fevereiro de 2024.



Documento assinado eletronicamente por **Ana Paula Wagner, Usuária Externa**, em 04/03/2024, às 09:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Elaine Ribeiro da Silva dos Santos, Usuária Externa**, em 05/03/2024, às 18:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Vanicleia Silva Santos, Usuária Externa**, em 10/03/2024, às 19:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 5º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.ufmg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **2959221** e o código CRC **0E2849D4**

Dedico esse trabalho ao meu pai.

AGRADECIMENTOS

Agradecer às pessoas que nos auxiliaram em fases difíceis de nossas vidas é delicado e perigoso, pois nesse gesto não é raro sermos injustos ou incompletos. Mesmo assim, arriscarei descrever aqui minha gratidão às pessoas e instituições que me apoiaram ao longo dessa pesquisa de mestrado.

Início agradecendo à minha mãe Sônia e à minha irmã Flavia pelo apoio emocional que elas sempre me forneceram. Elas foram fundamentais durante a realização dessa pesquisa de mestrado. Agradeço à CAPES, que financiou parcialmente essa pesquisa, e à minha orientadora Vanicléia Silva Santos, que durante estes anos de pesquisa compartilhou comigo compromisso, profissionalismo e rigor técnico. Guilherme Farrer, seu orientando e meu colega, foi rigoroso nas leituras que fez de partes dessa dissertação e por isso suas críticas foram decisivas para o desenvolvimento dessa pesquisa. Agradeço também ao GEAP (Grupo de Estudos de África pré-colonial), da FAFICH, pois o grupo me proporcionou leituras e debates realmente valiosos. As professoras Elaine Ribeiro e Ana Paula Wagner, que compuseram a banca examinadora na qualificação e na defesa dessa dissertação, foram amigáveis e comprometidas com o desenvolvimento dessa pesquisa. Sou grato a meus colegas de trabalho, da Escola Estadual Presidente Itamar Franco, localizada na cidade de Santa Luzia/MG, e faço destaque aos professores Lorena Aiala e Alex Alves de Paula. Durante o mestrado, estas pessoas e instituições me ajudaram e me apoiaram como puderam.

Faço questão de agradecer aos alunos do curso de História da Universidade Federal do Paraná que realizaram o trabalho de paleografia e de transcrição das fontes que utilizei nessa dissertação. Segundo a publicação das fontes que consultei, são eles: Liziana Bariviera, Ana Emília Staben, João Alcântara Nunes, Annelise Pereira de Lima e Helena Macedo Ribas. A transcrição feita por esses alunos dos diários de Lacerda e Almeida e de outras fontes relacionadas a ele me ajudou muito.

Por fim, agradeço a meu falecido pai. Em fevereiro de 2022, no início deste mestrado, perdi meu pai vítima de problemas de saúde relacionados à COVID-19. Cresci ajudando ele em sua oficina e foi lá que ele me ensinou a trabalhar. Nessa dissertação, utilizei muito do que aprendi com ele. O levarei sempre comigo.

RESUMO

Esta pesquisa analisa as experiências e as ações dos sujeitos africanos descritos nos diários da viagem de travessia comandada por Francisco José de Lacerda e Almeida na África. Esta viagem de travessia, entre os anos de 1797 e 1798, percorreu os seguintes territórios do sudeste africano: a Ilha de Moçambique, as vilas de Quelimane, de Sena, de Tete e o reino do Kazembe. Muitos sujeitos africanos descritos nos diários de Lacerda e Almeida eram trabalhadores. Durante sua viagem de travessia, estes trabalhadores executaram diferentes tarefas, como a de marinheiros, carregadores terrestres, tradutores, guias e informantes. Ao longo dos três últimos capítulos, utilizamos o conceito de Agência para a análise destas *peessoas comuns*. O uso de ferramentas da micro-história, da leitura a contrapelo, da perspectiva descolonial e da perspectiva de gênero foi essencial para desvelar o mundo do trabalho na viagem de travessia.

Palavras-chave: Francisco José de Lacerda e Almeida; Sudeste africano; História Social; Agência; Carregadores africanos.

ABSTRACT

This research analyzes the experiences and actions of African subjects described in the travel diaries led by Francisco José de Lacerda e Almeida across Africa. His journey between 1797 and 1798 went through the following southeastern African territories: Mozambique Island, the village of Quelimane, the village of Sena, the village of Tete and the kingdom of Kazembe. The African subjects analyzed in this dissertation are mostly workers. During this trip, these workers performed different tasks in navigation and shipment. They were also instrumental as translators, guides, and informants. Throughout the last three chapters, we use the concept of Agency to analyze these common people. The use of micro-history tools, counter-reading, the decolonial perspective and the gender perspective were essential to unveil the world of work on the crossing journey.

Key words: Francisco José de Lacerda e Almeida; Southeast Africa; Social History; Agency; African porters.

NOTA TÉCNICA

Nesta pesquisa, estamos utilizando documentos relacionados à viagem de travessia de Francisco José de Lacerda e Almeida, com destaque a seus diários escritos na África. No entanto, consultamos também outras fontes que não possuem relação direta com seu projeto de travessia. Pelo fato de nosso recorte temporal ser de breve duração, entre 1797 e 1798, buscamos priorizar a leitura de documentos auxiliares que possuem datação próxima ao final do século XVIII e restrito à primeira década do século XIX. Quanto mais distante do recorte temporal, menor foi a atenção destinada a estas fontes. A respeito da transcrição de trechos das fontes ao corpo do texto da dissertação, atualizamos a grafia para o português recente.

Normalmente, nos referimos ao comandante da expedição aqui investigada a partir de seu sobrenome: Lacerda e Almeida. Porém, o chamamos muitas vezes de governador, pois ele havia sido nomeado governador dos Rios de Sena pela Coroa portuguesa em 1797. Poderíamos chamá-lo também de matemático, pois ele havia se formado em 1777 doutor em matemática pela Universidade de Coimbra. Evitamos essa nomenclatura pois ele estava em outro momento de sua vida e por isso exercia pouco de seus recursos matemáticos. Sobre essas nomenclaturas, elas serão explicadas ao longo da Introdução e do Capítulo 1.

Na redação da dissertação, o gênero masculino normalmente aparece primeiro. O motivo para isso é que tal gênero surge em maior número nas descrições de Lacerda e Almeida. Optamos por utilizar a nomenclatura de *reino* para nos referirmos à unidade política do Kazembe. Faremos dessa forma por dois motivos: primeiro porque essa é a definição das fontes e segundo porque estamos convencidos de que tal unidade era de fato um reino. Importa ressaltar que não se trata da transferência de um valor eurocêntrico para a historiografia africanista, mas sim da aplicabilidade dos conceitos históricos mediante a conjuntura política analisada.

Não utilizaremos as nomenclaturas tribo e etnia porque entendemos que elas possuem forte teor colonialista. Elas carregam em si a defesa (implícita e/ou explícita) à dominação dos africanos pelos estrangeiros — nesse caso, pelos europeus. As narrativas históricas europeias se acostumaram a descrever as sociedades africanas através de nomenclaturas como essas. Tribo e etnia são nomenclaturas bastante estereotipadas, pois trazem nelas sentidos próximos à ideia de primitivismo. Levando em consideração tais aspectos, optamos por usar neste trabalho outros termos, como povoações, povos ou sociedades africanas. O etnônimo dessas sociedades está com a inicial em maiúscula para dar importância e diferenciá-los do restante do texto. Outras palavras que consideramos relevante iniciar com maiúscula estão

padronizadas ao longo do texto. Conceitos, regiões, cidades, estão com as iniciais em maiúsculo.

Deixamos algumas terminologias e expressões em itálico para frisar ao leitor possíveis problemas nelas presentes. Terminologias como *cafres*, *negras*, *donas*, *moradores*, *prazos*, ou expressões como *pessoas comuns*, normalmente carregam preconceitos e/ou leituras questionáveis em si. Deixá-las em itálico foi uma maneira que encontramos de pedir licença para utilizá-las. A abreviação do título dos documentos e das obras analisadas também aparecem em itálico, além de expressões estrangeiras.

Por vezes, saímos do objeto central para abordarmos informações outras que nos pareceram relevantes. Essas digressões normalmente foram feitas para apresentar informações sobre a África, sobre a documentação de Lacerda e Almeida ou para simplesmente denunciar as violências eurocêntricas pré-coloniais. Buscamos, no entanto, retomar o estudo sobre as pessoas africanas logo após a digressão. Consideramos que essas digressões aqui realizadas poderão colaborar com a historiografia ou com os estudos africanistas no geral.

A viagem estudada nessa dissertação se divide em duas etapas: uma de trecho navegável e outra de trecho terrestre. A primeira etapa da viagem foi feita entre os territórios de domínio português (da Ilha de Moçambique à vila de Tete). Esse tipo de viagem, que era navegável, era realizado corriqueiramente. Analisamos esse trajeto no Capítulo 2. Já a segunda etapa foi realizada para fora das possessões portuguesas, por terra. Para este último trajeto (da vila de Tete ao reino do Kazembe), utilizaremos muitas vezes a nomenclatura das fontes: “expedição”. São dois momentos bastante distintos e para cada um deles há um diário diferente. Este trajeto por terra é analisado no Capítulo 3 e Capítulo 4. O percurso total da viagem comandada por Lacerda e Almeida (da Ilha de Moçambique, passando pelas vilas de Quelimane, Sena, Tete até atingir o reino do Kazembe) estaremos chamando de “viagem de travessia”.

Para dar uma noção ao leitor a respeito do volume das cargas carregadas pelos trabalhadores africanos no trecho da travessia por terra, ao final da dissertação há uma lista de seus itens em anexo.

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Diversidade dos povos africanos acima do rio Zambeze.....	15
Mapa 2: Continente africano cartografado por d'Anville em 1749.....	73
Mapa 3: Cópia do 3º mapa de Lacerda e Almeida referente ao trajeto de Tete ao Kazembe. Mapa elaborado na Ilha de Moçambique no final do século XVIII.....	75
Mapa 4: Trajeto da viagem de travessia por navegação.....	82
Mapa 5: Trajeto da viagem de travessia por terra.....	102
Mapa 6: Cópia do 23º mapa de Lacerda e Almeida referente ao trajeto de Tete ao Kazembe. Mapa elaborado na Sociedade Real Marítima.....	106
Mapa 7: Cópia do 3º mapa de Lacerda e Almeida referente ao trajeto de Tete ao Kazembe. Mapa elaborado na Sociedade Real Marítima.....	122

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1: Representação do comércio setecentista na região de Moçambique.....	47
Imagem 2: Homem europeu viajando em um <i>palanquim</i> feito de <i>machira</i>	55
Imagem 3: Armadilha de caçadores africanos para abater hipopótamos e elefantes.....	57
Imagem 4: Embarcação à vela ilustrada na capa de livro português.....	88
Imagem 5: Embarcação tradicional africana no rio Zambeze.....	89
Imagem 6: Representação oitocentista de um Marave com arco e flecha.....	115
Imagem 7: Indivíduos Bisas com penteados característicos.....	117

GRÁFICO

Gráfico 1: O comércio de escravizados nos portos de Moçambique. Século XVIII.....	49
---	----

SUMÁRIO

SUMÁRIO.....	12
INTRODUÇÃO.....	14
O objeto.....	14
Revisão bibliográfica.....	17
Justificativas.....	23
Problematização.....	23
Objetivos geral e específicos.....	24
Recorte espacial.....	25
As nomenclaturas das conquistas portuguesas.....	27
Fontes.....	29
A produção e a circulação dos diários de Lacerda e Almeida.....	33
Linha de pesquisa e perfil teórico.....	37
Organização da dissertação.....	41
CAPÍTULO 1: O SUDESTE AFRICANO E A PRESENÇA PORTUGUESA.....	42
1.1: O universo social do sudeste da África.....	42
1.2: A escravidão.....	47
1.3: O comércio de origem africana.....	51
1.4: Lacerda e Almeida e as <i>luzes</i> em Portugal.....	62
1.5: Os <i>prazos</i> da Coroa e o governo português à distância.....	68
1.6: O desconhecimento português e o olhar visando a expansão.....	71
Conclusão do Capítulo 1:.....	78
CAPÍTULO 2: MARINHEIROS AFRICANOS NA VIAGEM DE TRAVESSIA.....	79
2.1: A finalidade da viagem de travessia por navegação.....	79
2.2: O trajeto da viagem de travessia por navegação.....	80
2.3: O perfil da comitiva/ os marinheiros e demais viajantes.....	84
2.4: As embarcações.....	87
2.5: O Trabalho.....	91
2.6: O pagamento.....	95
2.7: O repouso e a alimentação.....	96
Conclusão do Capítulo 2.....	98
CAPÍTULO 3: CARREGADORES TERRESTRES NA VIAGEM DE TRAVESSIA.....	99
3.1: A finalidade da viagem de travessia por terra/a expedição.....	99
3.2: O trajeto da viagem/o percurso.....	101

3.3: O perfil da comitiva e a questão dos carregadores	107
3.4: As sociedades Marave e Bisa	112
3.5: O trabalho dos carregadores	118
3.6: As trocas e os pagamentos	123
3.7: O repouso e a alimentação	125
Conclusão do Capítulo 3	130
CAPÍTULO 4: AS MULHERES, OS CONFLITOS E A RESISTÊNCIA.....	132
4.1: As mulheres	132
4.2: Os Conflitos	135
4.3: A resistência.....	140
Conclusão do Capítulo 4.....	146
CONCLUSÃO GERAL	147
REFERÊNCIAS DOCUMENTAIS	149
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	150
ANEXO	155

INTRODUÇÃO

A base para essa Introdução foi originalmente elaborada em 2021 para servir de projeto de mestrado para a inscrição do processo seletivo no Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal de Minas Gerais, na linha de História Social da Cultura. De lá para cá, atualizamos e ampliamos o projeto de mestrado transformando-o nessa Introdução, que contém em tópicos as escolhas acadêmicas dessa dissertação, nessa ordem: objeto, revisão bibliográfica, justificativas, problematização, objetivos (geral e específicos), recortes (temporal e espacial), fontes, metodologia e teoria.

O objeto

O objeto desta pesquisa são os trabalhadores africanos/as descritos/as nos diários de Lacerda e Almeida que trabalharam em sua viagem de travessia, no sudeste africano. No primeiro diário analisado (o *Diário de Quelimane a Tete*) não foi possível saber de quais sociedades pertenceram os trabalhadores africanos da viagem de travessia nele descritos. Neste primeiro diário, centenas de africanos aparecem desenvolvendo o trabalho de navegação pelo rio Zambeze e Lacerda e Almeida não registrou informações que nos dessem pistas sobre suas origens. No segundo diário analisado (o *Diário de Tete ao Kazembe*) já é possível saber de algumas sociedades que forneceram indivíduos para trabalhar na viagem de travessia, e destacamos duas: as sociedades Marave e Bisa.

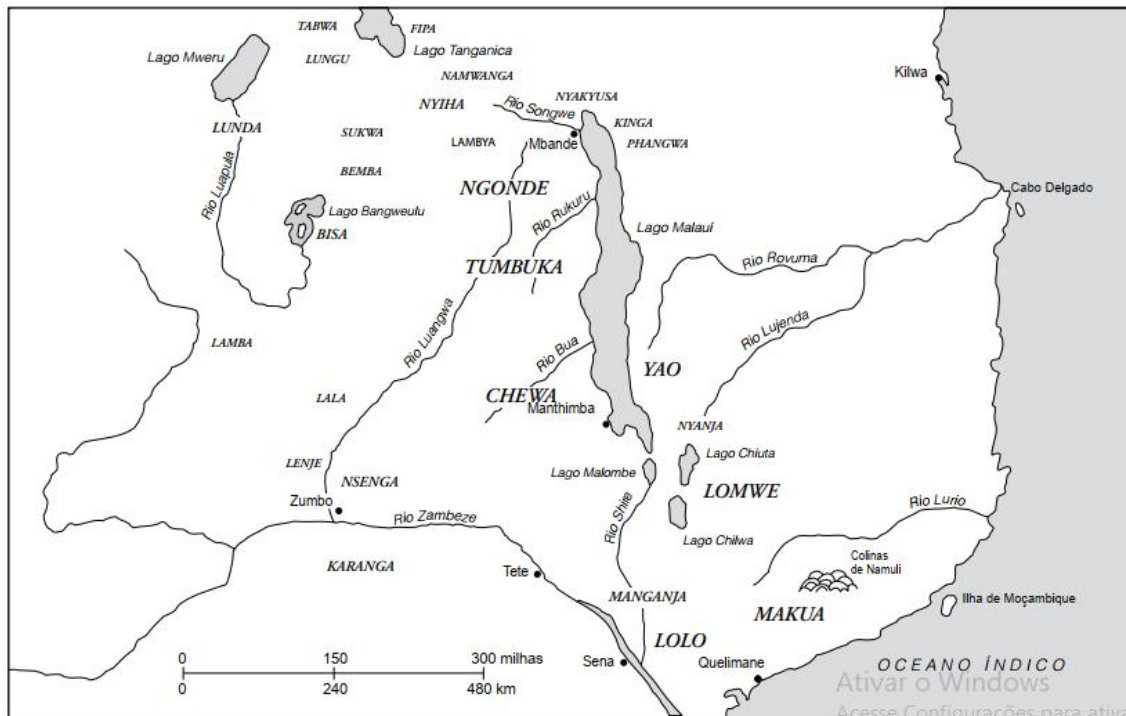
Os maraves viviam a leste do rio Aruângua, ao norte do rio Zambeze, em uma região próxima ao lago Malauí.¹ No final do século XVIII, os maraves estavam em declínio político e econômico. Os bisas viviam a oeste do rio Aruângua e próximos do lago Banguelo. No final do século XVIII, os bisas comercializavam direto com o reino do Kazembe. Sociedades como a Macua e a Ajaua foram descritas com detalhamento na *Memória sobre Moçambique*,² documento também escrito por Lacerda e Almeida. No entanto, os indivíduos dessa sociedade não participaram da viagem de travessia do governador e tampouco foram descritas em seus diários. Outras sociedades, como a Tonga, a Mutumbuca, a Mussucuma, a Uemba e a Manguro, foram registradas rapidamente nos diários do governador mas também não participaram como

¹ O rio Aruângua é um rio afluente do rio Zambeze. Também recebeu o nome de Luângua.

² *Breve Memória das observações e notícias que adquiri em Moçambique no ano de 1797*. Atualmente um exemplar desse documento está localizado no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro (Negócios de Portugal, Caixa 708, pacote 01). Essa Memória foi transcrita e publicada recentemente na edição do CEDOPE. PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 495-507.

trabalhadores de sua viagem de travessia. A diversidade de povos na banda superior do rio Zambeze era grande (ver Mapa 1).

Mapa 1: Diversidade dos povos africanos acima do rio Zambeze



Fonte: PHIRI, Kings Mbacazwa; KALINGA, Owen; BHILA, Hoyini Hilary Komati. A Zâmbia do Norte: a região do Lago Malaui. História Geral da África. Brasília: UNESCO, 2010, p. 720. Volume V: África do século XVI ao XVIII.

Esta pesquisa de mestrado é a continuidade dos estudos que iniciei no período de minha graduação em história pela Universidade de Campinas (2010-2015). Durante esse processo, participei de dois projetos de Iniciação Científica. A partir deles, escrevi o trabalho de monografia intitulado *A vida e os Diários de Francisco José de Lacerda e Almeida*.³

Francisco José de Lacerda e Almeida (1753-1798) foi um paulista que estudou na Universidade de Coimbra após a reforma pombalina. Ele se formou como matemático e astrônomo entre os anos de 1772 e 1777. Ao longo da década de 1780, Lacerda e Almeida trabalhou nas comissões de demarcação das fronteiras da América portuguesa. Como resultado desta expedição, o matemático foi nomeado governador dos Rios de Sena pela Rainha D. Maria

³ Esta pesquisa foi orientada pela professora doutora Lucilene Reginaldo, do Departamento de História da Universidade de Campinas (UNICAMP), entre os anos de 2014 e 2015.

I em 1797. Simultaneamente, foi convocado pela Coroa a realizar uma travessia pelo interior africano, partindo de Moçambique em direção a Angola.⁴

A viagem organizada por Lacerda e Almeida no sudeste africano, entre os anos de 1797 e 1798, correspondia a um projeto político antigo da Coroa portuguesa. Tal projeto pretendia interligar Moçambique a Angola por uma faixa comercial, com acordos firmados entre portugueses e africanos. Seria uma viagem transcontinental. Na teoria, a Coroa portuguesa ambicionava conectar os rios Cunene e Zambeze, via África Centro Oriental. O governador carregava consigo a ciência ilustrada adquirida na Universidade de Coimbra para tentar cumprir este antigo projeto de travessia. Junto a ele havia uma comitiva numerosa formada por centenas de africanos trabalhadores, soldados, oficiais e, até mesmo, sua família e um padre capelão. Lacerda e Almeida, recém nomeado governador da capitania dos Rios de Sena, vinha à frente desta empreitada.

Sua viagem percorreu as seguintes localidades: a Ilha de Moçambique, as vilas de Quelimane, de Sena, de Tete e o reino do Kazembe. Ao longo do percurso, a comitiva da viagem foi sendo constantemente alterada. As maiores alterações da comitiva estiveram a cargo dos sujeitos africanos, pois houve muitas fugas de africanos trabalhadores. Mesmo que tais fugas tenham sido frequentes, com destaque ao percurso por terra da vila de Tete ao reino do Kazembe, a presença dos africanos nessa viagem nunca deixou de existir. Sem eles, a viagem de Lacerda e Almeida não se sustentaria, em hipótese alguma.

Nos documentos relacionados à viagem de travessia, estes sujeitos africanos, normalmente na condição de trabalhadores, são descritos como *cafres*. A origem deste termo provém do árabe, que significa “não muçulmano, infiel”.⁵ Tal termo é ideologicamente carregado de valores europeus. A expressão *cafres*, normalmente destinada aos homens, inferioriza o africano diante dos muçulmanos e, principalmente, dos cristãos. Segundo Eugénia Rodrigues, o próprio Lacerda e Almeida, ao longo de seus diários, utilizou essa expressão para distanciar os africanos de sua ideia de civilização, aproximando-os à noção de primitivismo.⁶

⁴ Uma excelente biografia sobre Lacerda e Almeida, por parte da historiografia recente, está na Introdução da obra PEREIRA, Magnus Roberto de Mello; RIBAS, André Akamine. **Francisco José de Lacerda e Almeida: um astrônomo paulista no sertão africano**. Curitiba, PR: Editora UFPR, 2012, p. 19-137.

⁵ LOPES, Nei. **Enciclopédia Brasileira da Diáspora Africana**. São Paulo: Selo Negro, 2004, p. 152. Para Bluteau, *cafre* significava “[...] homem rude, bárbaro, desumano, como os moradores da cafraria”. BLUTEAU, Raphael. **Dicionário da Língua Portuguesa composto pelo padre D. Raphael Bluteau, reformado, e acrescentado por Antônio de Moraes Silva Natural do Rio de Janeiro**. Lisboa: Oficina de Simão Tadeu Ferreira, 1789, p. 212. Tomo I.

⁶ RODRIGUES, Eugénia. Viagens e geografias imperiais, do Brasil à África Oriental. **Plural Pluriel** - revue des cultures de langue portugaise, n. 11, 2012, p. 16.

Segundo a ideologia europeia setecentista, estes africanos estavam muito distantes da lei divina católica.⁷ Os *cafres* eram os “naturais da terra”.⁸

Em relação às mulheres africanas envolvidas com a viagem de travessia, o governador se referenciou a elas a partir do termo *negras*. Responsáveis pelo sustento familiar e pela agricultura na região do sudeste africano, era comum também ver estas mulheres trabalhando nas minas de ouro. No caminho para o reino do Kazembe, à época, o governador foi auxiliado por aproximadamente duzentas africanas no carregamento das cargas da Coroa portuguesa.⁹ Elas foram fundamentais para o governador atingir o reino do Kazembe. Os *cafres*, assim como as *negras*, foram o alicerce da viagem de travessia: carregaram as cargas e trabalharam como informantes, guias, tradutores e na navegação. Esses africanos e essas africanas eram não somente a porta de entrada para o continente, mas também eram a própria sobrevivência do português na África.

As pessoas africanas que integraram a comitiva da viagem do governador estiveram na condição de trabalhadores/as contratados ou escravizados arrematados.¹⁰ Além desses trabalhadores, outras pessoas foram registradas na condição de espectadoras, pois não tiveram uma participação direta na viagem organizada pelo governador. Quando integrantes, estes sujeitos realizaram tarefas e colaboraram, em alguma medida, para o projeto português. Mas foi comum esses africanos se oporem ao projeto de travessia, ou dele somente tirarem proveito.

Revisão bibliográfica

A revisão crítica da historiografia mostra que os estudos sobre o sudeste africano no século XVIII focam no comércio e não nas experiências dos indivíduos. Além disso, as pesquisas que utilizaram os diários da viagem de travessia de Lacerda e Almeida como fontes históricas não analisaram as experiências vivenciadas pelas pessoas africanas contidas em tal documentação. As obras publicadas entre os séculos XIX e XX se limitaram a destacar o próprio

⁷ WAGNER, Ana Paula. “Vivendo cafrealmente pelos sertões”: imagens de africanos na documentação administrativa da capitania de Moçambique e Rios de Sena na segunda metade do século XVIII. **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História** – ANPUH, São Paulo, 2011.

⁸ MIRANDA, António Pinto de. **Memória sobre a Costa de África** [1766]. Em: ANDRADE, António Alberto. *Relações de Moçambique Setecentista*. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, Divisão de Publicações e Biblioteca, 1955, p. 231- 312.

⁹ LACERDA E ALMEIDA, Francisco José de. *Diário da Viagem da vila de Tete, capital dos Rios de Sena, para o interior da África*. [1797-1798]. Em: PEREIRA, Magnus Roberto de Mello; RIBAS, André Akamine. **Francisco José de Lacerda e Almeida: um astrônomo paulista no sertão africano**. Curitiba, PR: Editora UFPR. 2012, p. 597 - 598.

¹⁰ Por arrematamento estamos considerando a prática forçada de captar trabalhadores escravizados no sudeste africano. Esses trabalhadores eram normalmente pessoas escravizadas pertencentes a *moradores*.

Lacerda e Almeida, ou o Estado português, a partir de uma perspectiva colonialista e eurocentrada. A seguir, destaco os principais trabalhos que abordam o sudeste africano, os diários de Lacerda e Almeida, as contribuições e limitações dessa historiografia e, por fim, aponto a nova contribuição que o meu trabalho traz para a historiografia.

Desde a publicação dos diários da viagem de travessia de Lacerda e Almeida (entre as décadas de 1840 e 1880)¹¹, estudiosos os tem utilizado de modo superficial e secundário, com um viés colonialista e eurocentrado. Nomes como Francisco Adolfo de Varnhagen, Almirante Gago Coutinho, Manuel Múrias, Filipe Gastão de Almeida Eça¹² entre outros estudiosos da segunda metade do século XIX e primeira do XX, são exemplos disso. A maior parte desses escritores exaltou as supostas glórias luso-brasileiras, desprezando informações sobre os africanos que estavam descritas nos diários e distanciando-se de uma perspectiva social. Diferente de tais autores, analisaremos os diários da viagem de travessia de Lacerda e Almeida com o foco de suprir a carência de pesquisas africanistas sobre o sudeste da África no período setecentista.

Para o estudo das estruturas políticas da África Oriental e Central, três obras foram importantes para este trabalho: *The Kingdoms of Savanna* de Jan Vansina (1975), *Zambia before 1890* de Harry Langworthy (1972) e *A history of Mozambique* de Malyn Newitt (1995).¹³ Estes trabalhos tratam da formação histórica de sociedades africanas como Luba, Lunda, Kazembe-Lunda, Marave, incluindo processos de migrações e de territorialização de povos históricos da região sudeste. Em alguma medida, estas obras abordam as economias e as sociedades do interior africano — com destaque ao período pré-colonial. Por terem recortes temporais amplos, possuem abordagens superficiais, excluindo análises de aspectos sociais como gênero, trabalho, cultura, dentre outros. No entanto, esses estudos permitem costurar

¹¹ O primeiro diário de Lacerda e Almeida na África foi publicado inicialmente em 1889, pela Imprensa Nacional de Lisboa. Já o Segundo diário foi lançado anteriormente, em 1844, pela Associação Marítima e Colonial nos Annaes Marítimos e Coloniaes.

¹² VARNHAGEM, Francisco Adolfo de. Biografia dos Brasileiros Ilustres por Armas, Letras, Virtudes, etc. Dr. Francisco José de Lacerda e Almeida. Em: **Revista Trimensal do Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico do Brasil**. Rio de Janeiro: Garnier, 1873, p. 177-184; COUTINHO, Gago. Travessia da África pelo Dr. Lacerda e Almeida. Mapa inédito existente na biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. **Boletim da Agência Geral das Colônias**. Ano 01, n. 03, 1925; MÚRIAS, Manuel. **Travessia da África pelo Dr. Lacerda e Almeida**. Lisboa: Agência Geral das Colônias, 1936; EÇA, Filipe Gastão de Moura Coutinho de Almeida de. **Lacerda e Almeida: escravo do dever e mártir da ciência, 1753-1798: apontamentos históricos, biográficos e genealógicos com algumas notícias e documentos inéditos acerca do insigne explorador das selvas brasileiras e dos sertões africanos**. Lisboa: Tip. Freitas Mega, 1951.

¹³ VANSINA, Jan. **Kingdoms of Savanna**. Madison: Univ. of Wisconsin, 1975; LANGWORTHY, Harry. **Zambia before 1890: Aspects of pre-colonial history**. Longman Group Ltd, 1972; NEWITT, Malyn. **A History of Mozambique**. Bloomington: Indiana University Press, 1995.

nosso micro recorte espaço temporal (1797-1798) com leituras históricas de periodizações abrangentes.

Na obra *Percursos da Modernidade em Angola*, Isabel Castro Henriques articula informações sobre o poder político e a Agência dos africanos. Sua argumentação é marcada pela valorização desses sujeitos no universo comercial. Nesse sentido, a historiadora sugere caminhos para fugir do eurocentrismo historiográfico, demonstrando uma África criativa e dinâmica. Suas chaves interpretativas — como por exemplo as soluções, as estratégias, a flexibilidade, a organização, a autonomia e a força africanas — tem colaborado para o estudo da Agência dos africanos e africanas.¹⁴ Como nessa dissertação rastreamos os protagonismos das *peçoas comuns*,¹⁵ o conceito de Agência é uma ferramenta estruturante desta dissertação. Outra obra da autora que utilizamos nessa dissertação é *O Pássaro de Mel*.¹⁶ Por se tratar de um compilado de estudos africanistas feitos pela autora ao longo de sua carreira, incluindo variadas abordagens temáticas, consideramos que a obra permite fazermos diferentes diálogos com nossas questões.

As obras *Barganhando sobrevivências* e *Sociabilidades em trânsito*, de Elaine Ribeiro,¹⁷ utilizaram os diários da expedição de Henrique de Carvalho à Lunda. Suas obras investigaram o cotidiano dos trabalhadores desta expedição, retirando-os da invisibilidade histórica. Carregadores, intérpretes e chefes de caravanas ganharam protagonismo em seus estudos a partir de análises robustas sobre os aspectos típicos do comércio africano de longa distância — como a formação das caravanas, a configuração das rotas e a circulação de informações autóctones. As pesquisas da autora, em termos metodológicos, foram essenciais no desenvolvimento deste trabalho. Elas contribuíram para repensar a viagem de Lacerda e

¹⁴ HENRIQUES, Isabel de Castro. **Percursos da modernidade em Angola**: dinâmicas comerciais e transformações sociais no século XIX. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical: Instituto da Cooperação Portuguesa, 1997.

¹⁵ Na historiografia, a expressão *peçoas comuns* ganhou força principalmente após as obras de Edward Thompson. Adepto da “história vista por baixo”, Thompson buscou dar protagonismo para os “excluídos da história”. Assim, trabalhadores urbanos, camponeses, mulheres, prisioneiros, entre outros, passaram a ser compreendidos como sujeitos históricos. A professora Elaine Ribeiro também faz uso dessa expressão em sua escrita. SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva. **Barganhando sobrevivências**: os trabalhadores da expedição de Henrique de Carvalho à Lunda (1884-1888). 2010. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

¹⁶ HENRIQUES, Isabel Castro. **O pássaro de mel**: estudos de história africana. Lisboa: Colibri, 2003.

¹⁷ SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva. **Barganhando sobrevivências**: os trabalhadores da expedição de Henrique de Carvalho à Lunda (1884-1888). 2010. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010; SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva. **Sociabilidades em trânsito**: os carregadores do comércio de longa distância na Lunda (1880-1920). 2016. Tese (Doutorado em História) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

Almeida, pois abordaram problemas semelhantes vivenciados por ele e pelos trabalhadores africanos.

Viagens de Exploração Terrestre dos Portugueses em África de Maria Emília Madeira Santos é uma pesquisa extensa e complexa, que trata das expedições portuguesas no continente africano a partir de um recorte temporal amplo. Importa ressaltar que é notório o interesse da autora mais voltado nas ações dos portugueses e na ciência lusitana e menos nas interações entre viajantes europeus e africanos. Em sua obra, o sujeito africano é representado como uma figura exótica, sendo sua Agência e seus poderes explorados de maneira diminuta. Tendo em vista o viés historiográfico *eurocentrado* de Santos, suas principais colaborações aqui são cartográficas e geográficas, além de outras pontuais que serão comentadas ao longo deste trabalho.¹⁸

A obra *Os portugueses e a travessia do continente africano*, de Carla da Costa Vieira, aborda as expedições de viajantes portugueses na África Central durante a segunda metade do século XVIII. Nessa obra, o comércio é um eixo central e por isso foi dada uma atenção especial aos portugueses, aos *sertanejos* e aos africanos. Como foi possível observar, Vieira deu maior visibilidade aos africanos do que a própria Maria Emília Madeira Santos. A autora desenvolveu seu trabalho a partir da articulação de diferentes fontes portuguesas, apresentando uma significativa quantidade de documentos transcritos em seus anexos.¹⁹

Na obra *Entre mussambazes, mucazambos e manamucates: significados de liberdade e escravidão no sudeste africano*, Guilherme Farrer buscou romper com a dicotomia escravidão/liberdade no sudeste africano (séculos XVII e XVIII). Para demonstrar a complexidade de uma sociedade escravocrata, o autor apresentou categorias intermediárias às situações de liberdade e de escravidão — como as noções de posse, controle, isolamento, direitos e incorporações. Farrer apresentou uma análise sobre as instituições políticas do sudeste africano (acima e abaixo do rio Zambeze) e a ampla diversidade política, social, religiosa e cultural na região. O uso de nomenclaturas africanas ao invés das portuguesas utilizadas pelo autor para explicar os contextos locais será aplicado a esta pesquisa também, quando possível.²⁰

¹⁸ SANTOS, Maria Emília Madeira. **Viagens de Exploração Terrestre dos Portugueses em África**. Lisboa: Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga e Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988.

¹⁹ VIEIRA, Carla da Costa. **Os portugueses e a travessia do continente africano: projetos e viagens (1755-1814)**. 2006. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 2006.

²⁰ FARRER, Guilherme. **Entre mussambazes, mucazambos e manamucates: significados de liberdade e escravidão no sudeste africano, séculos XVII e XVIII**. 2020. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2020.

Na obra, *Donas, Senhores e Escravos*, José Capela analisa a Sociedade Zambeziana do final do século XVIII. Embora as percepções sobre os conceitos de escravidão, etnias e miscigenação adotadas pelo autor sejam consideradas inadequadas, bem como enfatize as elites regionais e pouco aborde sobre as *pessoas comuns*, ele ainda é uma referência no campo da historiografia. Sua obra trata de aspectos sociais equivalentes aos destacados por Lacerda e Almeida em sua viagem de travessia.²¹

Dois materiais de consulta têm sido importantes para aprimorar as análises sobre os povos africanos pré-coloniais do sudeste africano. Estes materiais são a obra *Fixação portuguesa e História pré-colonial de Moçambique*, do historiador António Rita-Ferreira,²² e o capítulo *A Zambézia do Norte: a região do Lago Malauí*, contido na publicação *História Geral da África* (da Unesco).²³ A obra de Rita-Ferreira tem perfil abrangente, tanto a nível temporal como em relação à pluralidade das sociedades africanas abordadas. Rita-Ferreira se preocupou em produzir um conteúdo avesso à historiografia nacionalista portuguesa. Sua atenção às nomenclaturas africanas se alinha à nossa pesquisa. Já os autores do capítulo em questão são os pesquisadores africanos Kings Mbacazwa Phiri, Owen Kalinga e o Hoyini Hilary Komati Bhila.²⁴ Eles são especialistas na área. O capítulo escrito por eles dialoga com ampla historiografia, além de corroborar com uma das propostas de nossa pesquisa: a de se alinhar com autores do Eixo Sul do hemisfério.

Na obra, *Portugueses e Africanos nos Rios de Sena*, Eugénia Rodrigues trata da constituição e do funcionamento dos *prazos* da Coroa portuguesa no sudeste africano (séculos XVII e XVIII), a partir de uma abordagem das questões de gênero e das interações entre os

²¹ CAPELA, José. **Donas, Senhores e Escravos**. Porto: Afrontamento, 1995.

²² RITA-FERREIRA, António. **Fixação Portuguesa e História Pré-Colonial de Moçambique**. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1982.

²³ PHIRI, Kings Mbacazwa; KALINGA, Owen; BHILA, Hoyini Hilary Komati. *A Zambézia do Norte: a região do Lago Malauí*. Em: Bethwell Allan Ogot. **História Geral da África**. Volume V: África do século XVI ao XVIII. Brasília: UNESCO, 2010, p. 747.

²⁴ Kings Mbacazwa Phiri é especialista em história do Malauí, da África Central e do Sul. Foi encarregado do ensino de história na Universidade do Malauí. Atualmente é professor associado de história na Universidade do Malauí. Owen Kalinga é especialista em história da região do lago Malauí. É professor de história na Universidade Nacional do Lesotho. Hoyini Hilary Komati Bhila é especialista em história da África do Sul e Oriental. É autor de trabalhos sobre a África do Sul e foi presidente do Departamento de História na Universidade do Zimbábue. Os pesquisadores do capítulo em questão são autores das seguintes teses de doutoramento: PHIRI, Kings Mbacazwa. **Chewa history in central Malawi and the use of oral tradition** (1600-1920). University of Wisconsin, Madison, 1975; KALINGA, Owen. **A history of the Ngonde kingdom of Malawi**. University of London, 1974; BHILA, Hoyini Hilary Komati. **The Manika and the Portuguese** (1575-1863). University of London, 1971.

africanos e os portugueses.²⁵ A autora analisou com profundidade a história do sudeste africano, envolvendo o território, relações sociais e poderes, sistemas políticos africanos, questões jurídicas, tradições locais (como relações de parentesco), a economia e o papel das mulheres. As principais sociedades que ela analisou foram as Tonga, Karanga, Macua e Marave.

Eugénia Rodrigues trabalhou, ainda, com a documentação de Lacerda e Almeida e, dentre os estudos analisados, foi a única referência que valorizou os africanos descritos nos diários de sua viagem. Em 2011, a autora publicou um trabalho que abordou, de maneira muito breve, a presença dos africanos nos diários do governador²⁶ — no mesmo caminho pelo qual esta pesquisa de mestrado se propõe a ir. Importa destacar que suas pesquisas fortalecem a convicção de que os diários em questão têm grande potencial historiográfico para a História da África, tendo em vista que eles (e outras fontes atreladas à viagem de travessia) fornecem informações inéditas que podem e serão exploradas.

Por fim, em *População no Império Português*, Ana Paula Wagner analisa os censos portugueses nas capitanias de Moçambique e Rios de Sena durante a segunda metade do séc. XVIII.²⁷ Esse estudo se debruçou sobre o perfil administrativo do Império Português, com ênfase nas Reformas de Marquês de Pombal (1750-1777). Sua obra apresenta dados da população do sudeste africano, como por exemplo a heterogeneidade social.²⁸ Sobre os indivíduos africanos do sudeste da África setecentista, ressalto que a autora discorre, brevemente, sobre eles em sua pesquisa.

As obras aqui mencionadas abordam assuntos que possuem, como ponto em comum, o comércio no sudeste africano. Esse comércio era operado por diferentes grupos atuantes da região. Os sujeitos que faziam parte desses grupos vivenciaram histórias atravessadas por relações de poder e por uma divisão social do trabalho que estavam diretamente ligadas à escravidão e às questões de gênero, além de aspectos das culturas das sociedades africanas e da administração portuguesa. A cartografia e a literatura de viagens foram utilizadas pelos

²⁵ RODRIGUES, Eugénia. **Portugueses e Africanos nos Rios de Sena**: os Prazos da Coroa em Moçambique nos séculos XVII e XVIII. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2013.

²⁶ RODRIGUES, Eugénia. Ciência europeia e exploradores africanos: a viagem de Francisco José de Lacerda e Almeida ao Kazembe. Em: **Africana Studia**. Revista Internacional de Estudos Africanos, n. 17, 2011.

²⁷ WAGNER, Ana Paula. **População no Império Português**: recenseamentos na África Oriental Portuguesa na segunda metade do século XVIII. 2009. Tese (Doutorado em História) – Ciências Humanas, Ciências e Artes, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2009.

²⁸ Há outras publicações, como: WAGNER, Ana Paula. “Vivendo cafrealmente pelos sertões”: imagens de africanos na documentação administrativa da capitania de Moçambique e Rios de Sena, na segunda metade do século XVIII. **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História** – ANPUH, São Paulo, jul. 2011; WAGNER, Ana Paula. Um olhar sobre algumas práticas de curas moçambicanas do oitocentos. **Revista Tempo, Espaço, Linguagem**. Irati, n. 03, v. 03, set./dez, p. 50-68, 2012.

viajantes portugueses como meios de registro de informações referentes às instituições políticas africanas e às experiências das pessoas africanas, com destaque para o universo do trabalho.

Justificativas

Nossas justificativas para a realização dessa dissertação são historiográficas e políticas. As obras historiográficas que utilizaram os diários da viagem de travessia de Lacerda e Almeida como fontes históricas não analisaram as experiências vivenciadas pelas pessoas africanas contidas em tal documentação. As obras publicadas entre os séculos XIX e XX se limitaram a destacar o próprio Lacerda e Almeida, ou o Estado português, a partir de uma perspectiva colonialista e eurocentrada. Nossa proposta nesta pesquisa é, a partir da análise dessas mesmas fontes, focar no elemento africano, com destaque aos trabalhadores da viagem de travessia. Buscamos mostrar a força e a relevância dos indivíduos e das sociedades africanas nesse contexto de intenso intercâmbio cultural e comercial, a fim de compreender melhor a realidade histórica desse período e da região que estão sendo investigados.

Em tempos de perda de direitos, é preciso reforçar a importância das *pessoas comuns*, dos trabalhadores, além de demonstrar a força que há nos grupos sociais subalternos. Em tempos de autoritarismo, é preciso compreender e conhecer as formas de resistência e questionar as autoridades políticas, religiosas e militares do passado e do presente. É importante, também, criar uma memória mais justa em relação à história dos africanos e demonstrar que existe outra África — diferente daquela comumente vista a partir de uma perspectiva preconceituosa, da inferiorização e da desumanização desses sujeitos. Para isso, é fundamental denunciar os aspectos problemáticos das narrativas europeias, o modo de agir aristocrata e/ou burguês e a ideologia de perfil dominante (de homens brancos com formação cristã). Nesse sentido, tentei priorizar a consulta às produções historiográficas do Eixo Sul. Consideramos que essas produções possuem menor influência da ideologia colonial e buscam, muitas vezes, descolonizar o conhecimento. A tentativa para isso está posta.

Problematização

A problemática desta pesquisa está alicerçada em três perguntas centrais: (I) quem foram os africanos e africanas descritos/as nos diários de Lacerda e Almeida que trabalharam para a viagem de travessia encabeçada por ele? (II) que papéis estas pessoas africanas exerceram durante esta tentativa portuguesa de travessia na África? (III) como eles e elas reagiram à viagem do governador?

Objetivos geral e específicos

O objetivo geral dessa dissertação é examinar historicamente as experiências e as ações vivenciadas pelos trabalhadores africanos descritos nos diários da viagem de travessia de Francisco José de Lacerda e Almeida que ocorreu entre 1797 e 1798.

Como objetivos específicos, buscaremos identificar na historiografia as principais características das sociedades africanas descritas nos documentos que serão analisados. Ao identificá-las, faremos um levantamento geral sobre suas organizações políticas, sociais, econômicas, territoriais e culturais. Pretendemos discutir sobre a divisão social do trabalho no sudeste africano a partir de uma perspectiva de gênero, além de compreender as particularidades da escravidão e de como ela esteve presente na tentativa de travessia. Buscamos analisar os diferentes significados do trabalho para as pessoas africanas presentes na comitiva da viagem e nos propomos a examinar as múltiplas formas através das quais essas pessoas responderam à proposta de travessia de Lacerda e Almeida no sudeste africano. Para tanto, um dos focos das análises é compreender como os conhecimentos africanos circularam entre os integrantes no decorrer da viagem.

Recorte temporal

O recorte temporal desta pesquisa compreende os anos de 1797 e 1798. O marco inicial corresponde à Carta Régia de 12 de março de 1797, na qual a Coroa portuguesa estipulou a Lacerda e Almeida suas pretensões diante da viagem de travessia.²⁹ O marco final refere-se à morte do governador dos Rios de Sena Francisco José de Lacerda e Almeida, em outubro de 1798. Apesar de este recorte temporal pareça restrito, há muitas fontes a serem analisadas e as informações históricas dos anos anteriores e posteriores são importantes e serão consideradas.

Embora os anos 1797 a 1798 sejam marcos europeus, também analisaremos o que estava ocorrendo internamente na região africana. Durante a viagem de Lacerda e Almeida, o reino do Kazembe era governado pelo Mwata Lukwesa Ilunga. Nessa época, o reino do Kazembe estava em ascensão comercial e buscava expandir seus negócios. No final do século XVIII, o reino do Kazembe era um potente fornecedor de marfim e escravizados. A mineração do ouro estava em declínio no sudeste africano, mas o comércio de escravizados crescia a partir do final do século XVIII. A comercialização de marfim estava em vigor, mesmo que apresentasse um menor

²⁹ Rascunho da CARTA RÉGIA a Francisco Guedes de Carvalho e Meneses da Costa sobre diversas tarefas de governo e sobre o plano de travessia da África a ser empreendida pelo Francisco José de Lacerda e Almeida. Cota Original: Arquivo Histórico Ultramarino (Moçambique, Caixa 77, Documento N.º. 52). Transcrito em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 185-186.

escoamento nos portos portugueses devido ao escravagismo. Nesse caso, ainda que a Índia fosse considerada uma potente consumidora de marfim, este produto estava sendo escoado com mais força para as regiões islamizadas, ao norte da Ilha de Moçambique.

A nível macro temporal, nosso recorte está inserido na Modernidade (séculos XV a XVIII). A consolidação da burguesia europeia ocidental e sua expansão colonial são marcos iniciais tradicionais da Modernidade. Durante esse período, houve um fortalecimento econômico nítido da classe burguesa — mas sem protagonismo político. Mas, diante do capitalismo mercantil, é preciso destacar a África e a América em um circuito que inclui a Europa. A África e a América foram continentes centrais para potencializar o enriquecimento material e científico da Europa.

Nosso recorte temporal se localiza na transição da Modernidade para a Contemporaneidade. Mary Louise Pratt chamou esse momento de Consciência Planetária: uma etapa inovadora do capitalismo, que envolveu diretamente ciência, viagens, exploração continental, comércio; esquemas classificatórios/ taxonômicos dos ambientes naturais, crescimento da cartografia continental, expedições científicas (de matemáticos, naturalistas) em meio às colônias africanas e americanas, além da circulação de muitos documentos. Segundo ela, a Consciência Planetária foi um modelo eurocêntrico moderno de transformação e de apropriação do mundo, que envolveu uma ânsia por matéria prima, por riquezas naturais, por conhecimentos e pelo mapeamento do mundo. É nesse contexto histórico que esta pesquisa se insere.

Recorte espacial

O recorte espacial desta pesquisa concentra-se no trajeto da viagem de travessia de Lacerda e Almeida. Sua viagem de travessia possui duas etapas: a primeira (iniciando na Ilha de Moçambique e passando pelas vilas de Quelimane, Sena e Tete) e a segunda (partindo da vila de Tete e se encerrando no reino do Kazembe). O trajeto entre uma localidade e outra é tão importante quanto as informações referentes às localidades em si. Distante da colonização portuguesa, supostamente sem organização política e econômica, a região entre a vila de Tete e o reino do Kazembe chegou a ser intitulada nos registros do governador como *sertão* (o *hinterland* do sudeste africano). Ou seja, um espaço de dimensão imensa, supostamente ausente da *civilização*. Enfrentar questões dessa natureza era visto como uma tarefa voltada para um fiel vassalo português. O interesse pelas mercês e pelos lucros do comércio africano era o que movia o elemento português, pois havia um incalculável potencial econômico neste *sertão*.

Atualmente, o sudeste africano é formado pelos países Moçambique, Zimbábue e Malauí. Hoje, esses países são repúblicas autônomas, mas durante séculos foram territórios de domínio e influência europeia. Durante o período da Modernidade, Moçambique teve forte influência lusitana e Zimbábue e Malauí estiveram sob domínio dos ingleses. Pelo fato de a viagem de travessia de Lacerda e Almeida ter extravasado os domínios portugueses, a abordagem historiográfica que fazemos vai para além do atual território de Moçambique.

Geograficamente, o sudeste africano era marcado por muitas características. A vegetação mesclava entre savana e pradaria. De acordo com as fontes aqui analisadas, a Ilha de Moçambique era arenosa e pedregosa, diferente da vila de Quelimane, que possuía um clima fresco. A vila de Sena possuía um potencial agrícola notório em suas terras e as chuvas que ali caíam impactavam no nível das águas do rio Zambeze. Em Tete, influenciada pela falta de chuvas, uma grande fome atingiu a região, maltratando principalmente os africanos e as africanas camponeses/as. Acima do rio Zambeze, as terras Marave eram extremamente férteis, em oposição à pobreza das terras dos bisas. Regiões com potencial aurífero foram muito observadas pelo governador, mas locais com a presença de madeira também eram dignas de registro. O fato é que não havia uma homogeneidade absoluta de climas, de vegetações e de geografia na região percorrida pela viagem de travessia. Essa diversidade ambiental interferiu na experiência de todos os integrantes da comitiva da viagem.

De acordo com os diários, as informações sobre o clima das vilas e de outras localidades eram importantes para o planejamento do governo de Lacerda e Almeida, o que certamente serviriam para potencializar a economia lusitana em um processo de expansão. Em relação às viagens dos súditos lusitanos na África, os conhecimentos desse universo natural poderiam salvar a comitiva da fome, além de servirem como memórias para futuros portugueses que se interessassem pela região do sudeste africano. Quanto menos os portugueses dependessem dos habitantes locais para se locomover no espaço africano, mais estratégico era para eles.

Os rios na África eram portas de entrada para o continente, para o comércio e eram caminhos para os portugueses se estabelecerem. O rio Zambeze, utilizado pela comitiva para se deslocarem da vila de Quelimane à vila de Tete, fazia parte das regiões hidrográficas mais conhecidas pelos portugueses. Já no caso dos povos africanos, as rotas por terra eram a primeira opção. Segundo Eugénia Rodrigues, os rios eram vistos como um meio seguro por onde transitaram os supostos *civilizados*, e *os matos* eram o lugar do perigo — normalmente usados

pelos *gentios*, pelos indígenas.³⁰ Foi possível observar nos registros de Lacerda e Almeida, por conta das inúmeras fugas dos carregadores e das carregadoras africanos/as, descrições sobre os *matos* da região. Eles eram o principal local de refúgio das pessoas africanas escravizadas arregimentadas. Nos rios, e tendo em vista o passado da navegação lusitana, os portugueses sentiam-se mais à vontade. Os rios garantiam a mobilidade desses estrangeiros. Aos *matos* estavam associadas noções de paganismo, o que representava a distância entre os portugueses e os africanos. Durante a navegação no rio Zambeze, em momento algum o governador descreveu encontros com outras embarcações: na África, as rotas tradicionais — com destaque para as comerciais — eram majoritariamente terrestres.³¹

Enquanto se dirigia ao reino do Kazembe, a comitiva da viagem atravessou rios afluentes da bacia do Zambeze, como o Aruângua, Chambezi, Buzi, entre outros. Ao norte do rio Zambeze, direção pela qual a comitiva dos viajantes seguiu, havia lagos como Moero, Banguelo, Malai, Chiuta, Chilua, Malombe, Tanganica. Esses lagos eram resultados ou da bacia do rio Congo ou do rio Zambeze. A poderosa hidrografia africana era favorável para o transporte, mas também para a perpetuação de elefantes — e por consequência, do comércio de marfim.

As nomenclaturas das conquistas portuguesas

Nas fontes europeias referentes ao sudeste africano, as conquistas portuguesas aparecem com diferentes nomenclaturas. Essas nomenclaturas não são neutras, pois carregam em si a ideologia da classe dominante. Partindo do pressuposto de que essas nomeações estão relacionadas às relações de poder, importa destacar que muitas vezes seus usos em pesquisas são inevitáveis — o que não impede de problematizá-los. Essa pesquisa tem esclarecimento sobre os problemas em usá-las. No entanto, por questões pragmáticas, as utilizamos em diferentes momentos.

Uma dessas nomenclaturas, a de África Oriental Portuguesa, refere-se ao território que abrangia a região do atual Moçambique. Esta nomenclatura fez contraste com a nomenclatura África Ocidental Portuguesa, que demarcava a região de Angola. Até 1752 essa região estava subordinada ao Estado da Índia e, após seu desmembramento, as conquistas na África Oriental passaram a ser intituladas como Capitania Geral de Moçambique, Sofala e Rios de Sena. Estas

³⁰ RODRIGUES, Eugénia. Viagens e Geografias Imperiais, do Brasil à África Oriental. **Plural Pluriel** - Revue des cultures de langue portugaise, n. 11, 2012.

³¹ SANTOS, Maria Emília Madeira. **O estudo da hidrografia numa região de civilizações de terra, a África Austral**. Separata do Bol. Bibl. Univ. Coimbra, 1984. Volume 39.

alterações faziam parte das transformações da administração lusitana que ganharam força na segunda metade do século XVIII a partir das reformas de Marquês de Pombal. Por conta da queda da mineração do ouro na América portuguesa nesse mesmo período, a Coroa buscava uma presença administrativa maior na região do sudeste africano.

Rios de Sena, outra expressão utilizada à época, representava os territórios de Quelimane, Sena, Tete, Zumbo e Manica. Considerada uma região de grande importância econômica, esses territórios tinham ao seu redor os *prazos* da Coroa — além de serem caminhos para algumas feiras, minas de ouro e povoações africanas fornecedoras de alimentos e de marfim.³² Assim como Sofala, Rios de Sena era um território subordinado à Moçambique, situação que durou até o ano de 1836. A capital dos Rios de Sena esteve na vila de Sena até 1767, sendo transferida logo após para Tete. Essa mudança teve por causa a tentativa de diminuir as investidas africanas à sede.

As nomenclaturas acima explicitadas — África Oriental portuguesa, Rios de Sena e Capitania Geral de Moçambique, Sofala e Rios de Sena — perduraram oficialmente até o ano de 1858. A partir desse ano, um decreto português passou a designar como Zambézia todos os territórios da Coroa no vale do Zambeze. A Zambézia englobava territórios que iam desde a foz do rio Zambeze até o presídio do Zumbo. Para Capela, a Zambézia não é um recorte geográfico, mas, sim um recorte cultural. Ou seja, o que definia a região era o sistema senhorial instituído em *prazos* da Coroa. Nesse sistema, alguns senhores possuíam diferentes direitos sobre um território, os quais exerciam implicações diretas em certa autoridade sobre os povos ao seu redor, além de influências comerciais, políticas e sociais. Capela entendia que o sistema senhorial zambeziano era o modo de a soberania portuguesa se estabelecer na região.³³

Essa dissertação pode-se utilizar dessas diferentes nomenclaturas em alguns momentos. No entanto, é importante frisar que o trajeto da viagem de Lacerda e Almeida extravasa as definições aqui mencionadas, levando em consideração que a viagem do governador saiu dos domínios portugueses. Na época, o governador atingiu a região dos lagos Moero e Banguelo, pertencentes à bacia do rio Congo. A própria bacia do rio Zambeze havia ficado para trás. Por conta disso, entendemos que a definição que melhor se encaixa para nosso recorte espacial é a de sudeste africano, com exclusividade à banda superior do rio Zambeze.

³² Os *prazos* eram territórios do sudeste africano conquistados pela Coroa portuguesa que eram cedidos para *moradores* em troca do pagamento de um foro. Tratamos sobre os *prazos* com ênfase no Capítulo 1.

³³ CAPELA, *Dona, Senhoras e escravos*, p. 19-65.

Fontes

Para esta pesquisa, dois documentos escritos são considerados centrais: o *Diário de Quelimane a Tete* e o *Diário de Tete ao Kazembe*, escritos por Lacerda e Almeida. Esses documentos foram redigidos entre os anos de 1797 a 1798. Ao longo deste trabalho, os títulos desses documentos serão descritos dessa maneira abreviada e em itálico.

O primeiro relato de Lacerda e Almeida, o *Diário de Quelimane a Tete*, foi iniciado no dia 30 de outubro de 1797 e encerrado no dia 24 de janeiro de 1798 (momento esse marcado pela posse como governador dos Rios de Sena na vila de Tete). O título original do manuscrito é *Diário da Viagem de Moçambique para os Rios de Sena feito pelo governador dos mesmos Rios o Doutor Francisco José de Lacerda e Almeida*.³⁴ Composto por um pouco mais de 20 folhas manuscritas, nelas o governador descreveu um itinerário em que percorreu as vilas de Quelimane, Sena e Tete, destacando assuntos importantes para a Coroa. Ao longo desse diário, o governador mencionou aspectos sobre os *prazos* da Coroa e sobre a navegação pela bacia do rio Zambeze. Durante o trajeto pelo rio, o governador fez anotações sobre os *usos e costumes* de povoações ribeirinhas e buscou explicar a conduta necessária para ir e vir na África, fazendo comparações com suas viagens ao Brasil na década de 1780. Nesta dissertação, o *Diário de Quelimane a Tete* servirá para analisarmos os trabalhadores africanos da navegação, especialmente no Capítulo 2.

O segundo relato de Lacerda e Almeida, o *Diário de Tete ao Kazembe*, tem como título original *Diário da Viagem da vila de Tete, capital dos Rios de Sena, para o interior da África*. O texto, composto por 33 folhas, discorre sobre o percurso de Tete ao reino do Kazembe. Ele foi escrito entre os dias 10 março a 3 de outubro de 1798. Devido ao falecimento do governador, não há assinatura do governador em seu final.³⁵ Inicialmente, a comitiva esteve em terras Marave e, após cruzarem o rio Aruângua, adentraram o território de domínio Bisa. A comitiva, ao se fazer presente em meio a essas duas sociedades africanas, foi obrigada a negociar conforme as regras delas para que não padecesse de fome. Com isso, acabaram contratando serviços e extraindo informações diversas sobre o funcionamento interno africano. Durante a viagem de travessia, Lacerda e Almeida sofreu com as febres causadas pela malária. É nesse contexto que o governador veio a falecer no reino do Kazembe.

³⁴ Originalmente, o *Diário de Quelimane a Tete* possuía mapas sobre tal itinerário, mas eles são considerados como perdidos pela historiografia. Há uma versão manuscrita desse diário na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (Seção de Manuscritos, localização I-28-28-08).

³⁵ Uma cópia manuscrita do *Diário de Tete ao Kazembe* está localizada na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (Seção de Manuscritos, localização I-28-29-13).

Importa destacar ainda que o *Diário de Tete ao Kazembe* é um material sofisticado, levando em conta que possui quatro conjuntos documentais interligados entre si. A saber, os documentos interligados ao diário são: as *Instruções*, a *Introdução*, os *Mapas* e os *Anexos*.

As *Instruções* são orientações deixadas por Lacerda e Almeida aos integrantes da viagem de travessia para que cumprissem a travessia caso ele viesse a falecer. Foram informações escritas com base na Carta Régia de 12 de março de 1797, na qual a rainha exigia que os membros do grupo realizassem “todas as tentativas imagináveis” para se comunicarem junto as costas oriental e ocidental. Outras atribuições como identificar as nascentes de rios potencialmente navegáveis e averiguar as fronteiras naturais entre Moçambique e Rios de Sena também estavam inclusas nesse documento. As *Instruções*, junto à Carta Régia, são documentos que expressam de maneira resumida os assuntos que Lacerda e Almeida buscou anotar em seus diários.

Na *Introdução*, Lacerda e Almeida reinicia seus registros diários sobre sua experiência no sudeste africano. Nesse momento, sua viagem de travessia começa a ganhar perfil de expedição. Ele inicia o documento descrevendo sua indecisão sobre qual caminho tomar para seguir viagem após a vila de Tete. A embaixada — organizada por Gonçalo Caetano Pereira, seu filho e o rei Kazembe — o convenceu a seguir em direção ao reino do Kazembe. Essa embaixada, da qual falaremos no Capítulo 1, era composta por um número razoável de indivíduos africanos e era comandada por dois príncipes negros chamados Chinimba e Catara. Tendo como objetivo firmar negócios com os portugueses, a empreitada do governador era vista como uma oportunidade para que isso acontecesse. Outro aspecto destacado pelo governador na *Introdução* foi a dificuldade em obter mão de obra que fosse fiel ao seu projeto de travessia, sendo esse um de seus principais problemas.

O outro conjunto de documentos integrantes ao *Diário de Tete ao Kazembe* são os *Mapas*. Existem dois tipos de cópias referente a esses mapas: a cópia direta dos originais de Lacerda e Almeida (produzida em Moçambique) e a cópia aquarelada (feita posteriormente pela Sociedade Real Marítima).³⁶ Cada versão desses roteiros possui 23 mapas equivalentes entre si. A versão da Sociedade Real Marítima possui uma linguagem cartográfica e um acabamento mais erudito. Essa versão portuguesa é impressa e aquarelada. A versão de Moçambique é feita

³⁶ As cópias dos mapas feitas em Moçambique, baseada nos *rabiscos* originais de Lacerda e Almeida, provavelmente se encontram atualmente no Arquivo Histórico Ultramarino. Os originais de Lacerda e Almeida (os *rabiscos*) devem estar no Arquivo Histórico de Moçambique. Já as Aquarelas se encontram na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, junto do diário em questão, com a seguinte localização: Seção de Manuscritos, I-28,29,13.

à mão.³⁷ Os *Mapas do Diário de Tete ao Kazembe* foram publicados pela primeira vez em 1936.³⁸ No Capítulo 3, utilizamos parte desses *Mapas*.

Faço aqui uma observação. Os mapas do tipo roteiro, integrantes de um diário elaborado em conjunto, não eram tão comuns nas viagens da época. Viajantes setecentistas famosos, como Alexandre da Silva Teixeira, João da Silva Feijó ou Manuel Galvão da Silva, não rascunharam mapas como esses. Somente a viagem de Manuel Correia Leitão ao Jaga Caçange, em 1754, produziu um mapa simples da viagem através do rio Cuanza e um diário.³⁹ A orientação da época era para que as consultas ao diário e aos mapas fossem feitas simultaneamente, tendo em vista que eram compostos por partes intrínsecas umas às outras.⁴⁰ Esse tipo de mapas foi denominado por Eugénia Rodrigues como *mapas-itinerários*.⁴¹

Além das *Instruções*, da *Introdução* e dos *Mapas*, existem quatro *Anexos* que estão relacionados ao *Diário de Tete ao Kazembe* — os anexos A, B, C e D. Sobre estes documentos, importa ressaltar que o anexo B é considerado de maior relevância para esta pesquisa, tanto no que diz respeito à quantidade quanto à qualidade de suas informações. No entanto, os outros materiais também apontam elementos relevantes. O Anexo A é uma cópia da ata do encontro de Lacerda e Almeida com os embaixadores africanos⁴² e o Anexo B refere-se às *Notícias de Manuel Caetano Pereira* (narradas por Lacerda e Almeida). Já o Anexo C é uma cópia do

³⁷ Ambas as versões dos mapas de Lacerda e Almeida possuem sempre o norte da agulha e o *norte verdadeiro*, mas com algumas diferenças entre elas. Enquanto na versão de Moçambique os mapas possuem essa orientação cartográfica indicada na parte superior da folha (com o norte magnético representado pela agulha e o norte verdadeiro por um texto), na versão da Sociedade Real Marítima os mapas possuem tal orientação desenhada na parte de baixo (com a agulha em forma de uma rosa dos ventos e o norte verdadeiro em uma linha). O modelo de orientação cartográfica que incluía a rosa dos ventos, utilizado pela Sociedade Real Marítima, era mais comum na época. Os desenhos seguem a escala de uma polegada francesa para uma légua percorrida. Ou seja, cada 2.7 centímetros do mapa correspondem a seis quilômetros de travessia, aproximadamente. Na época, a cartografia francesa era uma referência forte na produção dos mapas portugueses.

³⁸ MÚRIAS, Manuel. *Travessia da África pelo Dr. Lacerda e Almeida*. Lisboa: Agência Geral das Colônias, 1936.

³⁹ FURTADO, Júnia Ferreira. **Quebra-cabeça africano**: como um embaixador português, um geógrafo francês, um escritor inglês e um pirata imaginário transformaram a cartografia da África e abriram as portas para o Imperialismo. Miguilim Odisseia: Belo Horizonte, 2021, p. 466-467.

⁴⁰ FURTADO, **Quebra-cabeça africano**, p. 211.

⁴¹ RODRIGUES, Eugénia. PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 126-127. Introdução.

⁴² **Cópia da ATA do encontro de Francisco José de Lacerda e Almeida, [governador dos Rios de Sena], com os Embaixadores do Rei Cazembe, em que foi pactuada a amizade entre os portugueses e o dito rei**. Cota original na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (Seção de Manuscritos, localização I-28-31-47). PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 569-570.

depoimento do Bandásio sobre o caminho entre Tete e o reino do Kazembe⁴³ e o Anexo D é uma cópia do depoimento de um sujeito Bisa sobre os caminhos para a costa ocidental.⁴⁴

Cabe ressaltar que o *Diário de Tete ao Kazembe* é a principal fonte utilizada no Capítulo 3 e Capítulo 4, junto da *Introdução*. Através desse material, investigamos as experiências dos carregadores terrestres que trabalharam para o governador da vila de Tete ao reino do Kazembe. As outras fontes, como as *Instruções*, os *Mapas* e os *Anexos*, foram menos utilizados nesse capítulo.

Em alguns momentos da dissertação, utilizamos o diário escrito pelo substituto de Lacerda e Almeida após sua morte, o padre capelão Francisco João Pinto.⁴⁵ O *Diário do Padre* — datado de 6 de novembro de 1798 a 22 de novembro de 1799⁴⁶ — é um diário mais longo, quando comparado aos outros aqui considerados. Seu título original é *Diário da Viagem de Retorno da Expedição de Travessia da África, do Cazembe a Tete, após a morte de F. José de Lacerda e Almeida, sob o comando do Padre Francisco João Pinto*. Após a notícia da morte do governador, o padre capelão foi nomeado o novo comandante da expedição. Dentre inúmeras possibilidades para chefiar a tentativa de travessia, como os outros integrantes da tropa, o padre foi escolhido certamente por soar como uma esperança diante do desespero. Os problemas da viagem de travessia eram inúmeros. Como o padre era *morador* dos Rios de Sena, ele conhecia bem os costumes locais. Imediatamente após ser nomeado, o capelão Francisco João Pinto se pôs a escrever o que considerava importante. O padre buscava cumprir as *Instruções* de Lacerda e Almeida. Assim, o padre registrou informações durante vários meses sobre o reino do Kazembe e sobre a sociedade Kazembe-Lunda. Por fim, o padre capelão relatou muitas informações sobre os Bisas, em seu retorno à vila de Tete.

Para a leitura desses documentos da viagem de travessia utilizamos transcrições, sendo a principal delas a publicação da coletânea documental organizada pelo CEDOPE (Centro de Documentação e Pesquisa de História dos Domínios Portugueses), do Departamento de História

⁴³ **Cópia do DEPOIMENTO do Bandásio de Cazembe sobre o caminho entre a vila de Tete e as terras do Rei Cazembe.** Original na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (Seção de Manuscritos, localização I-28-31-47). PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 570-573.

⁴⁴ **Cópia do DEPOIMENTO de um cafre Muiza sobre os caminhos para Angola.** Original na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (Seção de Manuscritos, localização I-28-31-47). PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 573-574.

⁴⁵ PINTO, Francisco João. **Diário da Viagem de Retorno da Expedição de Travessia da África, do Cazembe a Tete, após a morte de F. José de Lacerda e Almeida, sob o comando do Padre Francisco João Pinto.** [1798]. Transcrito em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 645-738.

⁴⁶ Um manuscrito deste diário está localizado no Arquivo Histórico Ultramarino (Moçambique, Caixa 81, Documento 118).

da UFPR. Esta publicação foi organizada pelos professores Magnus Pereira e André Akamine Ribas. Ele possui um volume documental significativo, extraído de pelo menos dez instituições diferentes. Muitos documentos são cotejados com outros de diferentes entidades e há notas indicando pequenas diferenças entre eles. Aproximadamente 180 documentos relacionados à viagem de travessia de Lacerda e Almeida foram publicados na obra *Francisco José de Lacerda e Almeida: um astrônomo paulista no sertão africano*.⁴⁷

A produção e a circulação dos diários de Lacerda e Almeida

O governador Lacerda e Almeida produziu uma quantidade razoável de documentação em vida. Diários, memórias, correspondências, mapas, são alguns exemplos. Na década de 1780, ele confeccionou diários e mapas importantes, enquanto percorria as capitanias do Pará, Rio Negro, Mato Grosso, Cuiabá e São Paulo.⁴⁸ No sudeste africano, além desta tipologia documental, ele produziu também desenhos científicos, que foram confeccionados durante seu projeto de travessia de Moçambique a Angola.

Em outubro de 1797, Rodrigo de Sousa Coutinho, secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, escreveu para Lacerda e Almeida comunicando que seu primeiro diário escrito na África (o *Diário de Quelimane a Tete*) e seus mapas haviam chegado nas mãos dos integrantes da corte portuguesa. Segundo Sousa Coutinho, o príncipe João “teve muito gosto em ver o zelo” com que o governador obedecia às ordens da realeza, que se referiam à tentativa de travessia, e descreveu a esperança do príncipe João de receber notícias do governador chegando a Angola, ainda nos próximos meses. Havia um investimento nesse projeto e resultados promissores necessitavam ocorrer. Junto, Sousa Coutinho registrou as ordens da realeza de “remeter uma cópia exata à Sociedade Real Marítima”.⁴⁹

A Sociedade Real Marítima era o órgão responsável por elaborar as cópias do que Lacerda e Almeida — e outros viajantes portugueses — produzia. Essas cópias eram normalmente elaboradas a pedido de Rodrigo de Sousa Coutinho, ou do próprio príncipe João.

⁴⁷ PEREIRA, Magnus Roberto de Mello; RIBAS, André Akamine. **Francisco José de Lacerda e Almeida: Um astrônomo paulista no sertão africano**. Curitiba, PR: Editora UFPR, 2012.

⁴⁸ A publicação mais conhecida sobre as viagens demarcatórias de Lacerda e Almeida no Brasil foi impressa em 1841: LACERDA E ALMEIDA, Francisco José de. **Diário da Viagem do Dr. Francisco José de Lacerda e Almeida pelas capitanias do Pará, Rio Negro, Mato Grosso, Cuiabá, e São Paulo, nos anos de 1780 a 1790**. Impresso por ordem da Assembleia Legislativa da Província de São Paulo, 1841.

⁴⁹ Cópia da Carta de D. Rodrigo de Sousa Coutinho a Francisco Jose de Lacerda e Almeida. Comunica ter levado à presença real ofícios do Governador dos Rios de Sena com o Diário da viagem de Moçambique para os Rios de Sena e o mapa correspondente. Relata bom acolhimento que tiveram esses junto ao príncipe regente. Em PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 254-255.

A instituição possuía um depositário para conter, preservar e organizar esse tipo de material.⁵⁰ No final do século XVIII, a supervisão da Sociedade Real Marítima cabia a Manuel Travassos da Costa Araújo.

Já o *Diário de Tete ao Kazembe* foi registrado e preservado de modo diferente. Lacerda e Almeida não teve tempo para enviar suas anotações a Lisboa, como fez com o *Diário de Quelimane a Tete*, pois faleceu durante a travessia. Após o ocorrido, as anotações e os rascunhos feitos pelo governador ficaram todos com o padre capelão Francisco João Pinto — recém nomeado por Lacerda e Almeida como o novo capitão da viagem de travessia. Depois da morte do governador, esse material demorou um tempo até ter um destino certo. Quando o padre capelão conseguiu retornar do reino do Kazembe à vila de Tete, durante o ano de 1799, ele levou os papéis do governador consigo. Como o padre sabia contar, ler e escrever, esses atributos talvez tenham contribuído para a sobrevivência dos registros na viagem de travessia.⁵¹ Basicamente, o procedimento orientado pelo governador era para que o padre entregasse os originais ao governador da capitania dos Rios de Sena e que cópias fossem tiradas para enviá-las ao governador da capitania de Moçambique. Outras autoridades, como alguns capitães mor, poderiam ter acesso a outras cópias⁵², mas isso não foi feito. Depois que o padre capelão retornou a Tete, em novembro de 1799, os papéis do governador permaneceram guardados.

Em julho de 1800, o governador da capitania de Moçambique, Francisco Guedes de Carvalho e Menezes da Costa, respondia ao ministro Rodrigo de Sousa Coutinho explicando o motivo de ele não ter apresentado ainda os resultados da viagem de travessia de Lacerda e Almeida. Sousa Coutinho não sabia da morte de seu colega e nesse ofício ele explicou ao governador de Moçambique que o padre capelão e o tenente Pedro Nolasco de Araújo haviam acabado de chegar à Ilha de Moçambique. Por ordem do próprio governador, o padre e o tenente estavam sendo encarregados “de fazerem os seus diários [os do Lacerda e Almeida], servindo-se também de alguns rascunhos que restavam do falecido governador [...]”.⁵³ Nesses rascunhos, o *Diário de Tete ao Kazembe* e os *Mapas* desse trajeto certamente estavam presentes.

⁵⁰ Ofício de Manoel Travassos da costa Araújo dizendo que uma cópia do diário da viagem de Francisco José de Lacerda e Almeida, de Moçambique a Tete foi depositada na Sociedade Real Marítima e os originais foram remetidos ao destinatário. Transcrito em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 551-552.

⁵¹ Relatou o padre que um dos oficiais, o tenente Antônio José Pereira Salema, aprendeu o básico da matemática e da língua portuguesa com ele, em anos anteriores ao de 1799. *Diário do Padre*, p. 692.

⁵² Cópia de Ordens deixadas pelo governador dos Rios de Sena Francisco Jose de Lacerda e Almeida a seu sucessor no comando da expedição de travessia da África Frei Francisco Joao Pinto. Cota original: Arquivo Histórico Ultramarino (Moçambique, Caixa 82, documento 18). Transcrito em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 280.

⁵³ Ofício do governador de Moçambique Francisco Guedes de Carvalho e Menezes da Costa ao secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar D. Rodrigo de Sousa Coutinho justificando-se por ainda não ter

Por fim, em novembro de 1800 o governador Menezes da Costa enviou cópias do *Diário de Tete ao Kazembe* e dos *Mapas* ao secretário Rodrigo de Sousa Coutinho. Essas foram as primeiras cópias dos rascunhos originais de Lacerda e Almeida elaborados em sua viagem por terra ao Kazembe. Tais documentos foram elaborados na Ilha de Moçambique. O governador estava cumprindo as exigências de Sousa Coutinho, mas com ressalvas. A respeito dos originais de Lacerda e Almeida, Menezes da Costa escreveu: “chegaram por acaso em minhas mãos, ainda que escrito em um rascunho bem pouco inteligível”. Explicou ainda que “por isso não pode[ria] ir debaixo de uma exata e fiel cópia”.⁵⁴ Segundo o governador de Moçambique, junto a essas cópias seria enviado também o diário de regresso do padre Francisco João Pinto (o *Diário do padre*).

Mesmo diante de dificuldades em organizar o material, as informações sobre o continente africano chegaram em Portugal. Logo em seguida, a Sociedade Real Marítima realizou a análise das cópias dos *Mapas* elaborados em Moçambique, alterou algumas informações e enviou um resultado, supostamente aperfeiçoado, ao ministro Rodrigo de Sousa Coutinho. Revisar e aperfeiçoar o material que chegava das mãos dos viajantes eram procedimentos de praxe. A partir desses exemplares revisados e da intermediação de Sousa Coutinho, o príncipe João teve acesso às informações do sudeste africano levantadas por Lacerda e Almeida e pelo padre capelão. Para a Corte se informar sobre o continente africano, toda uma mobilização por parte de seus súditos era necessária.

Depois que Lacerda e Almeida faleceu, no reino do Kazembe, o rei Lukwesa Ilunga não permitiu ao restante da comitiva a continuidade da viagem. Essa situação esfriou os ânimos da corte portuguesa. Para além disso, em poucos anos, Napoleão Bonaparte invadiria Portugal e o projeto de travessia da África teria que esperar. No final do ano de 1807, a Família Real portuguesa chegava ao Brasil fugida do imperador francês. Junto com ela, vieram os manuscritos relacionados à viagem de travessia do governador. Enquanto a corte se preparava para fugir de Napoleão, os portugueses tiveram tempo para organizar a bagagem: os diários de Lacerda e Almeida integravam o que a realeza entendia como documentação estratégica do Estado português. Devido a isso, uma parte da documentação do projeto de travessia do

apresentado os resultados da expedição de travessia. Cota original: Arquivo histórico ultramarino (Moçambique, Caixa 85, documento 57). Transcrito em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 332.

⁵⁴ 2º via de Ofício do governador de Moçambique Francisco Guedes de Carvalho e Menezes da Costa ao secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar D. Rodrigo de Sousa Coutinho remetendo cópia das Instruções e diários e os mapas referentes a expedição de travessia em África, comandada por Francisco Jose de Lacerda e Almeida, e os diários originais do retorno da expedição sob o controle do capelão Francisco João Pinto. Cota original: Arquivo histórico ultramarino (Moçambique, Caixa 86, documento 41). Transcrito em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 365-366.

governador, incluindo seus diários, encontra-se atualmente na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

As primeiras publicações dos diários de Lacerda e Almeida ocorreram ainda no século XIX. A publicação do *Diário de Quelimane a Tete* data de 1889, através da Imprensa Nacional. Diferentes gêneros eram publicados por esta instituição de origem portuguesa, com destaque para as obras oriundas da Imprensa Régia e da Régia Oficina Tipográfica. O *Diário de Quelimane a Tete* integrava a coleção Documentos para a História das Colônias Portuguesas.⁵⁵ Já o *Diário de Tete ao Kazembe* foi publicado pela primeira vez pela Associação Marítima e Colonial, entre os anos de 1844 a 1845.⁵⁶ Nesse período, inúmeros outros documentos relacionados à África foram também publicados pela mesma instituição. Ao longo da segunda metade do século XIX, esse tipo de publicação buscou contemplar um projeto político português de reafirmação da posse de suas colônias. A publicação de diários de viajantes tinha relação com o periodismo e com as discussões envolvendo o nacionalismo português.⁵⁷

Os diários de Lacerda e Almeida possuem forte teor eurocêntrico, com inúmeras passagens católicas em latim, menção a autores clássicos, valores científicos da época, explícita vassalagem a Coroa e uma ideologia aristocrata-burguesa típica da época. Suas anotações inspiraram e orientaram outros exploradores, como Antônio Gamito e José Monteiro, Alexandre de Serpa Pinto, Hermenegildo Capelo e Roberto Ivens, Thomas Edward Bowdich, Richard Burton, David Livingstone e outros. Esses diários acabaram por se tornar roteiros de leitura obrigatória para exploradores no século XIX.

Os diários de Lacerda e Almeida e do padre capelão Francisco João Pinto se inserem no gênero da literatura de viagens. São materiais que fazem parte de um contexto histórico específico e por isso seguem um modelo típico da época. Esse tipo de literatura teve certa pretensão enciclopedista ao produzir conhecimento extensivo e detalhado sobre um território visitado. Foi comum os diários de viajantes da época conciliarem elementos de cunho científico com os de cunho administrativo — assim como o próprio Lacerda e Almeida se propôs a fazer (doutor em matemática e governador dos Rios de Sena). Os diários de Lacerda e Almeida e de outros viajantes portugueses foram encomendados por um governo centralizador. Por isso, eles possuem caráter operativo, no sentido de ter como premissa o conhecimento de quais eram as

⁵⁵ RIBEIRO, José Vitorino. *A Imprensa Nacional de Lisboa*. 1768-1912. Imprensa Nacional de Lisboa, 1912, p. 138-141.

⁵⁶ *Anais Marítimos e Coloniais*. Associação Marítima e Colonial: Lisboa, 4º e 5º série, parte não oficial, 1844 e 1845.

⁵⁷ SANTOS, *Barganhando sobrevivências*, p. 71-82.

potencialidades das capitânias, além de defendê-las e preservá-las da cobiça de estrangeiros. São documentos que, em algum grau, buscaram justificar a presença do elemento português em território alheio.

Na literatura de viagens, o olhar do viajante se faz presente de forma significativa. Não são meras fontes de informação a respeito dos lugares, povos e épocas. O autor de um diário de viagem, ao se colocar como a principal testemunha e fazer registros sobre a cultura de determinado lugar, passa a ter a presunção de uma verdade. Assim, enquanto interpreta a realidade, produz um novo real e anuncia, até mesmo, uma nova identidade que o outro passa a ter sobre si mesmo. Esse tipo de fonte possui, normalmente, uma retórica defensora de uma ideologia excludente — o que pode, inclusive, ser percebido nos diários do governador através de seu esforço em omitir a voz dos africanos. Mesmo diante dessas constatações, os diários de viajantes são considerados fontes importantes para o estudo das interiorizações na África e para a revelação do universo social africano.

O modo como Lacerda e Almeida registrou os acontecimentos em seus diários converge para o que Silvio Correa chamou de Esquemas de Percepção e de Representação. Segundo o historiador,

[...] os viajantes também deram vazão à fantasia, ao inverossímil, ao preconceito e, em certos casos, mentiram, alguns mais que os outros. Escusado lembrar que, assim como os escritores profissionais, os viajantes também estavam orientados por esquemas de percepção e de representação de sua época. Os relatos de viagem, as descrições e as histórias de terras e gentes ultramarinas também se afinaram aos interesses do seu público alvo. Sob auspícios de coroas europeias ou de companhias de comércio, os viajantes produziram relatos ajustados às expectativas dos seus “protetores” e/ou leitores.⁵⁸

Os Esquemas de Percepção e de Representação eram as visões de mundo dos viajantes, sempre orientadas por uma ideologia, por uma cultura. Lacerda e Almeida tinha em mente que haveria um público leitor de seus diários. Muito benquista pelo governador, a própria rainha Maria I seria uma dessas pessoas.

Linha de pesquisa e perfil teórico

Esta pesquisa se insere na linha de História Social da Cultura, na área temática de África. Buscamos compreender as ações e as experiências humanas com ênfase nas *pessoas comuns*, mas não descartando analisar as chefias africanas. Entendemos a cultura como um meio

⁵⁸ CORREA, Silvio Marcus de Souza. Evidências de História nos relatos de viajantes sobre a África pré-colonial. Em: *AEDOS*, v. 1, n. 1, 2008.

orientador dos comportamentos humanos, no sentido de dar inteligibilidade e significado aos comportamentos cotidianos dos sujeitos históricos. Não menosprezamos as abordagens econômicas, mas priorizamos as reflexões acerca da sociedade, da cultura e da política.

A história africanista se esforça em tornar a abordagem historiográfica menos eurocêntrica, demonstrando outros poderes, outras participações e outras decisões. Dito de outro modo, uma pesquisa que adote uma abordagem africanista busca romper com os pressupostos da historiografia tradicional (eurocêntrica, colonialista e racial), para demonstrar uma África longe de estereótipos. Desse modo, as forças internas da África, suas dinâmicas e as formas de resistência são preocupações africanistas. Devido ao período considerado nas análises que estão propostas, dialogamos, principalmente, com referências da História da África pré-colonial.

O conceito central adotado neste trabalho é o de Agência. Esse conceito é entendido aqui como o poder de os sujeitos agirem e de operarem em uma dada situação, mesmo diante da condição de desvantagem, subalternidade e/ou opressão. Agência é uma ferramenta típica da História Social, importante para dar visibilidade àqueles que são excluídos social e historicamente. Ela nos possibilita entender o fato de não ter havido uma hegemonia branca no passado africano. Ao mesmo tempo, o conceito de Agência não permite a possibilidade de uma democracia racial no presente, pois considera a desproporcionalidade histórica entre negros e brancos. Agência é o *saber fazer*,⁵⁹ e também os modos de resistir, mesmo em um contexto de desigualdade racial. Típica dos sujeitos históricos, tal conceito nos ajuda a entender que não houve, por parte dessas pessoas, passividade, incapacidade e desorientação frente às interdições que eram impostas a elas. A noção de Agência nos parece, então, uma possibilidade de apresentar uma versão história mais justa dos indivíduos e povos africanos.

No entanto, é preciso ter cautela com o uso do conceito de Agência. Para Green, o conceito de Agência surgiu em um momento de ascensão das reformas neoliberais no final do século XX, em um contexto que culpabilizar os pobres por suas próprias pobreza era algo interessante para as elites. No caso da África, a principal reforma neoliberal atrelada a essa questão é a aceleração dos Programas de Ajuste Estrutural (SAPs) que reduziram investimentos em áreas importantes da sociedade — como a educação, por exemplo. O poder histórico de agir

⁵⁹ A expressão *saber fazer* se refere à posse do conhecimento e da habilidade necessária para a resolução dos problemas cotidianos. O *saber fazer* faz referência a um conjunto de práticas adquiridas ao longo da vida de um trabalhador. SANTOS, **Sociabilidades em trânsito**.

e de reagir dos africanos, das *pessoas comuns*, se não analisado com cuidado, pode ser compreendido como a própria causa de suas pobreza materiais atuais.⁶⁰

Outra aplicação escolhida por esta pesquisa é a de uma perspectiva descolonial. Na mesma direção da História africanista, as teorias e os pressupostos teóricos da perspectiva descolonial nos ajudam a desconstruir colonialidades, principalmente epistemológicas.⁶¹ A perspectiva descolonial na epistemologia se propõe a problematizar nomenclaturas, metodologias e posicionamentos teóricos, além de evitar polarizações tradicionais (com base em um olhar eurocêntrico). Ela também se propõe a denunciar violências coloniais e iluministas, dentre outros aspectos. Por esse motivo, buscamos neste trabalho valorizar autores do Eixo Sul Global.

Para tratar da noção de *descolonização*, consideramos a obra *Olhos do Império*, de Marie Louise Pratt. Nessa obra há uma crítica ao discurso e à ideologia europeia, no sentido de mostrar que não existia neutralidade dos viajantes europeus nem mesmo quando a expedição era pacífica. Para demonstrar isso, a autora fez uma crítica semântica e cognitiva através das representações europeias. Ou seja, a autora se debruçou sobre o significado das palavras e sobre o processamento mental perceptível nos relatos dos viajantes. Pratt utilizou tais relatos como fontes principais de pesquisa e fez uma crítica interna e externa de tais fontes, identificando a produção, o contexto, a repercussão, os usos, as apropriações. Sua obra é uma ferramenta útil para novas interpretações sobre as histórias das expansões europeias, sobre o iluminismo, sobre a África e sobre os africanos. Pratt utilizou iconografia, abordou a questão de gênero e desenvolveu conceitos importantes. Os principais conceitos de Pratt utilizados por nós é o de *zonas de contato* e o de *anti conquista*.⁶²

Zonas de contato é um conceito cunhado por Pratt para abordar o encontro de culturas díspares em espaços sociais coloniais. Nesses espaços é possível perceber diferentes resultados a partir de tais encontros como, por exemplo, os choques, as diplomacias, as amistosidades, a comercialização, os matrimônios, entre outros. Esse conceito é uma ferramenta fundamental para abranger o olhar histográfico sobre os diferentes tipos de encontros culturais. E o *anti conquista* seria a estratégia europeia de dominação aplicada com uma aparente inocência; seria

⁶⁰ GREEN, Toby. “Dubbing” pre-colonial Africa and the Atlantic diaspora: Historical knowledge and the Global South. *Atlantic Studies*, v. 17, 2, 2020.

⁶¹ Colonialidade é a perseverança de valores coloniais ao longo do tempo. Dentre estes principais valores poderíamos destacar o predomínio de uma ideologia dominante colonial (branca, europeia, masculina, cristã) sobre outras culturas e princípios. A colonialidade implica, necessariamente, na subjugação e no extermínio de povos nativos produzidos pelos europeus ao longo de séculos.

⁶² PRATT, Mary Louise. *Os Olhos do Império*: relatos de viagem e transculturação. Bauru: EDUSC, 1999.

uma maneira discreta e sem violência explícita de o viajante europeu exercer domínio sobre outros povos. Nesse tipo de narrativa, o viajante europeu busca aparentar neutralidade ideológica em sua expedição para esconder seu objetivo central: a conquista.

Utilizamos a obra de Benigna Zimba, chamada *Mulheres Invisíveis*, para nos respaldar na abordagem de gênero. A historiadora moçambicana utilizou a perspectiva de gênero para investigar as africanas trabalhadoras do sul de Moçambique. As sociedades analisadas em seu estudo foram, principalmente, Ngoni e Tonga, entre os anos de 1720 a 1830.⁶³ Em *Mulheres Invisíveis* ficou demonstrado como as atividades realizadas pelas mulheres africanas (do trabalho doméstico ao comércio ultramarino) foram fundamentais para a economia da região. Para nossa dissertação, sua obra nos servirá como subsídio para discutir as questões envolvendo gênero em relação com o trabalho. A partir de sua obra, e realizando algumas adaptações, utilizaremos três percepções da autora: a de *invisibilidade histórica* das africanas, a de *agricultura feminina* e a de *domesticidade*.

A terminologia da *invisibilidade histórica* atravessa toda a obra de Benigna Zimba. Ela é perceptível em seu esforço historiográfico, embora não apareça escrita com essas palavras. Essa invisibilidade diz respeito à dificuldade de encontrar informações históricas sobre as mulheres africanas. No sudeste africano setecentista, a agricultura era feita exclusivamente por mulheres que detinham todo o papel da produção. Esse processo envolvia a produção, mas também o consumo e a venda destes mantimentos. A *agricultura feminina* tinha como pressuposto a manutenção das sociedades africanas; sua sustentabilidade. Às vezes, a produção de comida coincidia com a preparação delas. Além do preparo de alimentos, o cuidado familiar também cabia às mulheres no sudeste africano. Essa *domesticidade* era compartilhada entre mulheres e homens, mas seu controle era feminino.

A redução da escala de observação, típica da micro-história, permite o levantamento de questões e hipóteses importantes. O olhar microscópico evidencia a face humana, pois nos mostra detalhes que em abordagens mais amplificadas isso não seria possível. Generalizações, típicas da história tradicional, são normalmente questionadas pelos resultados advindos da micro-história. Nossa principal referência teórica referente à micro-história é o italiano Giovanni Levi. A maneira como Levi aborda o universo social atravessado pela economia, pela cultura e

⁶³ ZIMBA, Benigna. **Mulheres invisíveis**: o gênero e as políticas comerciais no Sul de Moçambique. 1720-1830. Maputo: Ciedima, 2003.

pelo poder nos parece um subsídio teórico oportuno. Sua obra que nos servirá de referência será *A Herança Imaterial*.⁶⁴

Nos inspiramos também na proposta de *Leitura a Contrapelo*. Na obra *Teses sobre o Conceito da História*, Walter Benjamin fez uma série de críticas ao Historicismo Alemão. Por isso, o autor propôs que “escovássemos a História a contrapelo”. Sua proposta busca romper com a historicização elitista, simpática às classes dominantes. De acordo com Benjamin, recusar a versão dos vencedores e ir em oposição à história oficial do progresso (mesmo partindo de fontes europeias), permite escutar outras vozes através das informações implícitas. Um olhar crítico aos resíduos da narrativa oficial, possibilita enxergar o passado a partir do ponto de vista dos excluídos, dos “vencidos”.

Organização da dissertação

Além dessa Introdução, a dissertação está dividida em quatro capítulos. O Capítulo 1 discorre sobre o pano de fundo de nossa pesquisa e aborda o contexto econômico, político e social da África Centro Oriental e de Portugal, no qual a viagem de travessia de Lacerda e Almeida está inserida. No Capítulo 2, nos debruçamos sobre o trabalho dos marinheiros africanos realizado no primeiro trecho da viagem de travessia (da Ilha de Moçambique até a vila de Tete) e sobre esta navegação de perfil tradicional. No Capítulo 3, analisamos aspectos do trabalho africano na continuidade dessa viagem de travessia (da vila de Tete até o reino do Kazembe), que foi realizada por terra. No Capítulo 4 abordamos três temáticas relacionadas ao trabalho e ao poder no sudeste africano: a importância das mulheres na região (com destaque à presença delas na viagem de travessia), a dimensão dos conflitos que ocorreram durante a viagem de travessia por terra e as formas de resistência aplicadas pelos africanos trabalhadores contra os estrangeiros durante esse trajeto.

⁶⁴ LEVI, Giovanni. **Herança Imaterial**: Trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

CAPÍTULO 1: O SUDESTE AFRICANO E A PRESENÇA PORTUGUESA

O objetivo principal desse capítulo é contextualizar a conjuntura histórica do sudeste africano e de Portugal na segunda metade do século XVIII e início do século XIX. Para isso, nos debruçamos sobre aspectos da África Centro Oriental, sobre as *luzes* em Portugal e sobre a trajetória acadêmica e expedicionária de Lacerda e Almeida. Dividimos esse capítulo em seis tópicos.

No primeiro, resumimos as principais categorias sociais que estiveram presentes nas relações de poder do sudeste africano e na economia. Categorias como *cafres*, *negras*, *donas*, *muzungos*, *fumos*, *régulos*, e outras relacionadas ao comércio e ao trabalho, protagonizaram as relações de poder internas no sudeste africano setecentista. No tópico seguinte, discutimos as diversas modalidades do escravismo na região e como o aumento da exportação de escravizados nos portos de Moçambique transformou o escravismo localmente. No terceiro tópico, apresentamos brevemente o comércio local e de longa distância na região centro oriental, com foco na dimensão, organização e sofisticação deste comércio. No quarto, discorremos sobre as transformações *modernizantes* do Estado português da segunda metade do século XVIII. Neste momento, incluímos a trajetória da vida de Lacerda e Almeida e o projeto de viagem de travessia organizado por ele. No quinto tópico explicamos sobre os *prazos* da Coroa e sobre o funcionamento de um governo português à distância. A busca por mercês motivava os *agentes do império* e facilitava a governabilidade das conquistas portuguesas na África. No último tópico, discutimos sobre o desconhecimento geográfico lusitano para além dos *prazos* e explicamos como os exploradores portugueses se comportavam diante do espaço que eles ainda não tinham como posse.

1.1: O universo social do sudeste da África

Neste tópico inicial, apresentamos o contexto social através das principais categorias que estiveram de alguma forma relacionadas com a comitiva da viagem de travessia de Lacerda e Almeida. Com essa apresentação, buscamos facilitar a compreensão sobre as relações de poder que estiveram presentes no sudeste africano durante a viagem de travessia. O tópico evidencia ampla diversidade no sudeste africano que envolvia diferentes origens, religiões e práticas econômicas.

Uma das principais características do sudeste africano setecentista era a diversidade da população. Ao longo da Idade Moderna, indivíduos de origens europeia, indiana, arábica⁶⁵ e americana frequentaram e/ou se instalaram na região. Alguns grupos africanos da parte central também migraram para lá. Embora os portugueses fossem os europeus em maior número na costa africana, havia também ingleses, franceses e holandeses na região. No que diz respeito às religiões do sudeste africano, importa destacar que eram diferentes e heterogêneas (cristã, muçulmana, hindu e, no caso das religiões africanas, havia predomínio das religiões de linhagens bantu). Eram religiões que confluíam em prol de uma atividade central: o comércio. Na Capitania Geral de Moçambique, Sofala e Rios de Sena, camponeses, comerciantes e administradores conviviam com militares, religiosos, cientistas e degredados. O poeta e inconfidente Tomás Antônio Gonzaga, após ser degredado de Minas Gerais para a capitania, residiu na Ilha de Moçambique durante o final do século XVIII.⁶⁶ Apesar de estar cumprindo pena perpétua pelo crime de Lesa Majestade, Gonzaga foi nomeado promotor, se casou com a filha de um comerciante e teve grande influência social na capital da capitania.⁶⁷

Algumas categorias sociais, diretamente influentes nas relações de poder do sudeste africano, aparecem com frequência nos diários de Lacerda e Almeida e em outros documentos portugueses do século XVIII. As principais categorias sociais que encontramos foram: *cafres*, *negras*, *donas*, *muzungos*, *régulos*, *fumos*, *baneanos*, *árabes* e, em menor grau, *patrícios*.

Na viagem de travessia, os *cafres* e as *negras* estiveram ligados ao universo do trabalho, na condição de contratados ou de escravizados arrematados. Eles eram os “naturais da terra”. Os *cafres* e as *negras* foram a estrutura da viagem de travessia pois, além de carregaram as cargas da viagem, eles trabalharam como informantes, guias, intérpretes e na navegação. Nas fontes portuguesas, muitas foram as sociedades africanas em que seus integrantes foram registrados como *cafres* ou *negras*. Caso os indivíduos das povoações africanas estivessem nos domínios portugueses e disfrutassem da liberdade, eles também poderiam ser chamados de *colonos* ou *mussenses*. Para Lacerda e Almeida, os *cafres* e as *negras* se aproximavam do

⁶⁵ O termo *arábico* está sendo utilizado para diferenciar do termo *árabe*. Enquanto o último se refere a determinados grupos culturais, o primeiro se refere à localização geográfica. Na documentação portuguesa, os árabes, normalmente islamizados, foram chamados de *mouros*.

⁶⁶ Tomás Antônio Gonzaga foi um dos conspiradores da Inconfidência Mineira, que foi um plano separatista organizado pela elite de Minas Gerais contra a Coroa portuguesa visando implementar uma República no território do sudeste do Brasil. A Inconfidência Mineira, de 1789, foi delatada e após sufocada pela Coroa.

⁶⁷ Sobre o assunto, ver publicação de André Figueiredo Rodrigues: <http://www.revistadehistoria.com.br/secao/capa/exilioilucrativo>.

estereótipo do negro diaspórico sintetizado por Frantz Fanon: sem cultura, sem civilização e sem história.⁶⁸

As *donas* foram mulheres que detiveram a posse de extensos territórios portugueses (os *prazos*), além de uma grande influência social, econômica e política. Essas mulheres, geralmente *mestiças*, possuíram poder equivalente ou até mesmo superior ao dos homens na região dos Rios de Sena. Apesar da região possuir uma estrutura patriarcal de origem portuguesa, o número de *donas* na região do vale do Zambeze era elevado. Um dos principais caminhos para que essas mulheres ascendessem socialmente era por meio dos matrimônios com reinóis. Francisca Josefa, nosso principal exemplo, foi chefe de uma família que adotou essa estratégia. Após se casar com dois governadores dos Rios de Sena, ela soube administrar muito bem seu patrimônio herdado. No final da década de 1790, ela e sua família possuía cerca de dois mil escravizados, que trabalhavam na mineração, no comércio, na agricultura, nas embarcações, nos serviços domésticos e em atividades de guerra. Ao longo de sua vida, ela ganhou o nome africano de *Chiponda*, que significava “a senhora que tudo pisa com os pés”. A notoriedade com que Francisca Josefa confrontou as autoridades portuguesas e africanas, muitas vezes na base da força armada, explica a nomenclatura a ela destinada.⁶⁹ Se fosse preciso, *Chiponda* não hesitaria em enviar seus *cafres* para destruir a casa de um governador dos Rios de Sena.⁷⁰

Outra categoria típica dessa sociedade colonial da região dos *prazos* era a de *muzungos*. Até o século XVIII, essa nomenclatura fez referência aos portugueses dos Rios de Sena. Sua origem etimológica tem equivalência no termo *senhor*.⁷¹ Segundo José Capela, ao longo do século XIX o termo passou a significar também pessoas brancas. No caso desta pesquisa, eles não eram nem portugueses nem africanos. Segundo o padre capelão, os *muzungos* eram todos os “[...] homens brancos e todos aqueles que não [eram] cafres”⁷² Ou seja, poderiam ser portugueses nascidos na Europa ou *mestiços* de pele clara residentes na África. Na comitiva de Lacerda e Almeida, vários *muzungos* integravam o corpo militar (soldados e oficiais) e

⁶⁸ FANON, Frantz. **Peles negras máscaras brancas**. Salvador: EDUFBA, 2008, p. 46.

⁶⁹ RODRIGUES, Eugénia. As donas de prazos do Zambeze - Políticas imperiais e estratégias locais. Em: **VI JORNADA SETECENTISTA**, 2006, Lisboa. Conferências e Comunicações. Lisboa: Aos Quatro Ventos / CEDOPE, p. 15-34, 2006. Também: RODRIGUES, Eugénia. CHIPONDA: “a Senhora que tudo pisa com os pés”. Estratégias de poder das Donas dos Prazos do Zambeze no século XVIII. **ANAIS DE HISTÓRIA DE ALÉM-MAR**, N.º 1, pp. 101-131, 2000.

⁷⁰ PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 57. Introdução

⁷¹ CAPELA, **Dona, Senhoras e escravos**, p. 103.

⁷² *Diário do Padre*, p. 647.

orientavam o governador sobre os caminhos e os aspectos da diplomacia africana.⁷³ No *Diário de Tete ao Kazembe* esses indivíduos são descritos como “práticos” e no *Diário do Padre* como “práticos dos matos”. Eles aparecem na historiografia também como “sertanejos”, pois costumeiramente praticavam o comércio no interior, no *sertão*. Os *muzungos* eram, supostamente, especialistas nos *usos e costumes cafreaais*, traduziam os idiomas africanos para o português e em muitos momentos estiveram acompanhados de seus *cafres chicundas*. Os *muzungos* tiveram proximidade com chefes africanos e alguma importância no alargamento das fronteiras comerciais.

Régulo era um título dado pelo português ao indivíduo africano soberano de um determinado território, geralmente formado por mais de uma povoação. Os *régulos* apareceram nas fontes portuguesas muitas vezes como príncipes e eram normalmente súditos de outro chefe político. Rita-Ferreira os insere na categoria de vice-reis.⁷⁴ A origem da nomenclatura *régulo* é latina e sua importância no sudeste africano esteve relacionada ao poder e à ancestralidade. As almas dos *régulos* falecidos “animavam e inspiravam” outros chefes políticos africanos, já que, depois de mortos, os *régulos* reapareciam “transmudados em leões”.⁷⁵

Em relação aos *fumos*, chefes de apenas uma povoação,⁷⁶ eles resolviam problemas locais, como ceder ou não a permissão para um viajante passar por suas localidades, julgar determinados conflitos ou decidir sobre ações comerciais. A origem dessa nomenclatura é *kalonga*.⁷⁷

Os *patrícios*, ou *mulatos*, eram os descendentes de africanos e europeus, no sudeste africano. Geralmente compartilhavam valores africanos e detinham poucas posses. Dependendo da trajetória de vida, a pessoa poderia ser considerada *morador*. No sudeste africano, os matrimônios entre europeus e africanas poderiam ter alguns propósitos. A depender da região, o matrimônio poderia facilitar para o europeu o contato com os fornecedores africanos de mercadorias do interior, o que seria permitido através dessa nova relação de parentesco.⁷⁸ Se a africana do matrimônio fosse uma *dona*, o interesse recaía sobre sua riqueza. Além do *prazo* e

⁷³ Os principais títulos militares dos *muzungos* que foram observados na documentação de Lacerda e Almeida foram os de cabo, tenente, capitão, alferes e ajudante de praça.

⁷⁴ RITA-FERREIRA, **Fixação Portuguesa e História Pré-Colonial de Moçambique**.

⁷⁵ CURTOIS, Victor José. **Diccionario Cafre-Tetense-Portuguez**. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1900, p. 34.

⁷⁶ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 602.

⁷⁷ FARRER, **Entre mussambazes, mucazambos e manamucates**, p. 12.

⁷⁸ WAGNER, **População no Império Português**, p. 109-111.

do direito à fixação na terra do europeu, estava em jogo também a posse dos escravizados dessa herdeira africana. A quantidade reduzida de mulheres brancas na capitania de Moçambique foi também outra variável importante nesse contexto.

O termo *morador* também é frequente nas fontes portuguesas. O termo se refere aos súditos da Coroa portuguesa, mas com um perfil específico. Para ser um *morador*, o indivíduo teria que ser católico, casar-se na Igreja, ter uma residência estável, posses e escravizados. A prática comercial, administrativa e militar normalmente esteve atribuída aos *moradores*.⁷⁹

Árabe ou *mouro* são nomenclaturas que os portugueses utilizaram para generalizar uma diversidade de grupos — geralmente de comerciantes — adeptos da religião muçulmana no sudeste africano do século XVIII. O principal grupo que os portugueses classificaram como árabes foi o dos suaílis, que residiam na costa oriental africana e ilhas adjacentes. Os portugueses também rotulavam indianos e africanos islamizados como *árabes* ou *mouros*.

Os *baneanes* eram originários normalmente das cidades de Diu e Damão. Os indianos *baneanes* realizavam diferentes tipos de serviços, mas eram reconhecidos por seu caráter mercantil.⁸⁰ Segundo Lacerda e Almeida, eles desfrutavam de “toda riqueza e utilidade que provém do comércio”.⁸¹ Os *baneanes* geralmente são representados com seus turbantes, com seus *lungis* brancos e com seus bigodes (marca identitária dos *baneanes* hindus, talvez em homenagem ao deus guerreiro Arjuna). A casta dos indianos *baneanes* é descrita nas fontes portuguesas, na maioria das vezes, através do uso de adjetivos desqualificadores. Os lucros que estes mercadores possuíam incomodavam profundamente os comerciantes portugueses, já que estes almejavam o mesmo. Lacerda e Almeida os qualifica como *gentios*, ou seja, sujeitos que não seguiam nenhuma das religiões monoteístas — como o judaísmo, o cristianismo e o islamismo. Os indianos em questão poderiam ser hindus ou devotos do jainismo.⁸² Sobre isso, importa ressaltar que mesmo sendo bastante religiosos, os *baneanes* não praticavam o proselitismo, isto é, não buscavam converter a fé alheia.⁸³ Na Imagem 1, há dois indianos *baneanes* à esquerda, alguns comerciantes africanos à direita da figura e dois indivíduos portugueses (um vestido de vermelho e o outro de azul).

⁷⁹ WAGNER, *População no Império Português*, p. 109-111.

⁸⁰ WAGNER, *População no Império Português*, p. 134.

⁸¹ *Memória sobre Moçambique*, p. 496.

⁸² O Jainismo é uma das religiões mais antigas da Índia. Nela, não há um Deus específico e há, como valor central, a não-violência.

⁸³ WAGNER, *A população do Império Português*, p. 134-136.

Imagem 1: Representação do comércio setecentista na região de Moçambique



Fonte: **Riscos de alguns Mammaes, Aves, e Vermes do Real Museo de Nossa Senhora d’Ajuda; Ditos de Peixes e Vermes de Angola, com o Prospecto da Embocadura do Rio Dendê; Ditos de vários Animaes raros de Moçambique, com alguns Prospectos e Retratos.** Arquivo Histórico dos Museus da Universidade de Lisboa. Fundo Real do Museu e Jardim Botânico da Ajuda, AHMB Res. 1 PT-MUL-RMJBA-TC-02-0005. Autoria incerta.

Estas dez categorias sociais — *cafres, negras, donas, muzungos, régulos, fumos, moradores, patrícios, baneanes, árabes* — estiveram presentes nas relações sociais e de poder do sudeste africano do final do século XVIII. Essas categoriais sociais são importantes para compreender o funcionamento da economia, da política e da cultura nas regiões que a viagem de travessia percorreu. Durante seu percurso, a comitiva de Lacerda e Almeida esteve em relação direta ou indireta com todas elas.

1.2: A escravidão

Nos debruçamos sobre a escravidão do sudeste africano setecentista com o objetivo de demonstrar parte do cenário social e do universo do trabalho em que a viagem de travessia esteve, de alguma forma, inserida. As transformações econômicas, políticas e sociais que o sudeste africano estava vivenciando na época ganham sentido quando consideramos o aumento do escravismo, influenciado por fatores internos e externos.

No sudeste africano, as causas para a escravização acontecer poderiam ser diversas, como por exemplo através de decisões judiciais, espólio de guerra, pagamento de mercadorias ou “vendendo o corpo”. Nesta última maneira, os africanos (ou até mesmo *mestiços* pobres) que estavam em situação de penúria ou dívidas trocavam sua liberdade pela sobrevivência. Esta maneira de escravização, a de *vender o corpo*, foi muito comum na região dos Rios de Sena e arredores.⁸⁴

A partir de causas como essas, dois tipos de escravidão predominaram no sudeste africano: a doméstica e a dos *prazos*. A “escravatura doméstica” era um modelo de escravidão que ocorria principalmente nas povoações. Nessa modalidade, o chefe africano buscava aumentar o número de indivíduos de sua linhagem. A “escravatura doméstica” não abrangia um número alto de escravizados. Já a escravidão nos *prazos* era diferente, pois os escravizados eram mais numerosos e eram considerados propriedades dos senhores, dos *prazeiros*. Nessa modalidade, os direitos dos escravizados eram reduzidos se comparados à “escravatura doméstica”. Contudo, ambas as modalidades possuíam um grau de coerção menor se comparadas às condições do escravizado na Europa e na América.

Na escravidão do sudeste africano, com destaque à escravidão dos *prazos*, haviam os *chicundas*, geralmente relacionados à função militar. Para Capela, os *chicundas* eram o “corpo de elite de escravos dos portugueses.”⁸⁵ Segundo Eugénia Rodrigues, os *chicundas* eram “aqueles que combatiam”.⁸⁶ Os *chicundas* eram “cafres cativos, e *ladinos*, dos *moradores* dos Rios [de Sena], segundo o padre Francisco João Pinto.⁸⁷ Por *ladinos*, inferimos que falavam o português, além de possuírem talvez modos europeizados.⁸⁸ Tendo em vista a circulação dos *chicundas* nas feiras, é possível que alguns até mesmo escrevessem o português.⁸⁹ No entanto,

⁸⁴ RODRIGUES, **Portugueses e Africanos nos Rios de Sena**. Capítulo 16.

⁸⁵ CAPELA, **Dona, Senhoras e escravos**, p. 196.

⁸⁶ Ver Glossário em: RODRIGUES, Eugénia. **Portugueses e Africanos nos Rios de Sena: os Prazos da Coroa em Moçambique nos séculos XVII e XVIII**. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2013. Segundo Guilherme Farrer, os *chicundas*, no século XVIII, dificilmente estavam ligados a atividades militares. Essa função é normalmente atribuída a eles no século XIX. FARRER, **Entre mussambazes, mucazambos e manamucates**, p. 143. Nota 324.

⁸⁷ *Diário do Padre*, p. 663. Grifo nosso.

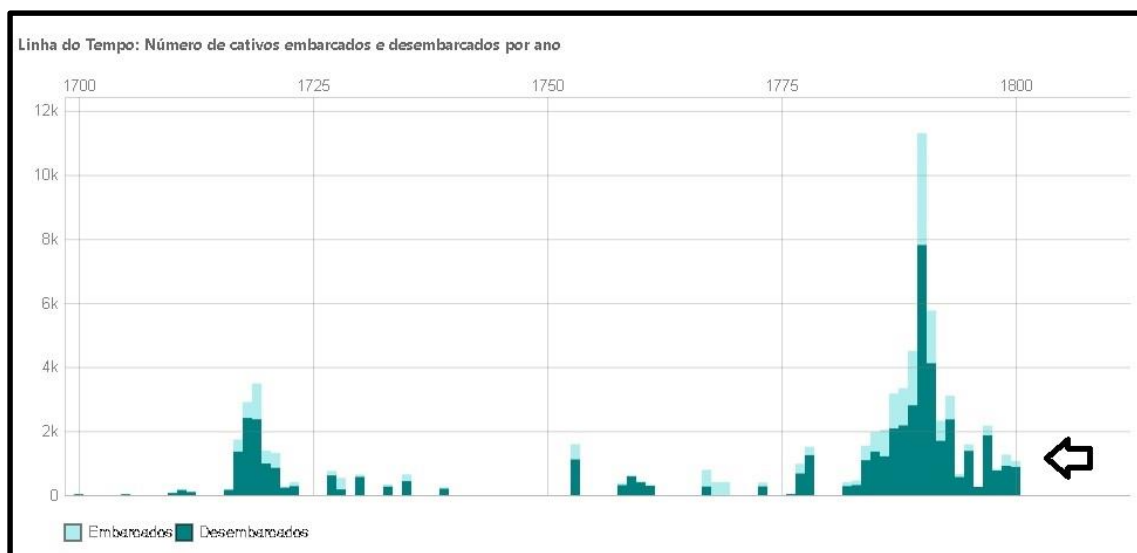
⁸⁸ Segundo Bluteau, *ladino* significaria “homem ladino, não rude; esperto, fino [...] Escravo ladino, opõe-se a boçal, e é o que já sabe a língua de casa [...]”. BLUTEAU, **Dicionário da Língua Portuguesa composto pelo padre D. Raphael Bluteau, reformado, e acrescentado por Antônio de Moraes Silva Natural do Rio de Janeiro**, 1789, p. 549. Tomo II.

⁸⁹ Segundo as autoras Ana Paula Tavares e Catarina Madeira Santos, os principais centros difusores da escrita na região de Angola foram as feiras, os presídios e as missões. Estudo 1: Fontes Escritas Africanas para a História de Angola Em: **Africae Monumenta: A Apropriação da Escrita pelos Africanos**. Volume I. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 2002, p. 476.

nos diários da viagem de Lacerda e Almeida, a função militar cabia à tropa, ou seja, aos *muzungos*. Os *chicundas*, por sua vez, estavam ali para servir aos *muzungos* e para extorquir indivíduos a mando de seus amos.⁹⁰

No final do século XVIII, a comercialização de pessoas através dos portos de Moçambique cresceu repentinamente.⁹¹ A principal motivação externa para o aumento da procura de escravizados nos portos de Moçambique foi a elevação dos preços dessas pessoas na costa oeste, na região de Angola.⁹² A força motriz dessa onda de comercialização de escravizados nos portos de Moçambique, entre os anos de 1775 e 1800, foi a venda de pessoas para comerciantes da França, que levavam tais pessoas para trabalhar na produção de açúcar na Ilha de São Domingos. O período também coincide com o final da guerra de Independência dos Estados Unidos e o começo das Guerras Napoleônicas. Sobre esse período, o último quartel do século XVIII, o banco de dados Slavevoyages.org sinaliza que houve um crescimento e uma queda rápida desse tipo de comercialização (ver Gráfico 1). No gráfico apresentado, vê-se o crescimento das exportações de escravizados nos portos de Moçambique entre os anos de 1775 a 1800.

Gráfico 1: O comércio de escravizados nos portos de Moçambique. Século XVIII



Fonte: www.slavevoyages.org.

⁹⁰ BHILA, Hoyini Hilary Komati. A região ao sul do Zambeze. **História Geral da África**. Brasília: UNESCO, 2010, p. 773.

⁹¹ ALPERS, Edward. **Ivory and Slaves in East Central Africa**. London: Heinemann Educational Books, 1975, p. 185.

⁹² ALPERS, **Ivory and Slaves in East Central Africa**, p. 185.

Além dos elementos externos, que se resumem ao escravismo capitalista organizado pelos traficantes portugueses, o crescimento da comercialização de escravizados nos portos de Moçambique no período tem outros dois fatores: um africano e outro colonial africano. O aumento da prática dos *milandos* foi o fator africano responsável pelo crescimento da escravidão na região/época. Os *milandos* eram conflitos (na maioria das vezes intencionais), onde um grupo de africanos buscava algo em troca para forçar a outro grupo um desfecho pacífico. O *milando* era um pretexto para obter algum benefício, como um valor ou um escravizado. Um dos elementos que explica o aumento da prática dos *milandos* na época foi a disputa entre as chefias Marave. Já o fator colonial africano foi o aumento das violações dos acordos tradicionais referentes à escravidão entre *prazeiros* e os cativos. Tradicionalmente, o direito à *butaca* impossibilitava que os escravizados dos *prazos* fossem vendidos. Contudo, no contexto de colheitas ruins o cenário mudava forçadamente. No final do século XVIII, os *prazeiros* passaram a violar a instituição *butaca*, que era o direito do escravizado à herança (material e política). Sobre essas violações dos acordos internos, com o intuito da escravização comercial, Lacerda e Almeida escreveu: [...] de tantos escravos que saem desses Rios, uma parte não é legitimamente cativa.⁹³ A violação da *butaca* contribuiu para o aumento da exportação de escravizados pelos portos de Moçambique.⁹⁴

A presença de europeus no sudeste africano e a demanda de mão-de-obra para as Américas transformou a escravidão doméstica e a escravidão dos *prazos*, pois comerciantes estrangeiros e locais quebraram sistemas tradicionais que permitiam a proteção e a ascensão social de pessoas escravizadas. Além dos *milandos* e da violação dos acordos tradicionais, a própria fome que ocorreu na época também ajuda a entender o crescimento da escravidão na região.⁹⁵

Na *Memória sobre Moçambique* há uma passagem em que o governador apresenta a situação que a região da Ilha de Moçambique se encontrava, no tocante ao tratamento desumano dado aos escravizados:

[...] a caridade principalmente para com os escravos é desconhecida, mas estimam um carneiro que um nosso irmão cafre, daquele se trata quando está doente, este morre nu, deitado no chão em um quintal, e ao Sol, e quase todos sem batismo: terei valor para dizer também que perecem de fome? Sim, estes homens que não são senhores da

⁹³ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 535.

⁹⁴ RODRIGUES, **Portugueses e Africanos nos Rios de Sena**. Capítulo 16.

⁹⁵ Entre os anos de 1792 e 1796, houve no sudeste africano uma crise famélica de grande proporção, e a parcela da sociedade mais atingida foi a dos escravizados. Os que não morreram de fome ou se entregaram à escravização ou migraram para outras regiões.

sua liberdade, que cegamente obedecem a seus senhores, que por pouco mais de nada são martirizados, que trabalham dia e noite para seus amos sustentarem seus vícios, e viverem fortes, sustentam-se com o vento, como alguns se me tem explicado [...].⁹⁶

A passagem de Lacerda e Almeida provavelmente se refere à situação dos cativos na região dos *prazos* de Moçambique.⁹⁷ Embora o governador demonstrasse preocupação com a questão, ele fez uso de escravizados arregimentados enquanto buscava mão de obra para o carregamento terrestre das cargas e maltratou cruelmente alguns carregadores africanos (ver tópico 4.2). Ele entendia que o escravismo e qualquer outro tipo de exploração da mão de obra eram fundamentais para concretizar os projetos da Coroa portuguesa. Por fim, vale à pena destacar que a banda acima do rio Zambeze foi o setor do sudeste africano de maior escravização no período.

Neste tópico, percebemos que a escravidão se tornou mais desastrosa no sudeste africano a partir do momento que os *milandos* entre os maraves cresceram, que os *prazeiros* passaram a desrespeitar princípios tradicionais africanos e que os europeus passaram a incentivar a comercialização de pessoas além-mar. Elementos tradicionais africanos, como a *butaca*, não resistiram à lógica da mercantilização europeia, que incluía a venda de pessoas tendo em vista o lucro.

1.3: O comércio de origem africana

Neste tópico, apresentamos aspectos dos comércios local e de longa distância na região da África Centro Oriental, com foco na importância, na dimensão, organização e sofisticação desses comércios de origem africana. Mostramos que o comércio de longa distância e o comércio local de itens alimentícios eram partes integrantes de uma mesma economia e que a participação das mulheres em diferentes partes desse comércio e na vida doméstica eram fundamentais para o fortalecimento dessa economia como um todo.

Durante séculos, a África Centro Oriental foi o epicentro de um comércio poderoso que extravasou as fronteiras dos oceanos Índico e Atlântico. Bem estruturado e organizado, o comércio de origem africana englobava diferentes mercadorias nativas e não descartava os

⁹⁶ *Memória sobre Moçambique*, p. 505.

⁹⁷ Mesmo que os *prazos* fossem instituições normalmente instaladas na região dos Rios de Sena, na Ilha de Moçambique e arredores os *prazos* também existiram. RODRIGUES, Eugénia. As donas de prazos do Zambeze - Políticas imperiais e estratégias locais. Em: **VI JORNADA SETECENTISTA**, 2006, Lisboa. Conferências e Comunicações. Lisboa: Aos Quatro Ventos / CEDOPE, 2006, p. 15-34.

produtos estrangeiros. Havia uma divisão social de trabalho, com diferentes especializações. Na África Centro Oriental, as vias comerciais eram principalmente terrestres, com capacidade de percorrer longas distâncias. A agricultura, a pecuária e a indústria interessavam pouco aos estrangeiros quando comparadas à participação deles neste comércio de origem africana.

A circulação de mercadorias na África Centro Oriental tinha relação com o poder e o status. Grandes chefes políticos africanos controlavam o fornecimento de escravizados, marfim e ouro, e em troca se beneficiavam de mercadorias estrangeiras. Os tecidos importados de diferentes tipos — também chamados de *fato* — e as miçangas de vidro eram os principais materiais que chefes políticos africanos adquiriam.⁹⁸ Em alguns locais do sudeste africano, as miçangas eram itens indispensáveis às mulheres.⁹⁹ No interior da África Centro Oriental, essas mercadorias estrangeiras serviam como símbolos de status social, moeda de troca e presentes diplomáticos. No entanto, dezenas de outras mercadorias africanas complexificavam esse comércio, como cobre, sal, ouro, pérolas, cera, mantimentos e outras. A natureza africana era potencialmente comercializada. Muitas vezes, soldados protegiam o funcionamento deste comércio contra saqueadores, tanto nas feiras como nas caravanas. As feiras de Manica e Zumbo são os principais exemplos do sudeste africano no século XVIII, embora já estivessem em decadência no final desse período.

Para o comércio da África Centro Oriental acontecer, era fundamental manter a estabilidade política, já que o comércio interno se complementava com o poder de chefes locais. O império Lunda — centralizado na figura de Mulopue — e os reinos do Jaga Cassange e do Kazembe possuíam poder político ao longo de toda África Central. Para além dos grandes chefes políticos, o poder estava dissolvido entre seus súditos africanos. Na viagem de Lacerda e Almeida, *fumos* e *régulos* eram os principais exemplos de poderes africanos intermediários. Na região sudeste da África, os portugueses, os indianos e os *arábicos* aproveitavam dos contatos com os inúmeros povos africanos para obter lucro. Uma extensa rede tributária unia seus participantes, sendo eles viajantes distantes, africanos locais ou *moradores*. O desejo da Coroa portuguesa era controlar as raízes africanas desse comércio para, assim, multiplicar seus lucros com segurança e estabilidade. É nesse contexto que Lacerda e Almeida se inseriu.

⁹⁸ As miçangas, ou algum material parecido, eram denominados de *velório*, ou *contas*. Segundo Bluteau, o velório era “uvas miudinhas, que não servem para comer, nem para vinho.” BLUTEAU, Padre Rafael. **Dicionário da Língua Portuguesa composto pelo padre D. Raphael Bluteau, reformado, e acrescentado por Antônio de Moraes Silva Natural do Rio de Janeiro**, 1789, p. 514. Tomo II.

⁹⁹ ZIMBA, **Mulheres invisíveis**, p. 133.

Para a sustentação desse comércio de longa distância havia um comércio menor feito cotidianamente. Uma passagem da *Memória sobre Moçambique*, escrita por Lacerda e Almeida referente às *negras* e aos *cafres* macuas, relacionada ao fornecimento de alimentos para os habitantes da Ilha de Moçambique, Terra Firme e proximidades, nos fornece elementos para analisar esse comércio cotidiano:

Os nacionais tiram de suas fazendas, que tem na Terra Firme, ou daquilo que compram ao cafre Macua, com quem confinam o mantimento de que necessitam, principalmente o feijão, arroz em grande quantidade assim também galinhas [...] e assim como em uma espaçosa praça estão doze ou quinze Negras vendendo com a maior falta de asseio pequenos montes de sal, lingueirões secos, sura, mocates (espécie de pão ou bolo feito de trigo), ou de arroz, ou de milho, bananas e peixes assados [...].¹⁰⁰

A partir dessa passagem escrita por Lacerda e Almeida é possível perceber alguns elementos desse comércio africano do tipo ordinário.¹⁰¹ O primeiro é a impossibilidade de existir uma poderosa economia sem o papel dessas pequenas e desses pequenos comerciantes. Para o comércio africano de longa distância ter a força de atingir para além dos oceanos Índico e Atlântico, a comercialização das coisas simples feita pelas *pessoas comuns* era fundamental. Dito de outra forma, o comércio ordinário era parte estrutural de um comércio maior. O segundo aspecto é a diversidade desse pequeno comércio: havia frutas, assados, víveres, grãos, desidratados, temperos produzidos pela “agricultura feminina”. Essa diversidade sugere trabalho, hábitos e conhecimentos nutricionais importantes por parte dessas *negras*. Por fim, o trabalho feminino desenvolvido por um grupo médio de pessoas revela que o ofício dessas mulheres africanas não era realizado somente para a sobrevivência: a sociabilidade também era um aspecto importante.

Às mulheres também era destinada a preparação da comida e o cuidado com as crianças. O ambiente caseiro, normalmente destinado às mulheres, demonstra fundamental importância na estrutura das sociedades africanas. É possível afirmar que não haveria comércio de longa distância sem a participação dessas mulheres no espaço doméstico. Mas é preciso ter cuidado para não restringir as mulheres africanas somente às funções ligadas à domesticidade. Na região sul de Moçambique, as mulheres tonga participavam da caça de elefantes e de outros animais.¹⁰² Em outras regiões do sudeste africano, elas detiveram pleno poder político — como é o caso

¹⁰⁰ *Memória sobre Moçambique*, p. 498.

¹⁰¹ Escolhemos a terminologia “ordinário” para diferenciar esta comercialização comum, feita cotidiana e regularmente, na esfera das *pessoas comuns*, do comércio de longa distância. O comércio ordinário era a prática econômica visando a sobrevivência dos trabalhadores e a alimentação das famílias.

¹⁰² ZIMBA, *Mulheres invisíveis*, p. 150.

das *donas*. O fato é que as mulheres no sudeste africano tiveram um poder de alcance e de influência maior do que normalmente se supõe.¹⁰³

Uma das mercadorias que estava presente nos comércios ordinário e de longa distância era o sal. Lacerda e Almeida, quando esteve em território Marave, relatou a produção de sal africano a partir de vegetais. Se tratava do sal do interior, o sal *cafreal*. Uma das técnicas centro africanas para a produção do sal vegetal incluía a fervura de determinadas plantas salgadas, após elas serem cortadas e queimadas. O resultado era um sal escurecido que aparecia no fundo das panelas da fervura, que eram feitas de barro.¹⁰⁴ Como o governador mencionou que as pessoas maraves realizava a “lixívia extraída de cinza”, provavelmente se trate dessa técnica. Segundo o governador, tal sal possuía o picante, mas diferia da picância do sal marinho, e também se distanciava bastante do sabor por ele esperado.¹⁰⁵

Quando analisamos o comércio de longa distância, notamos com frequência a troca de marfim por tecidos. Mas por fim, o que eram esses tecidos que tinham tanta credibilidade na economia africana a ponto de servirem em qualquer situação de troca? Esses tecidos eram coloridos e estampados, trazidos da Índia (Cambaia, Guzerate) pelos próprios indianos. Eles possuíam enorme aceitação pelas populações africanas, com destaque às mulheres.¹⁰⁶ Serviam como artigos de luxo, presentes ou *saguete* (moedas de troca).¹⁰⁷ Quanto menos recortados e maior fosse a qualidade dos tecidos, mais eles impulsionavam o status social e até mesmo a acumulação de riqueza na África Centro Oriental.

Algumas sociedades africanas cosiam seus próprios tecidos, como é o caso das sociedades Macua e Marave. A produção das *machiras*, confeccionadas através do algodão selvagem, permitiu aos macuas uma opção comercial diferente dos tecidos indianos. *Machiras* eram tecidos de perfil tradicional, bastante resistentes e serviam, muitas vezes, para a construção dos *palanquins* visando o transporte de pessoas (ver Imagem 2).¹⁰⁸ A confecção da

¹⁰³ Em *Mulheres Invisíveis*, ZIMBA não se dirige diretamente às sociedades ao norte do rio Zambeze, mas traz elementos condizentes com as sociedades de perfil matricêntricos típicos da região acima do rio.

¹⁰⁴ HENRIQUES, *O pássaro de mel*, p. 92

¹⁰⁵ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 613.

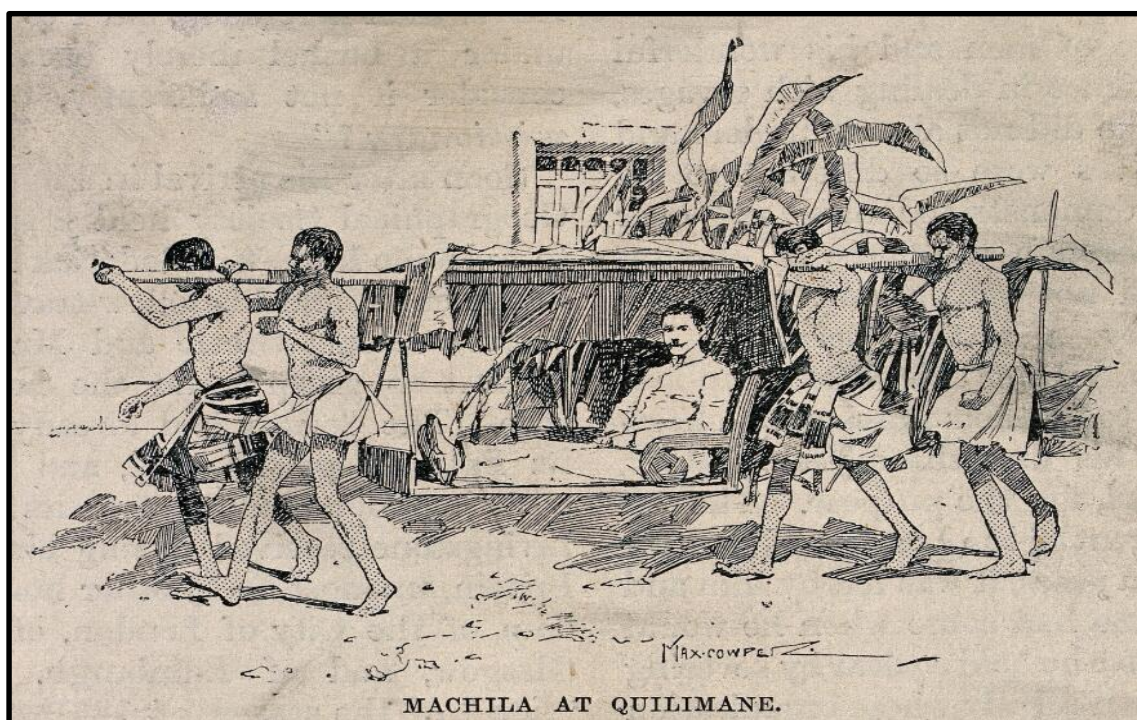
¹⁰⁶ ZIMBA, *Mulheres invisíveis*, p. 136

¹⁰⁷ Nas palavras de Luís Frederico, o Saguete significava “presente, dádiva, mimo, especialmente o que se dá em ocasiões festivas ou em sinal de homenagem”. Além dos tecidos, as miçangas coloridas (venezianas ou indianas) eram também moedas de troca de grande aceitação no sudeste africano. Cf. ANTUNES, *A guerra de Murimuno e a tecelagem de machira no norte de Moçambique*, p. 94.

¹⁰⁸ *Palanquim* era uma espécie de veículo, manejado nesse caso pelos carregadores africanos. Sua origem talvez seja oriental. Lacerda e Almeida e os *mzungos* foram carregados no interior desse veículo. Na África, as *machiras* eram partes fundamentais do *palanquim*. Às vezes, *palanquim* e *machira* aparecem como sinônimos. Ser carregado em um *palanquim* era um privilégio social.

machira tinha um rigoroso processo que envolvia a limpeza, o descaroçamento, o batimento, a cardadura e a fiação. Além de uma alternativa aos tecidos importados, a produção de *machiras* constituiu ainda a preservação de valores tradicionais africanos e uma forma de resistência ao comércio de origem estrangeira.¹⁰⁹ Outro exemplo de tecido africano era a biza, que os maraves confeccionavam no século XIX através de outro tipo de algodão.¹¹⁰

Imagem 2: Homem europeu viajando em um *palanquim* feito de *machira*



Fonte: desconhecida. Autoria: Max Cowper (1860-1901).

Outra mercadoria fundamental nesse comércio de longa distância era o marfim. Para a extração das presas dos elefantes havia diferentes técnicas africanas. Falemos de uma delas. Enquanto esteve em território Marave, Lacerda e Almeida escreveu sobre a técnica de abate de animais de grande porte, como elefantes:

[...] tive tempo para perguntar de que modo matam os elefantes. Mandou então vir a minha presença duas choupas [pontas] de ferro de quatro palmos de comprimento, e da grossura de um dedo polegar. Uma das extremidades era chata como ferro de lança, porém não teria mais de uma polegada na sua maior largura. A outra extremidade estava encravada em um pedaço de pau ferro, e o todo pesaria até oito arrozeis. O caçador munido com uma dessas armas sai a uma árvore sobranceira ao caminho que

¹⁰⁹ ANTUNES, Luís Federico Dias: A guerra de Murimuno e a tecelagem de machira no norte de Moçambique. *Caderno de Estudos Africano*, v. 33, 2017.

¹¹⁰ CAPELA, Dona, *Senhoras e escravos*, p. 44

o elefante costuma seguir, e na passagem o fere, e mata, pois o ferro todo lhe entra no corpo [...].¹¹¹

Curiosamente, esta mesma técnica de abate de animais foi desenhada durante a expedição de Antônio Cândido Pedroso Gamito e de José Maria Corrêa Monteiro, em 1831 (ver Imagem 3). Quando estes viajantes oitocentistas retrataram essa figura, eles estavam nas proximidades do rio Aruângua, observando caçadores bisas, chevas e sengas. Gamito e Monteiro estavam dando atenção à caça dos hipopótamos (ou cavalos marinhos), mas destacaram que esse tipo de ferramenta também servia à caça de elefantes. Tendo em vista o tamanho desses animais, eles destacaram que os caçadores africanos utilizavam veneno na ponta do “ferro farpado” para facilitar o abate (observar o número 5 descrito na Imagem 3). Segundo Gamito e Monteiro, os caçadores dispensavam os dentes dos hipopótamos e trocavam a carne por “mantimentos, escravos, roupas e mesmo marfim”.¹¹²

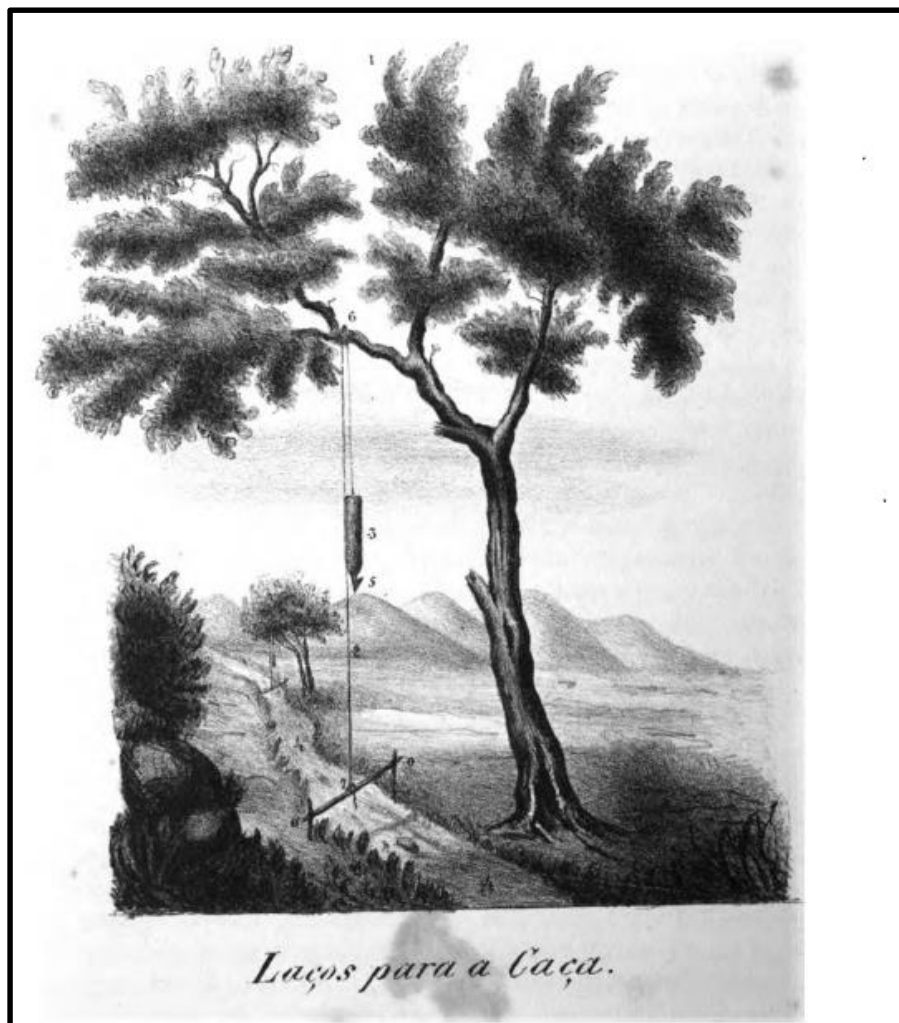
A passagem de Lacerda e Almeida e a imagem de Gamito e Monteiro trazem informações importantes sobre o trabalho dos caçadores na região próxima ao rio Aruângua. Referente à caça de hipopótamos e elefantes, haviam técnicas e tradições em comum que relacionavam as sociedades Marave, Bisa, Cheva e Senga. No caso da caça de elefantes e da extração do marfim, a gravura e a descrição exemplificam o funcionamento do início de uma grande cadeia comercial. Se o início dessa cadeia comercial ocorria com o abate desses animais, ela se encerrava após o marfim chegar a lares distantes, em pó ou em pedaço, após as caravanas de carregadores vender esse marfim em centros comerciais. Para que estes caçadores realizassem essa atividade, era provável que suas cônjuges estivessem administrando as atividades domésticas. Somente assim esta etapa do comércio de marfim poderia acontecer.¹¹³ Ademais, a imagem revela a paisagem da região próxima ao rio Aruângua e mostra como eram os caminhos pelos quais os viajantes da comitiva de Lacerda e Almeida percorreram.

¹¹¹ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 620. Na página seguinte, Lacerda e Almeida compara a técnica de caçar elefantes dos maraves com as dos *cafres* de Manica. Esta última incluía o uso de “cães já industrializados”, que cercavam os elefantes. Isso facilitava o abate do animal à base da lança. Com a técnica dos *cafres* de Manica o número de animais abatidos era bem maior. No entanto, é bem provável que esta seja uma técnica absorvida dos europeus, e não seja uma tradição africana.

¹¹² GAMITO, Antônio Cândido Pedroso; MONTEIRO, José Maria Correa. **O Muata-Cazembe e os Povos Maraves. Chevas, Muízas, Muembas, Lundas e Outros da África Austral**. [1831]. Divisão de Publicações e Biblioteca, Agência Geral das Colônias. v. 01, Lisboa, 1937, 157-159.

¹¹³ ZIMBA, **Mulheres invisíveis**, p. 44.

Imagem 3: Armadilha de caçadores africanos para abater hipopótamos e elefantes



Fonte: GAMITO, Antônio Cândido Pedroso; MONTEIRO, José Maria Correa. **O Muata-Cazembe e os Povos Maraves. Chevas, Muizas, Muembas, Lundas e Outros da África Austral.** [1831]. Divisão de Publicações e Biblioteca, Agência Geral das Colônias. v. 01, Lisboa, 1937, p. 159.

O marfim, que eram as presas do elefante arrancadas, tinha várias utilidades no período. Artistas locais usavam o marfim para adornos, utensílios pessoais e domésticos, instrumentos musicais, insígnias de poder, amuletos e peças para entretenimento. Eles torneavam, talhavam e pintavam as presas do elefante. Por fim, utilizava-se o pó de marfim na forma medicinal, como adstringente, vermífugo e anticoagulante. Além disso, a nível simbólico, a força e o poder dos elefantes parecem ter fornecido um valor mágico às suas presas. A oferta e a versatilidade do material explicam a grande circulação do marfim africano na Europa, América e Ásia.¹¹⁴

¹¹⁴ SANTOS, Vanicléia Silva. (org.). **O marfim no mundo moderno.** Comércio, circulação, fé e status social (séculos XV-XIX) 1ª Ed. Curitiba: Editora Prismas, 2017.

Mesmo que o transporte do marfim por terra tenha sido “trabalhoso e dispendioso”,¹¹⁵ houve enorme circulação das presas pois elas serviam como moedas de troca e tinham enorme aceitabilidade na África Centro Ocidental. De qualquer forma, é importante não fecharmos os olhos para o grande massacre de elefantes que ocorreu ao longo da Modernidade.

As mercadorias que aparecem descritas em maior número nos diários de Lacerda e Almeida são o marfim e o tecido — mercadorias africana e asiática, respectivamente. Eram produtos que tinham enorme aceitação nas trocas comerciais do sudeste africano. Mas as miçangas ou o velório, além do sal e de demais mercadorias não perecíveis, também tiveram importância. Mantimentos oriundos das plantações africanas eram indispensáveis às próprias povoações e à circulação dos viajantes na região.

Categorias de comerciantes

O comércio de longa distância africano foi se adaptando ao longo da Idade Moderna. Algumas categorias sociais que não necessariamente foram criadas para o comércio passaram a ser incorporadas pelos comerciantes africanos. Nesse sentido, quatro categorias sociais são importantes serem apresentadas, pois estruturaram esse comércio: a de *mussambazes*, a de *patamares*, a de *mucazambos* e a de *manamucates*.

Os *mussambazes* eram sujeitos — escravizados ou livres — que atuavam no comércio a serviço dos *moradores* da Ilha e dos *prazos* da Coroa. Eram pessoas de confiança para seus senhores. Nas palavras de Lacerda e Almeida, os *mussambazes* eram “cafres cativos que por conta de seus amos [iam] comercializar pelo interior dos sertões”.¹¹⁶ Os *mussambazes* costumavam levar tecidos para o interior do sudeste africano para trocar por marfim e ouro, além de levar e trazer informações. Suas viagens poderiam durar meses ou, até mesmo, alguns anos. As feiras eram destinos recorrentes desses agentes itinerantes que detinham uma considerável liberdade. Na documentação portuguesa, essa prática comercial realizada pelos *mussambazes* é descrita como “sambazar”.¹¹⁷

Os *patamares* eram africanos escravizados que faziam a função de *cafres correios*.¹¹⁸ Eles poderiam ser também indianos, pois a própria etimologia da palavra demonstra a origem

¹¹⁵ Cópia das Notícias dadas por Manuel Caetano Pereira, comerciante que se entranhou pelo interior da África, até a Povoação ou cidade do Rei Cazembe. Transcrito em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 562.

¹¹⁶ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 556.

¹¹⁷ FARRER, **Entre mussambazes, mucazambos e manamucates**, p. 98-103.

¹¹⁸ Ofício do governador de Moçambique Isidro de Almeida Souza e Sá ao secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar Visconde de Anadia João Rodrigues de Sá e Melo explicando que não seguiria as instruções

do termo na Índia. Os *patamares* eram utilizados normalmente pelos indianos (*baneanes* e muçulmanos), mas eram também utilizados pelas autoridades portuguesas e pelos *muzungos*. Os *patamares* partiam da Ilha de Moçambique para se comunicar com pessoas dos Rios de Sena. *Mussambazes* e *patamares* enfrentavam perigos e viagens de longas distâncias, feitas principalmente por terra. Eles eram acostumados a permanecer longos períodos distantes de suas casas.¹¹⁹

Os *mucazambos* eram *cafres* que estavam em postos de comando. Segundo Lacerda e Almeida, os *mucazambos* eram “os Cafres que [governavam] os outros Cafres de carga”.¹²⁰ Fornecida tal responsabilidade pelos seus senhores, a eles era destinado o poder de decisão sobre um número de pessoas africanas. Em algumas vezes, esse grupo de pessoas poderia ser o de uma expedição militar.¹²¹ Eles faziam a função de inspeção. Sobre a hierarquia da administração e militar na região dos *prazos* da Coroa, Rita-Ferreira escreveu que:

No topo situava-se o capitão, *mucazambo*, escolhido não apenas pela sua lealdade e pelos serviços prestados ao senhor, mas igualmente pela sua aptidão para manter os subordinados em respeito e obediência.¹²²

Por fim, os *manamucates* realizavam a função de embaixadores extraordinários, facilitando os diálogos comerciais entre chefes africanos e outros sujeitos. A documentação portuguesa também descreveu os *manamucates* como *enviados*.¹²³ Enquanto esteve em Tete, Lacerda e Almeida registrou o encontro com dois *manamucates*: Chinimba e Catara — príncipes africanos, súditos do rei Kazembe, que tinham relação direta com o referido rei. Chinimba era bisa e Catara era “da mesma nação do Kazembe”, que era lunda.¹²⁴ Catara era familiar de Kazembe. Diante dos *cafres*, os príncipes tinham respeito e reputação. Chinimba

recebidas de dar seguimento ao projeto de travessia da África, mas que enviaria emissários nativos com cartas ao governador de Angola. Cota original em: Arquivo Histórico Ultramarino (Moçambique, Caixa 95, documento 16). Transcrito em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 428-429.

¹¹⁹ FARRER, **Entre mussambazes, mucazambos e manamucates**.

¹²⁰ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 616.

¹²¹ NEWITT, **A History of Mozambique**, p. 233-235.

¹²² RITA-FERREIRA, **Fixação Portuguesa e História Pré-Colonial de Moçambique**, p. 256, 257.

¹²³ Até a primeira metade do século XVIII, estes *enviados* (ou *manamucates*) foram descritos na documentação portuguesa também como Mutumes.

¹²⁴ *Diário de Tete ao Kazembe (Introdução)*, p. 583-584.

era filho de um rei bisa que o próprio Kazembe o venceu e o matou,¹²⁵ e tinha um irmão chamado Condua.¹²⁶ Chinimba e Catara foram fontes importantes de informação sobre a África para o governador.

Na ata do encontro entre o governador e os embaixadores, Chinimba e Catara aparecem como facilitadores da travessia de Lacerda e Almeida, pois tais *manamucates* “limpariam os caminhos” para a comitiva da expedição chegar até o reino do Kazembe sem problemas. Essas seriam as ordens do rei africano. Além de Kazembe propor amizade e relações comerciais aos portugueses, havia também a permissão do rei africano para que os portugueses criassem uma povoação nas margens do rio Aruângua e plantassem mandioca.¹²⁷

Mas a embaixada africana não foi iniciativa espontânea do rei Kazembe. Ao obterem conhecimento do projeto de Lacerda e Almeida de cruzar a África de Moçambique a Angola, o comerciante goês Gonçalo Caetano Pereira e seu filho Manuel Caetano Pereira articularam esse encontro.¹²⁸ Pai e filho moravam na Java, território com muitas minas de ouro. Os Caetano Pereira possuíam muitas *negras* que trabalhavam para eles. Como estes comerciantes estavam em contato constante com o reino do Kazembe, principalmente através de seus *mussambases*, pareceu conveniente a todas as partes propulsionar uma relação comercial envolvendo os portugueses.¹²⁹ O governador, que até então seguiria para o Zumbo,¹³⁰ mudou seu trajeto original, pois se aproximar do rei Kazembe lhe pareceu um excelente negócio: os portugueses forneceria ao rei Kazembe tecidos inteiros e de boa qualidade, em troca do fornecimento direto de marfim. Do reino do Kazembe, a expedição de Lacerda e Almeida seguiria para o

¹²⁵ Cópia das Notícias dadas por Manuel Caetano Pereira, comerciante que se entranhou pelo interior da África, até a Povoação ou cidade do Rei Cazembe. Transcrito em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 555-568.

¹²⁶ *Diário do Padre*, p. 722.

¹²⁷ Ofício do governador dos Rios de Sena Francisco José de Lacerda e Almeida ao governador de Moçambique Francisco G. de Carvalho e Menezes da Costa enviando a ata da reunião com a embaixada do Cazembe. Transcrito em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 210-211.

¹²⁸ Carta de Pedro Antônio Jose da Cunha ao secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar D. Rodrigo de Sousa Coutinho fazendo um grande relato sobre a situação de Moçambique e região, oferecendo-se para ocupar o cargo dos Rios de Sena. Cota original em: Arquivo Histórico Ultramarino (Moçambique, Caixa 86, documento 22). Transcrito em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 347-364.

¹²⁹ Carta de Pedro Antônio José da Cunha ao secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar D. Rodrigo de Sousa Coutinho fazendo um grande relato sobre a situação de Moçambique e região, oferecendo-se para ocupar o cargo dos Rios de Sena. Cota original em: Arquivo Histórico Ultramarino (Moçambique, Caixa 86, documento 22). Transcrito em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 347-364.

¹³⁰ Zumbo ficava nas margens do rio Zambeze, no extremo ocidental de Moçambique, nas mesma latitude de dos sertões de Benguela e Moçamedes (ver Mapa 1). SANTOS, Maria Emília Madeira. **Viagens de Exploração Terrestre dos Portugueses em África**. Lisboa: Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga e Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988, p. 192.

reino Lunda, e de lá seguiriam para Angola. Essa seria uma investida que abriria os caminhos da travessia, tendo em vista que Kazembe era súdito do chefe político lunda Mulopue.

Sobre o potencial econômico do rei Kazembe, Lacerda e Almeida registrou o depoimento de um *cafre*: [...] a porção de marfim, cobre e escravatura que o dito rei tem em seus domínios é grande, e o negócio que se faz [é] vantajoso [...].¹³¹ Aliados aos Caetano Pereira, os *manamucates* Chinimba e Catara buscavam cumprir as ordens do rei Kazembe, para concretizar essa parceria comercial entre o reino africano e os comerciantes portugueses.

Quando estavam em Java, em direção ao reino do Kazembe, o *manamucate* Mussidansaro, passou a acompanhar a comitiva de Lacerda e Almeida. Mussidansaro era um príncipe bisa, enviado pelo rei Kazembe para estreitar as relações comerciais com *dona* Francisca Josefa. Aparentemente, Mussidansaro não fazia parte da embaixada que o rei Kazembe enviou para encontrar o governador em Tete. Mas era um *manamucate*; se tratava de outra embaixada. O príncipe passou a acompanhar o governador tendo em vista o pedido do rei africano para que *dona* Josefa enviasse um “filho” seu — um súdito — para garantir as negociações entre as partes. Mas, além de ser considerado um adulator pelo governador, Mussidansaro foi chamado por ele de “um grande velhaco debaixo do título de homem de negócio”.

Os interesses particulares foram uma regra na expedição de Lacerda e Almeida. O governador, os *muzungos* e até o padre capelão tinham os seus projetos pessoais e Mussidansaro não fez diferente: bajulou Lacerda e Almeida para que o governador o reconhecesse, quando chegassem todos ao reino do Kazembe, como seu principal protetor e guia. Isso porque, durante o trajeto, ocorreu uma disputa pelas “grandes honras e mercês” entre Mussidansaro e Chinimba, ambos príncipes bisas ali presentes.¹³² A disputa entre os *manamucates* demonstra os vários interesses que atravessaram o projeto do governador e nos mostra que havia a existência de uma rede de diplomatas e informantes trabalhando para o rei Kazembe. Chinimba e Catara, e também Mussidansaro, eram representantes comerciais que Kazembe enviou para trabalhar em terras estrangeiras.

Este tópico demonstrou parte da complexidade do cenário econômico e comercial pelo qual a viagem de travessia esteve inserida. Mesmo que o domínio sobre o comércio de origem africana fosse um desejo do Estado português, a Coroa e seus súditos tiveram dificuldades para

¹³¹ *Diário de Tete ao Kazembe (Introdução)*, p. 587.

¹³² *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 604-607.

compreender e controlar os micro e macro poderes africanos desta economia. O comércio de origem africana tinham seu próprio funcionamento.

1.4: Lacerda e Almeida e as *luzes* em Portugal

Discorreremos sobre as transformações *modernizantes* do Estado português da segunda metade do século XVIII com o objetivo de explicar a trajetória de Lacerda e Almeida e o projeto de viagem de travessia na África organizado por ele. A viagem de travessia de Lacerda e Almeida fez parte de uma tendência da época, que envolvia Viagens Filosóficas, expedições de reconhecimento territorial e tentativas de cruzar o continente para a consolidação de *Corredores Imperiais*.

Em Portugal, o iluminismo se fortaleceu a partir das reformas políticas e administrativas realizadas nos governos de D. José e de D. Maria ao longo da segunda metade do século XVIII. Sebastião José de Carvalho e Melo, o Marquês de Pombal, se destacou como político influente nesse processo. Iniciado na década de 1750, o projeto de Pombal visava a expansão e um melhor controle do Império Português. Esse período é marcado pela necessidade de Portugal se modernizar frente às disputas entre as nações europeias, às vésperas do *Imperialismo Europeu* do século XIX. Dentre as principais marcas da *reforma pombalina* estavam a fundação da Academia Real das Ciências, dos Jardins Botânicos, do Museu Nacional da História Natural, assim como os novos Estatutos da Universidade de Coimbra.¹³³ A *reforma pombalina* pretendia “preparar homens esclarecidos, capazes de construir um Portugal novo.”¹³⁴ Segundo Raminelli, as *luzes* portuguesas

não foram apenas impulsionadas pela voga europeia, pela difusão francesa das academias e pelo costume aristocrático de cultivar as letras e a história natural. A ciência tornou-se instrumento estatal para consolidar suas possessões, dinamizar o comércio entre o reino e o ultramar.¹³⁵

A reinauguração da Universidade de Coimbra, em 1772, se tornou o ápice de um programa estatal de reformas intelectual e moral. Seus estatutos oficializaram a penetração das

¹³³ RAMINELLI, Ronald. **Viagens Ultramarinas: monarcas, vassallos e governo à distância**. São Paulo: Alameda, 2008, p. 66-69. Também: NOVAIS, Fernando. Política Colonial. Em: **Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial**, p. 213-298.

¹³⁴ CARVALHO, Rômulo de. **A história natural em Portugal no século XVIII**. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1987, p. 469.

¹³⁵ RAMINELLI, Ronald. **Viagens Ultramarinas**, p. 94.

ciências experimentais em Portugal e, concomitantemente, reduziram a influência dos jesuítas na sociedade portuguesa.¹³⁶ Além de incentivar a ciência, a Universidade de Coimbra adquiria a função de avaliar os “recursos naturais do Reino e territórios ultramarinos, visando a promoção da agricultura, das artes e da indústria”.¹³⁷ Nos jardins botânicos portugueses se cultivavam os diferentes gêneros de plantas, para servir à medicina e à agricultura, além de receber várias remessas naturais do *ultramar*.

Na Universidade de Coimbra, a *reforma pombalina* resultou em seis faculdades: Cânones, Filosofia, Leis, Matemática, Medicina e Teologia.¹³⁸ O ensino superior português, popularmente intitulado como *Escolas Maiores*, acostumou-se a receber

Filhos de militares, comerciantes e proprietários de terras [e estes] foram enviados à Universidade com a intenção de receber formação e, posteriormente, ingressarem na magistratura ou em cargos de prestígio na administração metropolitana ou colonial. Formava-se, então, uma elite composta de bacharéis em matemática, filosofia e leis, que deveria percorrer o ultramar e, em viagens filosóficas, ativar os vínculos entre as colônias e a metrópole.¹³⁹

É neste cenário da *reforma pombalina* que Lacerda e Almeida se inseriu. Filho “legítimo” do matrimônio entre a natural de Itu Francisca de Lacerda e o português José Antônio de Lacerda, Francisco José de Lacerda e Almeida foi batizado em 22 de agosto de 1753.¹⁴⁰ Apoiado por sua família, é bem provável que obteve estudos com mestres particulares, pois não havia na época um sistema oficial de ensino na Capitania de São Paulo. Para ingressar em uma instituição como a Universidade de Coimbra, na Faculdade de Matemática, recomendava-se o domínio do latim, assim como do grego, da retórica e da filosofia. Estas matérias surgiram em escolas públicas da Capitania de São Paulo após 1774, com o *subsídio literário*.¹⁴¹ Com 19 anos, Lacerda e Almeida fazia parte dos poucos jovens da Capitania de São Paulo que cruzaram o Atlântico para continuar seus estudos. Lacerda e Almeida se

¹³⁶ CRUZ, Ana Lúcia Rocha Barbalho da; PEREIRA, Magnus Roberto de Mello. Ciência e memória. **Revista de História Regional**, p. 09.

¹³⁷ VIEIRA, Carla da Costa. **Os portugueses e a travessia do continente africano**, p. 46.

¹³⁸ CARVALHO, **História do Ensino em Portugal**, p. 469.

¹³⁹ RAMINELLI, Ronald. **Viagens Ultramarinas**, p.08.

¹⁴⁰ Arquivo da Cúria Metropolitana de São Paulo. Livro de Registros de Batismo da Paróquia da Sé de São Paulo. Códice 02-02-19, folha 73. Transcrição em MARTINS, Luísa Fernanda Guerreiro. **Francisco José de Lacerda e Almeida, Travessias Científicas e Povos da África Central (1787-1884)**. 1997. (Dissertação de Mestrado). Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Departamento de História. Anexos, p. 09.

¹⁴¹ SILVA, Maria Beatriz Nizza da. (org). **História de São Paulo Colonial**, p. 203. O *Subsídio Literário*, obtido mediante a taxação da carne e da aguardente na Capitania de São Paulo, era destinado ao ensino de “ler escrever e contar, e também aulas de Gramática Latina, Grego, Retórica e Filosofia [...]”.

matriculou na Faculdade de Matemática da Universidade de Coimbra em dezembro de 1772. Ele integrou a primeira turma de Matemática após as reformas dos estatutos de tal instituição.¹⁴² Recebidas as Cartas de Formatura do Bacharelato em matemática em 1776, prosseguiu com seus estudos pela mesma faculdade e em julho de 1777 recebeu o título de doutor, após o *Juramento da Conceição*.¹⁴³

Lacerda e Almeida e seu colega de estudos Antônio Pires da Silva Pontes foram “convidados pela Academia Real das Ciências de Lisboa e pela rainha D. Maria I a formarem uma equipe que iria trabalhar no interior brasileiro”.¹⁴⁴ Integrariam, assim, a Terceira Partida das Comissões Demarcadoras de Limites, no ano de 1780.¹⁴⁵ Lacerda e Almeida, assim como Silva Pontes e outros jovens brasileiros cientistas, políticos e expedicionários, fizeram parte da *Geração de 1790*.¹⁴⁶

Após a assinatura do Tratado de Santo Ildefonso, em setembro de 1777, as Coroas portuguesa e espanhola decidiram formar quatro comissões mistas demarcadoras. Cada uma delas era formada por dois comissários e dois engenheiros, além de técnicos. Medições matemáticas e análises de história natural eram informações que as comissões estavam aptas a elaborar, além de outros conhecimentos.¹⁴⁷ Durante dez anos, Lacerda e Almeida “vasculhou fronteiras, marcou latitudes e viabilizou o trabalho dos cartógrafos, além de traçar o Plano Geográfico do Rio Negro de 1780”. Junto de Pontes Leme, Lacerda e Almeida se preocupou em “localizar rios, rumos, correntes e cachoeiras”, a realizar o reconhecimento de novas

¹⁴² Livro de Matrículas nº 1 e Livros de Exames, em: Arquivo da Universidade de Coimbra. Transcrição em MARTINS, **Francisco José de Lacerda e Almeida, Travessias Científicas e Povos da África Central (1787-1884)**, p. 10-18. Ver documentos de número 04 a 12.

¹⁴³ Exame privado para a defesa da dissertação para o Doutorado em Matemática de Francisco José de Lacerda e Almeida, aluno da Universidade de Coimbra. Arquivo da Universidade de Coimbra, Livro de Exames, nº 1, verso da folha 115. Transcrição em: MARTINS, **Francisco José de Lacerda e Almeida, Travessias Científicas e Povos da África Central (1787-1884)**, p. 22.

¹⁴⁴ MARTINS, **Francisco José de Lacerda e Almeida, Travessias Científicas e Povos da África Central (1787-1884)**, p. 39-40.

¹⁴⁵ As Partidas das Comissões Demarcadoras de Limites eram “expedições demarcadoras de limites, criadas pelos tratados assinados entre Espanha e Portugal para definir as fronteiras de seus territórios coloniais na América do Sul.” CRUZ, Ana Lúcia Rocha Barbalho da. **Verdades por mim vistas e observadas oxalá foram fábulas sonhadas: cientistas brasileiros do setecentos, uma leitura autoetnografia**. 2004. Tese (Doutorado em História) – CEDOPE, Departamento de História, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2004, p. 05. Nota 07. Também: RAMINELLI, Ronald. **Viagens Ultramarinas**, p. 74.

¹⁴⁶ MAXWELL, Kenneth. A geração de 1790 e a ideia do império luso-brasileiro. Em: **Chocolate, piratas e outros malandros: ensaios tropicais**. São Paulo - SP: Paz e Terra, 1999.

¹⁴⁷ RAMINELLI, **Viagens Ultramarinas**, p. 74-75.

espécies da fauna e da flora, mas também a elaborar “a descrição e localização de minas de ouro e diamantes, [pois estes] eram também interesses de tais comissões”.¹⁴⁸

Esta experiência foi decisiva para a formação prática de Lacerda e Almeida. Quando retornou a Portugal, Lacerda e Almeida tornou-se sócio da Real Academia de Ciências de Lisboa,¹⁴⁹ além de ser nomeado, junto de seu colega Pontes Leme, a Lente de Matemática da Companhia dos Guardas Marinha por Martinho de Melo e Castro.¹⁵⁰ Em 1791 elevaram Lacerda e Almeida a 1º Tenente de Mar e em 1795 a Capitão de Fragata, e no dia 2 de março de 1797 ele foi pleiteado governador da Capitania dos Rios de Sena.¹⁵¹ Como é possível perceber, Lacerda e Almeida seguiu a cartilha para garantir a ascensão social da época.

A Coroa destinava muito poder ao governador Lacerda e Almeida. Dona Maria I, na época rainha de Portugal, entregou para o recém pleiteado governador

todas as honras, poderes, mandos, jurisdição e alçada, que tem e de que usaram os seus antecessores e do mais que por minhas ordens e instruções lhe for concedido, pelo que mando ao meu governador dos rios de Sena e aos oficiais da Câmara deles que dêem posse do mesmo governo ao sobredito e todos os oficiais de Guerra e Justiça e Fazenda. Ordeno também que em tudo lhe obedçam, cumpram suas ordens e mandados e aos tesoureiros ou recebedores de minha Real Fazenda a quem o recebimento dela lhe tocar façam pagar o dito soldo aos quartéis por esta carta e somente.¹⁵²

Antes mesmo de ser nomeado governador dos Rios de Sena, a proposta de travessia entre as duas costas africanas, de Moçambique à Angola, já estava aprovada pela Coroa portuguesa. Segundo Lacerda e Almeida, a principal causa desse projeto financiado pela Coroa seria *a redução daqueles infiéis* [dos africanos] *ao Grêmio da Igreja*.¹⁵³ Vale à pena lembrar, no entanto, que o interesse da Igreja católica não estava descartado, mas o cerne do projeto de travessia era comunicar Portugal ao Índico. O comércio ainda era um pilar central na economia portuguesa do século XVIII. Nesse período, a mineração no Brasil se mostrava exaurida e fazer a conexão entre o Estado da Índia e Lisboa, passando por um *Corredor Imperial* na África Centro Oriental, poderia ser uma virada importante na economia portuguesa. Os *Corredores*

¹⁴⁸ RAMINELLI, **Viagens Ultramarinas**, p. 75.

¹⁴⁹ HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Diários de Viagem**. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1944, p. 11.

¹⁵⁰ PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 41.

¹⁵¹ MARTINS, **Francisco José de Lacerda e Almeida, Travessias Científicas e Povos da África Central (1787-1884)**, p. 26.

¹⁵² MARTINS, **Francisco José de Lacerda e Almeida, Travessias Científicas e Povos da África Central (1787-1884)**. Transcrição do Registro Geral de Mercês, cota: D. Maria I, Livro nº 28, folha 250.

¹⁵³ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 577.

Imperiais eram caminhos implementados em áreas coloniais que serviam como instrumentos para expandir domínios, controlar territórios e potencializar a economia da Metrópole. Nesse caso, a travessa poderia promover uma ligação direta entre o Índico e o Atlântico, visando o comércio, tendo como objetivo tornar o Império Português ativo, próspero e conectado.¹⁵⁴ A comunicação de Moçambique com Angola, por terra, era fundamental para que Portugal acessasse o interior do comércio africano e a costa da Índia. Em fevereiro de 1797, o Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, escrevia a Lacerda e Almeida, dizendo que mereceu

uma inteira aprovação de Sua Majestade, o que V.M.^{ce} avisa ter praticado desde que chegou a esse Continente, e a Mesma Senhora lhe manda recomendar que continue a empregar no Real Serviço toda sua eficácia, e zelo, e que procure executar o plano da comunicação interior das duas Costas de África, de que se hão de seguir as maiores vantagens à Real Coroa.¹⁵⁵

A viagem de Lacerda e Almeida está localizada temporalmente entre dois outros grandes projetos régios de comunicação Moçambique-Angola: o de 1725 e o de 1886. O primeiro, esboçado pelo diplomata D. Luís da Cunha e pelo geógrafo francês Jean-Baptiste Bourguignon d'Anville, teve como objetivo interligar Angola às minas de ouro do Império do Monomotapa e criar uma Companhia de Comércio conectando a África Oriental à Índia.¹⁵⁶ Fundamentos geográficos eram conhecimentos aprimorados neste projeto de travessia, contendo memórias e mapas sobre o assunto.¹⁵⁷ Estes estudos preliminares foram úteis para as gerações de estudiosos nas décadas posteriores, que os usaram como fontes de análise ou como inspiração para conseguir “o velho, útil e nunca executado projeto da reunião das duas costas de África”.¹⁵⁸ O outro projeto se refere ao *Mapa Cor de Rosa*. Desenvolvido durante a Conferência de Berlim, em 1884 e 1885, esse projeto definia uma larga faixa territorial

¹⁵⁴ BENTON, Lauren. **A search for Sovereignty**. Law and Geography in European Empires, 1400-1900. Cambridge: C. University Press, 2010.

¹⁵⁵ Registro de Cópia de Ofício enviado por Sousa Coutinho a Lacerda e Almeida, dizendo que a Coroa aprova os seus atos e que deve executar o plano de travessia da África. Em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 440.

¹⁵⁶ FURTADO, Júnia Ferreira. Entre Angola e Moçambique: um projeto português de ligação terrestre entre as duas costas da África e suas fontes europeias e africanas. Em: PAIVA, Eduardo França; SANTOS, Vanicléia Silva. (Org.). **África e Brasil no mundo moderno**. Belo Horizonte: UFMG, 2012. p. 83-115.

¹⁵⁷ MOTA, A. Teixeira da. **A Cartografia Antiga da África Central e Travessia entre Angola e Moçambique**, p. 86.

¹⁵⁸ FUNCHAL, Marquês do. O Conde de Linhares D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Lisboa, 1908 (Discurso de D. Rodrigo de Sousa Coutinho na inauguração da Sociedade Real Marítima, 22 de Dezembro de 1798). Citação extraída de: SANTOS, Maria Emília Madeira. **Viagens de Exploração Terrestre dos Portugueses em África**, p. 191.

interligando as bacias do Congo e do Zambeze.¹⁵⁹ Sobre isso, importa destacar que conectar Moçambique a Angola foi um sonho português, não realizado.

Antes da viagem de travessia de Lacerda e Almeida, outros colonos portugueses realizaram tentativas de travessia na África Central. Em 1755, Manuel Correia Leitão, natural de Luanda, dedicou-se ao reconhecimento do Rio Cuango e percorreu territórios das regiões de Caçanje e Olos. Sua jornada durou um ano.¹⁶⁰ Em setembro de 1785, o rico comerciante Gregório José Mendes dirigiu uma expedição à parte sul de Benguela, com a duração de poucos meses.¹⁶¹ Neste mesmo ano, o naturalista carioca Joaquim José da Silva partiu para uma *Viagem Filosófica* nos sertões de Benguela, e percorreu Cabinda, o rio Dande e Massangano. Retornou em 1787.¹⁶² Nesta mesma década, Manuel Galvão da Silva, também naturalista, realizou diversos reconhecimentos ambientais na região de Moçambique e dos Rios de Sena, atingindo inclusive a vila de Tete.¹⁶³ José Maria de Lacerda participou de uma expedição ao rio Cunene, entre os anos de 1785 e 1787.¹⁶⁴ Manuel Caetano Pereira, comerciante e Capitão-Mor de Mixonga, fez diferentes incursões pelo interior oriental da África e deixou uma memória sobre sua ida à cidade do Rei Cazembe.¹⁶⁵ É neste quadro de viagens da África Centro Oriental que a expedição de Lacerda e Almeida se inseriu.

Após determinação da Coroa portuguesa, o matemático e recém nomeado governador dos Rios de Sena zarpu de Lisboa em maio de 1797 com destino à capitania de Moçambique. Após a partida, sua embarcação passou pelo porto do Rio de Janeiro para apanhar a esposa e a filha mais velha. Na mesma embarcação estava o novo governador da capitania de

¹⁵⁹ SANTOS, **Viagens de Exploração Terrestre dos Portugueses em África**, p. 345-363.

¹⁶⁰ LEITÃO, Manuel Correia. Viagem que eu, Sargento Mor dos moradores do Distrito do Dande, Fiz às remotas partes de Caçanje e Olos. [1755-1756]. Transcrição em: **Textos para a História da África Austral**, p. 15-32.

¹⁶¹ MENDES, Gregório José. Descrição itinerária da derrota que por ordem dos Srs. da junta de comissão estabelecida na cidade de S. Filipe de Benguella [...] fez o sargento mor Gregório José Mendes, da mesma cidade até ao porto de Mossâmedes, na angra do Negro, em 15º de latitude Sul, com o exame dos sertões compreendidos entre estes pontos, apresentada à mesma junta em 1º de janeiro de 1786. Informações retiradas de: VIEIRA, Carla da Costa. **Os portugueses e a travessia do continente africano**, p. 19-42.

¹⁶² SILVA, Joaquim José da. Extracto da viagem, que fez ao sertão de Benguela no ano de 1785 por ordem do governador e capitão general do Reino de Angola, o bacharel Joaquim José da Silva, enviado àquele reino como naturalista, e depois secretário do Governo. Em: *O Patriota, Jornal Literário, Político e Mercantil*. N.º.1-3, 1813.

¹⁶³ SILVA, Manoel Galvão da. Diário ou relação das viagens filosóficas, nas terras da jurisdição de Tete e em algumas dos Maraves. Também: Diário das viagens feitas pelas terras de Manica por Manuel Galvão da Silva em 1790. Ambos em: ANAIS DA JUNTA DE INVESTIGAÇÕES DO ULTRAMAR. V.9, p. 311-332. Tomo 1.

¹⁶⁴ LACERDA, José Maria de. Observações sobre a viagem da Costa de Angola à costa de Moçambique. Transcrição em: **Textos para a História da África Austral**, p.62-75.

¹⁶⁵ PEREIRA, Manuel Caetano. Cópia das notícias dadas por Manuel Caetano Pereira, comerciante que se entranhou pelo interior da África, até à Povoação ou Cidade do Rei Cazembe. Transcrição em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 555.

Moçambique, Francisco Guedes de Carvalho e Meneses da Costa. Juntos, Lacerda e Almeida e Guedes de Carvalho, ambos recém nomeados governadores, se propunham a contemplar as ordens reais sintetizadas na Carta Régia de 12 de março de 1797.¹⁶⁶ A conclusão da travessia terrestre Moçambique-Angola era uma dessas ordens.

Ao chegar na costa oriental africana, a tripulação desembarcou na Ilha de Moçambique. Na época, a Ilha era a capital da capitania. Ela detinha importância política e administrativa, além de ser um centro mercantil, naval, militar e religioso. A Ilha de Moçambique era desde o século XVI um ponto de chegada e de partida para os portugueses na África. Lacerda e Almeida não incluiu em seus diários as informações obtidas sobre a região da Ilha de Moçambique. Suas observações sobre os arredores da ilha foram feitas no relato intitulado *Breve Memória das observações e notícias que adquiri em Moçambique no ano de 1797*.¹⁶⁷ Nesse documento, o comércio africano é a principal área de trabalho dos habitantes descrito pelo governador e duas sociedades africanas específicas aparecem com maior frequência na *Memória sobre Moçambique*: a Macua e a Ajaua. Após esta estadia, o governador viajou para Quelimane. Este será o ponto de partida para o Capítulo 2.

A trajetória de vida de Lacerda e Almeida foi de perfil aristocrata-burguês. Por conta do sucesso de suas viagens na América portuguesa na década de 1780, a Coroa escolheu Lacerda e Almeida para tentar resolver um desejo antigo do Estado português: a travessia de Moçambique até Angola e a implementação de um *Corredor Imperial*. Mesmo contando com experiência expedicionária, o governador não tinha noção das particularidades que encontraria em solo africano. Por fim, sua formação acadêmica pouco auxiliou na realização da viagem de travessia.

1.5: Os prazos da Coroa e o governo português à distância

A busca por mercês motivava os *agentes do império* a resolver os inúmeros problemas dos domínios portugueses. Por isso, a promessa desses benefícios facilitava a governabilidade das conquistas lusitanas distantes. Nosso objetivo é relacionar a viagem de Lacerda e Almeida,

¹⁶⁶ Rascunho de CARTA RÉGIA a Francisco Guedes de Carvalho e Meneses da Costa, sobre diversas tarefas de governo e sobre o plano de travessia da África a ser empreendida pelo Francisco José de Lacerda e Almeida. Transcrição em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 185-186. Cota Original: Arquivo Histórico Ultramarino (Moçambique, Caixa 77, Documento N.º 52).

¹⁶⁷ LACERDA E ALMEIDA, Francisco José de. *Breve Memória das observações, e notícias que adquiri em Moçambique no ano de 1797*. Transcrição em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 495-507.

as relações de poder do sudeste africano setecentista com os *prazos* da Coroa e examinar o funcionamento de um governo português à distância a partir da lógica das mercês.

Durante a viagem de travessia de Lacerda e Almeida, a comitiva passou pelas terras da Coroa portuguesa, enquanto navegavam de Quelimane para as vilas de Sena e de Tete, conforme seguiam o curso do rio Zambeze. Esses extensos territórios administrados pelo Estado português na região dos Rios de Sena eram chamados de *prazos* da Coroa. Em troca do pagamento de um foro, a Coroa concedia o domínio útil dessas terras a um *prazeiro*, nomeado também como *foreiro*. Os *foreiros* eram os súditos encarregados de conservar tais domínios portugueses, além de pagar o foro à Coroa.¹⁶⁸ O pagamento do foro era normalmente feito em ouro à Fazenda Real. O vínculo jurídico entre a Coroa e o *prazeiro* — ou *foreiro* — se dava pelo contrato de arrendamento e o “prazo” do aforamento era de três vidas.¹⁶⁹ Muitas vezes, a sucessão dos *prazos* da Coroa era destinada às mulheres, como é o caso das *donas*.

O projeto original dos *prazos* da Coroa tinha por objetivo povoar a região com indivíduos portugueses. Mas tais territórios não tiveram perfil plenamente português. As origens dos *prazos* são africanas e tiveram influências dos portugueses, dos muçulmanos da costa e dos africanos nativos. O Estado Português realizou o domínio sobre esses territórios via conquista ou negociação. Os primeiros *prazos* datam do início do século XVII. Eles serviram de base para a formação do poder, da riqueza e da identidade de uma elite advinda, preponderantemente, do reino português ou do Estado da Índia.¹⁷⁰ Para ter legitimidade com os povos das proximidades, os *prazeiros* se comportavam conforme os valores africanos. Além disso, os *prazeiros* utilizavam a mão de obra escravizada em larga escala e abusavam da autoridade que tinham diante da sociedade local. Ter um *prazo* e ser um *prazeiro* garantia ascensão social no sudeste africano.

Fazia parte das tarefas do governador dos Rios de Sena a administração política e econômica da capitania e as questões referentes aos *prazos*. Lacerda e Almeida era um súdito da Coroa e uma de suas funções era facilitar o governo de Portugal sobre os domínios lusitanos na África. Lacerda e Almeida era um *agente do império* e sua função era intermediar um

¹⁶⁸ RODRIGUES, Viagens e Geografias Imperiais, do Brasil à África Oriental.

¹⁶⁹ RODRIGUES, Eugénia. Chiponda, a senhora que tudo pisa com os pés. Estratégias de poder das donas dos prazos do Zambeze no século XVIII. *Anais de História de Além-Mar*, v. 1, p. 101–132, 2000.

¹⁷⁰ CAPELA, *Dona, Senhoras e Escravos*, p. 22.

governo à distância e ele fazia isso em troca de mercês — como por exemplo títulos, cargos e até mesmo *prazos*.¹⁷¹

No dia 28 de dezembro de 1797, a comitiva de Lacerda e Almeida chegou na vila de Sena. Os *prazos* da Coroa se localizavam ao redor das vilas portuguesas, como era o caso de Sena. Segundo o governador, a vila de Sena possuía o seguinte perfil:

[Sena era] uma vila de levantados, desobedientes, de mal criados, de inimigos recíprocos do Estado, e de Deus, de supersticiosos no ultimo grau de perfeição, de invejosos, de ladrões, enfim um distrito onde se acham todos os vícios, e nenhuma virtude.¹⁷²

Lacerda e Almeida utilizou mais de dez páginas de seu diário para denunciar as questões pelas quais os *moradores* de Sena estavam inseridos — como a ambição, o abuso de autoridade e a força da *superstição*. Aparentemente, Lacerda e Almeida, recém eleito governador dos Rios de Sena, se colocava como uma solução a isso.

Para o *governo à distância* da Coroa acontecer, o governador precisava lidar com uma série de adversidades. Quando esteve na vila de Sena, Lacerda e Almeida participou de uma audiência para avaliar a condenação de um crime de assassinato. Dias antes, João Manuel Pereira, indivíduo que cumpria a pena pelo homicídio de um negro, “havia arrombado a porta da prisão” e fugido. O assassinato, ocorrido no *prazo* Gorongoza, supostamente teria sido ordem do rei africano Macombe Sarua. Com o intuito de livrar o assassino, os representantes do rei entregaram “[...] um dente de marfim grosso de presente ao dito ilustríssimo senhor governador, além de outro, e um pequeno embrulho de ouro.” Macombe Sarua se considerava um aliado do Estado português e era responsável pela “boa paz, harmonia e livre passagem [dos portugueses] para Manica”. Mas não cabia ao governador o julgamento de crimes como esse e sim ao Tribunal da Real Junta.¹⁷³ Mesmo com todo empenho do rei Macombe Sarua em absolver o acusado, um súdito seu, não houve alteração na pena. Como contrapartida aos presentes

¹⁷¹ RAMINELLI, **Viagens Ultramarinas**.

¹⁷² *Diário de Quelimane a Tete*, p. 523.

¹⁷³ Cópia de ata de reunião em que o governador dos Rios de Sena Francisco José de Lacerda e Almeida e os moradores da vila de Sena receberam uma embaixada do rei Macombe Sarua. O enviado do rei pede absolvição para João Manuel Pereira, fugitivo de prisão onde esteve encarcerado por ter assassinado um negro. Transcrito em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 546-548.

recebidos, o governador enviou ao rei africano “[...] três peças de fato, um xale, um capotim, duas braças de samater, um lenço, um rosário de coral falso e um frasco de cachaça”.¹⁷⁴

A passagem sobre o homicídio reflete bem qual era a atmosfera social da vila de Sena e de seus arredores. Problemas como homicídio e demais questões sociais estavam a cargo dos súditos da Coroa resolverem, visando a governabilidade lusitana à distância. Além dos fatores citados por Lacerda e Almeida (que incluíam o abuso da autoridade, a ganância material e a fraqueza do catolicismo), certamente a própria escravidão também colaborou para que os problemas sociais tenham sido frequentes na vila. Se comparada à Quelimane, Tete e Zumbo, Sena era a vila com maior número de escravizados ao longo da segunda metade do século XVIII.¹⁷⁵

Os *prazos* da Coroa foram instituições importantes no sudeste africano que permitiram a ascensão social de figuras como a *dona* Josefa, uma das financiadoras da expedição de Lacerda e Almeida da vila de Tete ao reino do Kazembe. O tópico demonstra parte das funções e dos contratemplos do cargo de governador dos Rios de Sena e nos salta aos olhos a dimensão dos problemas sociais presentes nos domínios portugueses. Certamente, as tensões sociais pioraram com a escravidão em ascensão no final do século XVIII. A governabilidade lusitana a partir de suas conquistas interessava tanto aos súditos da Coroa portuguesa como a ela mesma, pois aos súditos os cargos e mercês lhe permitiam ascensão social e à Coroa se garantia a manutenção de seus domínios.

1.6: O desconhecimento português e o olhar visando a expansão

Neste tópico, discutimos sobre o desconhecimento lusitano para além dos *prazos* e dos domínios portugueses e abordamos como os exploradores portugueses se comportaram diante do que ainda não havia sido consolidado pelo Estado português como posse. Em um primeiro momento, iremos relacionar duas fontes para abordar o desconhecimento da inteligência portuguesa setecentista: o documento *Instruções*, escrito por Lacerda e Almeida em 1798, e o mapa do francês Jean-Baptiste Bourguignon d'Anville, de 1749. Após, trataremos sobre as

¹⁷⁴ Anexo B ao Diário da viagem de Moçambique para os Rios de Sena feito pelo governador dos mesmos rios o doutor Francisco José de Lacerda e Almeida, que trata do pedido de absolvição de João Manuel Pereira, feito pelo rei Macombe Sarua. Transcrito em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 549-550.

¹⁷⁵ RODRIGUES, **Portugueses e Africanos nos Rios de Sena**, p. 860. Os dados sobre a escravidão nos Rios de Sena levantados por Eugénia Rodrigues, neste caso, se referem aos anos entre 1766 a 1806.

nomeações das montanhas africanas por Lacerda e Almeida, que foram feitas com o intuito de mapear a região e exercer domínio.

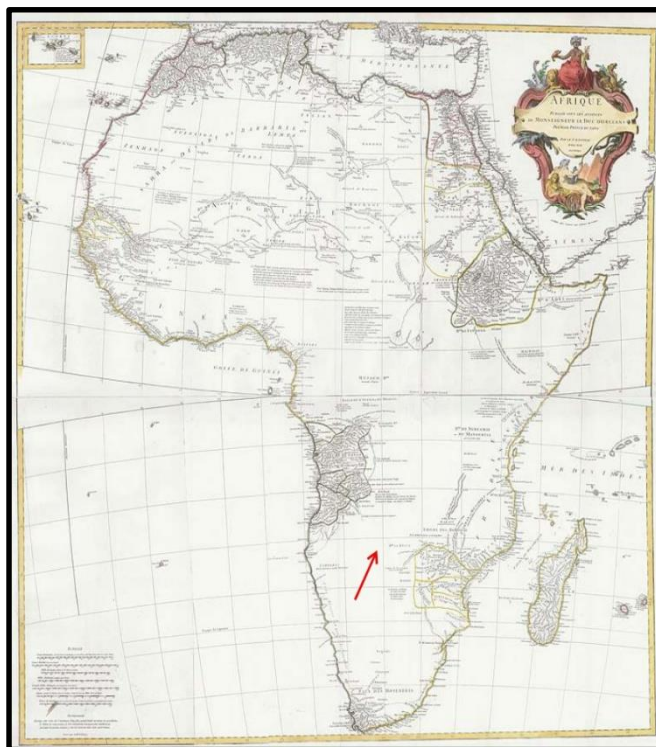
Enquanto escrevia as *Instruções*, além de frisar os objetivos do projeto de travessia, Lacerda e Almeida se preocupou em destacar dezesseis ordens para sua comitiva seguir, caso ele viesse a falecer. Essas orientações buscavam concretizar os objetivos da Coroa portuguesa mesmo sem o original comandante da expedição vivo. Essas orientações incluíam quem deveria assumir o novo comando, a maneira como esse novo comandante deveria produzir os diários, aspectos sobre a povoação a ser fundada no rio Aruângua, destaques sobre a navegação nos rios africanos, a necessidade de uma relação amistosa com Kazembe, além de observações referentes à travessia por terra até Angola.

No entanto, é importante observar que há, nessas orientações, um alto nível de especulação dos portugueses diante da realidade africana. Nessa parte da viagem, as dúvidas dos lusitanos eram maiores do que suas certezas, pois estavam saindo de suas possessões. Essa insegurança envolvia o desconhecimento dos portugueses em relação à diplomacia, à subsistência, ao comércio e principalmente em relação à hidrografia da África Centro Oriental. Os lusitanos desejavam um caminho seguro e permanente de cruzar o continente. Nesse momento, uma pergunta central inquietava Lacerda e Almeida: seria possível comunicar as costas oriental e ocidental por meio dos rios africanos?

A leitura de um mapa do francês Jean-Baptiste Bourguignon d'Anville, de 1749, demonstra o desconhecimento europeu sobre o interior africano (ver Mapa 2). D'Anville foi um dos cartógrafos do século XVIII que mais se debruçou sobre a África Centro Oriental. Este mapa norteou sua própria produção cartográfica ao longo da segunda metade do século XVIII. Na contramão da elaboração dos mapas de sua época, d'Anville apresentou mapas sobre essa região com significativos espaços em branco no centro do continente. Até então, os mapas costumemente eram preenchidos com as informações que se tinham em mãos — mesmo que elas fossem imprecisas. Segundo Júnia Ferreira Furtado, esse vazio nos mapas africanos destacado por d'Anville incentivou até mesmo o imperialismo europeu do século XIX. O motivo para esse incentivo foi que tais mapas passaram a omitir não somente os rios, mas também a existência das civilizações africanas na região. Segundo a historiadora, o imperialismo ocorreu porque “a África passou a ser vista como um grande vazio à espera da civilização que só podia ser trazida pelos europeus, revelando o poder que as imagens possuem

para construir uma dada percepção da realidade.”¹⁷⁶ A grande circulação dos mapas de d'Anville na época ajudam a entender a criação desse imaginário europeu.

Mapa 2: Continente africano cartografado por d'Anville em 1749



Fonte: Biblioteca Nacional da França. DCP. GE DD-2987 (7779B). Título original: *Afrique, publiée sous les auspices de Mgr. le Duc d'Orléans*. Seta feita por mim indicando o desconhecimento dos europeus entre as regiões de Moçambique e Angola no século XVIII.

Embora francês, Jean-Baptiste Bourguignon d'Anville foi contratado por autoridades lusitanas para cartografar os domínios do Império Português. Os mapas de d'Anville buscaram fidelidade em relação ao desconhecimento português sobre a região analisada. Tendo por base esse mapa de 1749, poucas novidades cartográficas surgiram em sua produção ao longo da segunda metade do século XVIII. O mapa de d'Anville de 1777 traz somente alterações pontuais.¹⁷⁷ O trajeto que Lacerda e Almeida estava por fazer, registrado no *Diário de Tete ao Kazembe*, envolvia o desconhecimento lusitano diante da realidade africana (bastante equivalente ao espaço vazio do mapa de d'Anville). Uma passagem escrita por Lacerda e Almeida, próximo de sua morte, nas proximidades do reino do Kazembe, vai ao encontro desse desconhecimento da África:

¹⁷⁶ FURTADO, *Quebra-cabeça africano*. Introdução.

¹⁷⁷ FURTADO, *Quebra-cabeça africano*, p. 407.

[...] se eu tivesse trazido em minha companhia os livros de Geografia que deixei em Tete hoje imitava o barbeiro Nunes e o Abade ... quando reduziram a cinzas a Amadis de Gaula e os livros de cavalaria de Dom Quixote, queimando também em castigo de seus autores por terem inteiramente desfigurado a face do orbe terráqueo, descrevendo quanto a sua imaginação esquentada com vinho e licores fortes que bebem por causa do frio, lhes pinta durante o sono, definindo povos e nações inteiras com os caracteres que não tem nem jamais tiveram [...].¹⁷⁸

Nessa passagem, Lacerda e Almeida escreveu que seus livros de geografia mais desinformavam do que esclareciam. Por isso, o percurso do governador fora das possessões portuguesas foi feito às cegas. Superar esse desconhecimento geográfico e social valorizaria ainda mais o prestígio de sua viagem de travessia. Sendo assim, o texto *Instruções* é uma demonstração do desespero dos portugueses pela conquista da travessia Moçambique-Angola. A vida de Lacerda e Almeida era até mesmo secundária quando comparada à prioridade da conquista de um *Corredor Imperial*, tamanho era sua vassalagem à Coroa portuguesa.

Nomeando o desconhecido - A nomeação das montanhas

Durante a expedição, o governador Lacerda e Almeida teve a iniciativa de nomear algumas montanhas africanas com nomes de nobres da Corte portuguesa. No Mapa 3 e Mapa 7, a cordilheira da esquerda aparece nomeada de D. João e a cordilheira da direita de Mariana.

¹⁷⁸ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 633.

Mapa 3: Cópia do 3º mapa de Lacerda e Almeida referente ao trajeto de Tete ao Kazembe. Mapa elaborado na Ilha de Moçambique no final do século XVIII



Fonte: PEREIRA, Magnus Roberto de Mello; RIBAS, André Akamine. **Francisco José de Lacerda e Almeida:** Um astrônomo paulista no sertão africano. Coleção Ciência e Império, v. 02. Curitiba, PR: Editora UFPR. 2012, p. 766. Abaixo, na diagonal, vemos escrito as nomeações das montanhas: Cordilheira d. João e Cordilheira Mariana.

A nomeação das montanhas feita por Lacerda e Almeida consta no *Diário de Tete ao Kazembe*, mas de modo diferente:

Ao sair da povoação, marchamos em demanda da cordilheira que fica para o nascente, e lhe dei o nome de cordilheira Marizane e a da ponte Joanina, em memória da nossa Augusta Soberana, e sereníssimo príncipe, autores desta empresa e diligência, digna do seu real ânimo e grandeza.¹⁷⁹

Aparentemente, os nomes Mariana ou Marizane se referem à rainha Maria I — monarca de Portugal na época. Isso é reforçado pelas nomenclaturas Augusta e Soberana. E João, filho da rainha, era o príncipe que viria para o Brasil fugido de Napoleão, em 1808. O mesmo Lacerda e Almeida fez com as serras que separavam os domínios dos *régulos* Caperemera e do Masse: as chamou de Cordilheira Carlolina, em homenagem à esposa do príncipe João.¹⁸⁰ A serra Muchingua, em memória ao “Augusto Príncipe”, ele a chamou de Cordilheira Antonina,¹⁸¹ e no dia 5 de setembro ele teria atravessado a Serra Rodrigo.¹⁸² Levando em conta que o ato de nomear está relacionado ao poder e à apropriação, o fato de Lacerda e Almeida denominar as montanhas africanas dessa maneira condiz com a prática da barganha de mercês e com o exercício da conquista de novos territórios.

Farei uma digressão a respeito das nomeações das montanhas do sudeste africano por Lacerda e Almeida. Alguns filósofos europeus do século XVIII discutiram com intensidade a definição de Natureza. Dentro dessa discussão, o sentimento do sublime a partir da contemplação de alguns tipos de formações naturais foi trazido à tona. Formações que incitavam magnificência e grandiosidade — como as cadeias de montanhas, as cavernas, o céu estrelado, os rios — poderiam gerar perplexidade durante a contemplação. Segundo alguns filósofos, o sublime era algo difícil de qualificar. Para Jean Jacques Rousseau, o sentimento do sublime, tido a partir da contemplação dessas formações naturais, se explicaria pela marca divina que elas possuíam. A singularidade dessas formações diante do todo justificaria esse valor divino.¹⁸³

¹⁷⁹ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 601.

¹⁸⁰ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 623.

¹⁸¹ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 627.

¹⁸² *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 629. D. Rodrigo de Sousa Coutinho era Secretário de Estado da Marinha e Ultramar na época. Foi chamado de *amigo* por Lacerda e Almeida em alguns momentos.

¹⁸³ Sobre a discussão envolvendo os conceitos de natureza entre os pensadores europeus do século XVIII, consultar: KAWANA, Karen Kazua. **Natureza dividida**: considerações sobre a ideia de natureza no século XVIII

Nosso objetivo aqui não é o de adentrar nessa discussão da filosofia europeia setecentista, mas é preciso entender quais eram os motivos que justificavam determinada nomeação às montanhas africanas feitas por um funcionário da Coroa, por um *agente do império*. O significado dessa nomeação diz muito sobre a vassalagem do governador. Nos referimos, especificamente, ao fato de Lacerda e Almeida ter relacionado a grandiosidade das cordilheiras africanas diretamente aos seus superiores aristocratas. Isso, aparentemente, agregou valores divinos ao absolutismo português. Ao que parece, a vassalagem do governador incluía um culto à majestade. Portanto, se de fato nesse momento foi feita uma associação entre a monarca e o sublime, o governador acabou por encontrar uma equivalência desse sentimento na rainha e no príncipe da corte portuguesa.

A vassalagem de Lacerda e Almeida era uma espécie de barganha. Em um bilhete para o oficial da secretaria da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, o governador ordenou que se entregasse um *prazo* para ele próprio e, em caso de morte, esse *prazo* deveria ser destinado à sua esposa ou filha. No seu caso, como a esposa já havia falecido, coube à filha assumir o *prazo*. O preço pela mercê era atravessar a África ou morrer na empreitada.¹⁸⁴

Neste tópico, percebemos o desejo da Coroa portuguesa e de Lacerda e Almeida de expandir os domínios lusitanos no sudeste africano em um contexto de *reforma pombalina*. No entanto, o poder científico e geográfico do Estado português e do governador eram limitados para a viagem de travessia Moçambique-Angola. Durante a viagem de travessia por terra, Lacerda e Almeida se preocupou em mapear lugares desconhecido pelos portugueses e fez isso, dentre outras formas, nomeando as montanhas com os nomes da nobreza lusitana. Simbolicamente, essas nomeações configuravam a expropriação do território africano destinando-o para a aristocracia lusitana. Este tópico evidencia o *modus operandi* de Lacerda e Almeida, que visava exclusivamente a conquista territorial e sua própria ascensão social.

e sua influência na formação do pensamento romântico. 2006. Tese (Doutorado em Filosofia) - Unicamp, Campinas, 2006, p. 104.

¹⁸⁴ Bilhete de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Secretário de Estado da Marinha e Ultramar ao Oficial Maior da Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar, Joao Felipe da Fonseca, ordenando que fosse redigido um decreto concedendo um *prazo* a Francisco Jose de Lacerda e Almeida, ou a sua mulher e filhos, com a condição de que ele consiga fazer a travessia da África ou caso morra na tentativa. Cota original: Arquivo Histórico Ultramarino (Moçambique, Caixa 84, documento 14). Transcrição em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 286.

Conclusão do Capítulo 1:

Na segunda metade do século XVIII, o Estado português buscou se *modernizar* para ter condições de concorrer com outras nações europeias em um contexto de crescimento e de acirramento do capitalismo. Embora soe contraditório, a Coroa portuguesa investiu na formação iluminista de seus súditos visando um controle aperfeiçoado de seus domínios. Para a consolidação desse controle, a realização da travessia da África Centro Oriental seria um passo importante, pois permitiria a implementação de um *Corredor Imperial* e, somente assim, aconteceria o controle da forte rede comercial de origem africana. Com relativa diversidade de itens, mas principalmente circulando marfim e ouro, o comércio africano de longa distância possuía a opção de comercializar escravizados. Para que o comércio de longa distância ganhasse tal dimensão, foi fundamental o comércio ordinário, feito pelas *pessoas comuns*. Para controlar esse comércio, o Estado português forneceu o catolicismo e a formação científica de seus súditos, sem sucesso.

CAPÍTULO 2: MARINHEIROS AFRICANOS NA VIAGEM DE TRAVESSIA

Neste capítulo, analisamos o trabalho dos marinheiros africanos que foram contratados por Lacerda e Almeida para participar da viagem de travessia. Nossa análise segue o trajeto da viagem por navegação, que partiu da Ilha de Moçambique, passou pelas vilas de Quelimane e de Sena até chegar à vila de Tete. Este capítulo é constituído por sete tópicos.

No primeiro tópico, demonstramos o perfil da viagem de travessia por navegação com o intuito de esclarecer a finalidade desse trajeto. No segundo, discorremos sobre o trajeto da viagem, apontando os principais marcos e demonstramos as particularidades de cada trecho. No terceiro tópico, apresentamos o quadro social que formava a comitiva da viagem por navegação e damos destaque aos trabalhadores africanos. No quarto, falamos sobre as embarcações utilizadas para essa viagem e frisamos as embarcações de origem africana em nossa análise. No quinto, nos debruçamos sobre o trabalho realizado por esses marinheiros africanos e esclarecemos a relevância deles para a navegação no sudeste africano e a importância deles em particular para Lacerda e Almeida. No sexto, explicamos como eram feitos os pagamentos para o contrato dos marinheiros e no último tópico abordamos sobre o repouso e a alimentação desses trabalhadores. O *Diário de Quelimane a Tete* é a base desta discussão sobre os marinheiros africanos.

O Capítulo 2 demonstra como esteve estruturada essa parte navegável da viagem de travessia comandada por Lacerda e Almeida. Além do trabalho de remo, os marinheiros africanos realizaram outras atividades secundárias, como a comunicação à distância, a tradução de uma língua para outra, a limpeza dos caminhos e outras tarefas resolvidas dependendo da situação. Analisamos as estratégias africanas utilizadas durante a viagem de travessia por navegação, as condições ambientais enfrentadas pela comitiva, aspectos culturais, características do cotidiano da comitiva e as relações de poder presentes nessa viagem.

2.1: A finalidade da viagem de travessia por navegação

Tratamos neste tópico sobre o perfil da viagem de travessia por navegação descrita no *Diário de Quelimane a Tete* com o objetivo de explicar sua finalidade e contextualizá-la em um período em que outros tipos de viagens aconteciam com frequência. Considerar o perfil da viagem de travessia por navegação permite compreender o momento que Lacerda e Almeida estava vivenciando e o contexto que ele escreveu o *Diário de Quelimane a Tete*, fonte central deste capítulo.

Diferente das Viagens Filosóficas ou das *Expedições* setecentistas, a viagem de travessia por navegação foi realizada em um trecho de traslado corriqueiro nos domínios portugueses que percorria as distâncias entre a Ilha de Moçambique e as vilas de Quelimane, Sena e Tete. Por isso, durante este traslado, Lacerda e Almeida não se preocupou em recolher recursos minerais, animais e vegetais, pois não se tratava de uma Viagem Filosófica, e tampouco se deteve em registrar possibilidades de expandir as conquistas portuguesas, pois não se tratava de uma Expedição. Nessa viagem, seus objetivos eram resumidamente dois: assumir o cargo de governador na vila de Tete e, a partir desta vila, dar início aos preparativos de interiorização por terra rumo ao reino do Kazembe.

Atribuímos a esse percurso a denominação *viagem de travessia por navegação*, pois esse trecho da viagem era parte integrante do projeto de travessia Moçambique-Angola encabeçado pelo governador. Essa denominação serve para diferenciar esse percurso da continuidade desse traslado, que denomino como *viagem de travessia por terra*. Esse tipo de viagem por navegação utilizava mão de obra contratada. Para esse deslocamento acontecer, tanto espaços marítimos como espaços fluviais eram utilizados e o oceano Índico, o rio Cuá-cua e o rio Zambeze foram os principais trechos navegáveis para o deslocamento do governador e de sua família.

Esse trecho da viagem de travessia por navegação não era novidade para os viajantes portugueses, mas para Lacerda e Almeida foi importante, pois marcou o início de sua tentativa de atravessar a África. A viagem de travessia por navegação permitiu ao governador percorrer razoável distância no continente africano adentro, em torno de 550 quilômetros.

2.2: O trajeto da viagem de travessia por navegação

Este tópico detalha o trecho navegável da viagem de travessia comandada por Lacerda e Almeida que ocorreu por meio de embarcações e percorreu trechos marítimos e fluviais entre a Ilha de Moçambique e as vilas de Quelimane, de Sena e de Tete. Buscamos aqui evidenciar os principais elementos do recorte espacial deste capítulo com o objetivo de orientar a leitura e facilitar a localização de tais elementos ao longo de nossa narrativa.

Após ser nomeado governador dos Rios de Sena pela Coroa portuguesa, em fevereiro de 1797, Lacerda e Almeida zarpou de Portugal com destino ao porto da cidade do Rio de Janeiro visando levar esposa e filha mais velha para África. Do porto de Rio de Janeiro partiu uma embarcação com destino à Ilha de Moçambique, contendo Lacerda e Almeida, sua família

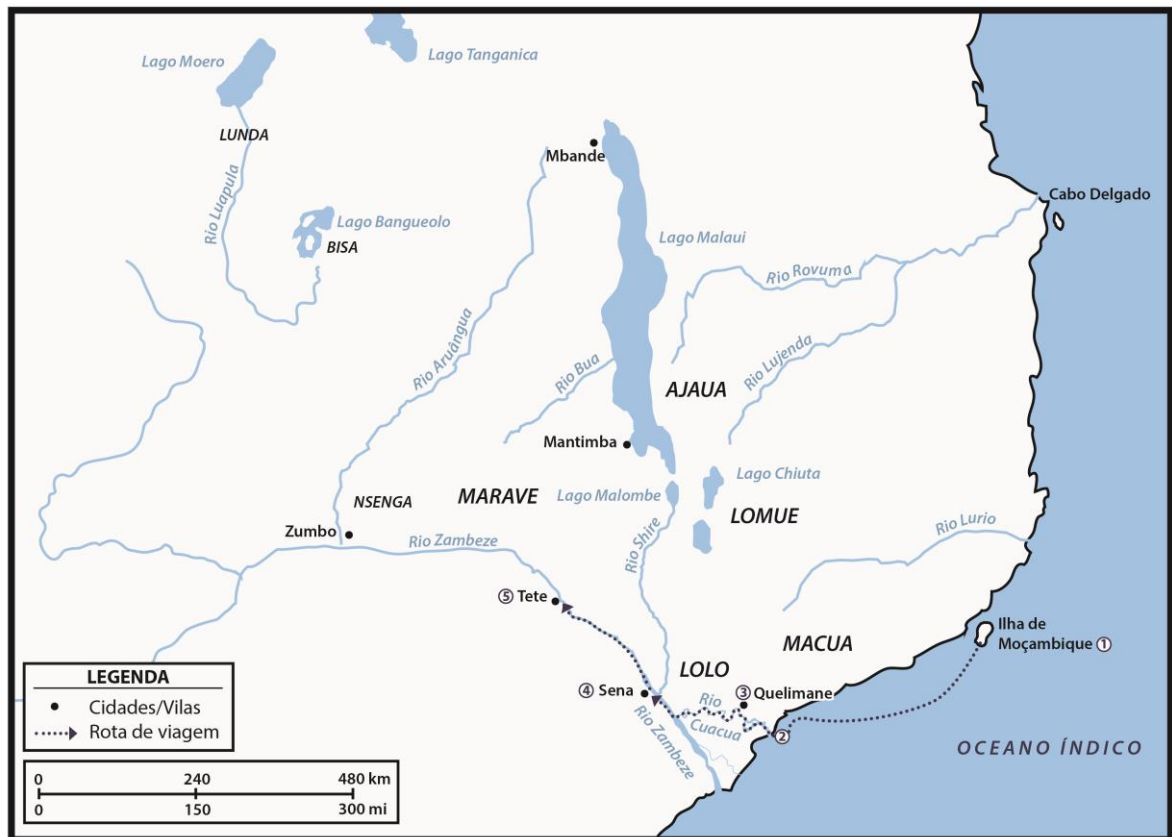
e o governador da capitania de Moçambique Francisco Guedes de Carvalho e Meneses da Costa. A realização dessa viagem que saiu de Portugal, passou pelo Brasil e chegou em Moçambique demorou alguns meses, pois as primeiras correspondências feitas por Lacerda e Almeida a partir da Ilha de Moçambique datam de setembro de 1797, meses após sua nomeação.

Na Ilha de Moçambique, o governador elaborou uma planta — da Ilha e da parte continental próxima — e redigiu uma Memória.¹⁸⁵ A Ilha de Moçambique era um entreposto comercial e uma base naval importante para a região, pois subsidiava as relações mercantis com a Índia ao disponibilizar atendimento aos doentes, trabalhadores, mantimentos e manutenções às embarcações.¹⁸⁶ Após cumprir tais obrigações, determinadas pelo Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Lacerda e Almeida partiu em direção à vila de Quelimane no dia 30 de outubro, junto de uma comitiva. Iniciava-se a viagem de travessia propriamente dita.

¹⁸⁵ Breve Memória das observações e notícias que adquiri em Moçambique no ano de 1797. Atualmente um exemplar desse documento está localizado no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro (Negócios de Portugal, Caixa 708, pacote 01). Essa Memória foi transcrita e publicada recentemente na edição do CEDOPE. PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 495-507.

¹⁸⁶ NEWITT, **A History of Mozambique**. WAGNER, **População no Império Português**, p. 53.

Mapa 4: Trajeto da viagem de travessia por navegação



Este mapa foi desenvolvido especialmente para essa dissertação e representa o trajeto da viagem de travessia por navegação. As flechas demonstram o sentido da viagem, que foi iniciada na Ilha de Moçambique.

Navegando sentido sul da Ilha de Moçambique, através do Canal de Moçambique, a comitiva de viajantes chegou na Barra de Quelimane. O Canal de Moçambique era um braço de mar localizado entre a costa oriental africana e Madagascar. A Barra de Quelimane era a entrada do continente em meio a porções de terra firme, como era o caso do banco de Tangalane e do banco dos Cavalos Marinhos.¹⁸⁷

Quelimane era uma vila localizada continente adentro, “fundada a três léguas da Ponta de Tangalane”.¹⁸⁸ A vila de Quelimane surgiu a partir da instalação de uma feitoria, no século XVI, tendo em vista sua importância comercial e o acesso às povoações africanas próximas fornecedoras de mantimentos e serviços.¹⁸⁹ Nas proximidades da vila continha um porto

¹⁸⁷ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 508.

¹⁸⁸ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 509.

¹⁸⁹ RODRIGUES, Eugénia. O porto de Quelimane e a Carreira dos Rios de Sena na segunda metade do século XVIII. Em: Congresso Internacional Comemorativo do Regresso de Vasco da Gama a Portugal. Portos, escalas e ilhéus no relacionamento entre o ocidente e o oriente, Ilhas Terceira e São Miguel (Açores). *Actas*. Açores: CNCDP, 2001. p. 175-211.

importante que, através dele, era possível acessar o rio Zambeze em épocas de cheias. Para acessar o rio Zambeze a partir de Quelimane era necessário navegar pelo rio Cuá-cua¹⁹⁰ em direção noroeste, sentido à vila de Sena. Antes de chegar na vila de Sena, mas já atingindo suas proximidades distritais, o rio Cuá-cua desaguava no rio Zambeze (ver Mapa 4).

Após a comitiva adentrar o rio Zambeze, ela seguiu viagem durante dias até chegar na vila de Sena. O rio Zambeze não era uniforme, pois havia muitas ilhas de areia que dividiam o rio em diversas partes. Por isso, Lacerda e Almeida escreveu que “o leito do rio Zambeze não é constante”.¹⁹¹ Ao longo do trajeto, entre a vila de Quelimane e a vila de Sena, a comitiva passou pelos *prazos* da Coroa chamados Chupanga, Inhamunho, Caya e Chiringoma. Essa região dos *prazos* era habitada por ribeirinhos livres denominados nas fontes portuguesas de *mussenses*. Os *prazos* portugueses faziam divisa com os territórios dos *régulos* africanos e havia um ativo comércio entre as partes. Após 20 dias navegando pelo rio Zambeze, no final do mês de dezembro a comitiva chegou na vila de Sena.

Em Sena, Lacerda e Almeida e parte das pessoas da comitiva permaneceram em torno de dez dias. Durante este tempo, o governador resolveu questões relativas a seu cargo de governador, determinou a posição geográfica da vila e fez anotações sobre os problemas sociais que na vila existiam. Além das questões sociais, Sena era alagadiça e úmida.¹⁹² Por esse motivo, ao partir da vila de Sena no dia 8 de janeiro de 1798, a comitiva retornou a viagem de travessia pelo rio Zambeze debaixo de chuva torrencial. Por conta da chuva forte que ocorreu durante dias, no percurso entre a vila de Sena e a vila de Tete ocorreram os momentos mais perigosos do trecho navegável da viagem de travessia. Durante o trecho da vila de Sena à vila de Tete, a comitiva passou pelos prazos Sone, Chemba, Inhacaranga, Chiramba, Massangano, Tipue, Inhalupanda e Benga. A comitiva chegou na vila de Tete no dia 23 de janeiro.

O trajeto da viagem de travessia por navegação incluiu partes marítimas e fluviais e percorreu territórios de domínio português já conhecidos pelos viajantes da época. Se comparado com os caminhos terrestres, o rio Zambeze foi um caminho rápido para o governador adentrar o continente africano e cumprir suas obrigações referentes a seu cargo de

¹⁹⁰ Lacerda e Almeida não diz no *Diário de Quelimane a Tete* nem em outro documento que o rio pelo qual eles navegaram para chegar até o rio Zambeze foi o rio Cuá-cua. Chegamos a essa conclusão comparando suas anotações com a região aproximada no Google Maps. Em outros sites, o rio Cuá-cua é chamado de rio de Quelimane ou rio dos Bons Sinais.

¹⁹¹ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 526.

¹⁹² LOBATO, Alexandre. **Evolução Administrativa e Económica de Moçambique (1752-1763)**. Lisboa: Publicações Alfa, 1989.

governador. Nosso objetivo nesse tópico foi localizar a viagem de travessia por navegação nos diferentes marcos do espaço utilizado para esse deslocamento.

2.3: O perfil da comitiva/ os marinheiros e demais viajantes

Neste tópico, apresentamos o quadro social que integrou a viagem de travessia por navegação e fazemos isso para facilitar a compreensão das relações de poder e da divisão social do trabalho que nela houve. Demos ênfase aos trabalhadores africanos da navegação, pois estes marinheiros integram nosso objeto de pesquisa, mas não deixamos de pontuar outros sujeitos que participaram da comitiva de viajantes.

A comitiva esteve formada por marinheiros de origem portuguesa (os *práticos*), marinheiros africanos (os remadores, proeiros e pilotos), os *muzungos* (soldados e oficiais), sua esposa brasileira Cecília Craveira, sua filha mais velha e o próprio Lacerda e Almeida, que era o contratador da viagem. Esse é o perfil social que predominou ao longo deste trecho navegável da viagem de travessia, mas importa ressaltar que a tripulação, as embarcações e a bagagem foram sendo bastante alteradas ao longo de toda a viagem de travessia.

Da Ilha de Moçambique até a vila de Quelimane, através do Canal de Moçambique, Lacerda e Almeida chamou os marinheiros que realizaram essa viagem de *práticos*. É provável que estes *práticos* fossem descendentes de portugueses que realizavam costumeiramente a navegação na costa oriental africana, pois além de serem marinheiros responsáveis por uma embarcação à vela, típica da marinha lusitana, Lacerda e Almeida não os denominou com a categoria de *cafres*. Além disso, o governador diferenciou os marinheiros *práticos* de um marinheiro *mulato* que havia os orientado a arribar a embarcação, ou seja, a desviá-la do vento e da correnteza.¹⁹³ O governador não fez outros registros no *Diário de Quelimane a Tete* que nos dessem mais palpites sobre estes *práticos*, mas certamente se tratava de pessoas livres.¹⁹⁴

Após a embarcação à vela que veio da Ilha de Moçambique trazendo Lacerda e Almeida chegar na vila de Quelimane houve uma mudança no perfil da viagem de travessia por navegação, pois foram alterados o quadro social da comitiva da viagem, o tipo das embarcações e o caminho navegável. Os *práticos* e o *mulato* provavelmente permaneceram na vila de

¹⁹³*Diário de Quelimane a Tete*, p. 508

¹⁹⁴ Analisando o *Diário de Tete ao Kazembe* e também o *Diário do Padre*, a terminologia *prático* aparece outras vezes, mas nunca se referindo a pessoas africanas. Nestes diários citados, os *práticos* eram *muzungos*. Além disso, como na passagem do *Diário de Quelimane a Tete* Lacerda e Almeida diferencia determinado *prático* de um *mulato*, inferimos que a tal terminologia era destinada a pessoas brancas, de origem portuguesa. A terminologia era utilizada para diferenciar aqueles que tinham conhecimento mas que não era científico.

Quelimane e aguardaram o contrato de uma nova empreitada, com o objetivo de retornar à Ilha de Moçambique de maneira remunerada. Já as embarcações para o projeto de travessia de Lacerda e Almeida passaram a ser de perfil tradicional africano e o meio navegável veio a ser o rio Zambeze. Assim, a viagem de travessia por navegação deixava de ser marítima para ser fluvial.

A partir da vila de Quelimane, os marinheiros que realizaram o trabalho de navegação eram africanos, pois foram chamados por Lacerda e Almeida através da categoria de *cafres*. Não é possível identificar de quais sociedades eles pertenciam, mas concluímos que se tratavam todos de trabalhadores livres. Defendo essa conclusão da liberdade dos marinheiros pois esses *cafres* navegadores eram remunerados e gozaram de plena autonomia ao longo da viagem. Além disso, não há registros no *Diário de Quelimane a Tete* de que eles foram maltratados e quando Lacerda e Almeida menciona sobre a escravidão, em nenhuma menção ele a relaciona com os *cafres* marinheiros.

Os marinheiros africanos eram na maioria remadores, mas havia também o piloto e o proeiro — chamados de *malemo* e de *mucadão*, respectivamente. O piloto era o marinheiro de maior experiência e era responsável pelas decisões difíceis no momento da navegação. Cabia a ele analisar as direções, a intensidade dos ventos, a influência da lua nas marés, a profundidade das águas e o relevo abaixo delas. Já o proeiro ficava à frente da embarcação para identificar se algum obstáculo surgia diante do percurso. O proeiro era um observador náutico que trabalhava atento na proa da embarcação olhando o curso da água e orientando a tripulação (observar o primeiro marinheiro da esquerda para a direita na Imagem 5).

Os marinheiros de remo eram a força motriz da locomoção de pessoas naturais, de estrangeiros e de cargas pelos rios africanos. Segundo Lacerda e Almeida, os *cafres* marinheiros eram

[...] Homens fortíssimos, robustos, e de uma paciência e sofrimento incríveis: quem poderá resistir a um trabalho de dias, e violentíssimo como se pode inferir do que tenho dito, exposto aos intensos ardores do sol, nus e sem chapéu na cabeça? Eles com tudo o sofrem sem murmurar, e também as bordoadas com animo alegre cantando e comendo milho cru apenas inchado na água fria, em que o deitam de molho por algum tempo. [...].¹⁹⁵

O perfil dos marinheiros traçado por Lacerda e Almeida não incluiu nomes, somente características físicas e outras informações ligadas ao fardo do trabalho pesado, desvalorizado

¹⁹⁵ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 539.

e por vezes violento. De exclusividade masculina, certamente possuíam famílias e, embora Lacerda e Almeida não as descreva, suas esposas deveriam estar no lar cuidando das tarefas domésticas. Aparentemente, esses marinheiros eram adultos, mas com muita jovialidade, pois foi enorme a carga de trabalho nesse trecho da viagem por navegação.

Um trecho do *Diário de Quelimane a Tete* é exemplar para analisarmos o perfil da comitiva da viagem. Esse trecho diz respeito à partida da vila de Quelimane com destino à vila de Sena, no dia 1º de dezembro de 1797. O governador fez o seguinte registro:

Pelas dez horas da manhã parti da vila de Quelimane levando em minha companhia cento e oitenta cafres de serviço de remo, distribuídos em sete coxos que ia a bagagem e mantimentos e mais três balões, em um dos quais embarquei com minha mulher e nos outros o resto da família, cadetes e soldados.¹⁹⁶

A quantidade de marinheiros africanos era expressiva. Dentre os 180 *cafres* remadores, alguns cumpriam o papel de tradutores e de mensageiros. Através dos tradutores africanos, chamados de *línguas*, Lacerda e Almeida conheceu os *usos e costumes* da África. Atentamente, o governador os investigou e fez registros. Através dos *línguas*, o governador pode detalhar aspectos da região africana com o intuito de fornecer essas informações à Coroa portuguesa e a outros viajantes portugueses interessados em percorrer esse território futuramente. Através de suas próprias observações e das informações dos tradutores contratados, os diários Lacerda e Almeida foram adquirindo um perfil de roteiro de viagem.

Lacerda e Almeida fazia questão de controlar e de centralizar as decisões em si e por isso ele requisitou a comunicação via mensageiros. Através desses trabalhadores africanos era possível saber como fluíam as outras embarcações dessa mesma comitiva. Por conta do tamanho da comitiva e das adversidades, uma embarcação poderia perder a outra de vista. Há o registro de que em um dado momento, enquanto os integrantes do balão de Lacerda e Almeida saciavam a fome acampados, comendo pão e bebendo água, chegava-lhe “a notícia de que os [outros] balões estavam encalhados, e que só na enchente da noite poderiam continuar a viagem”.¹⁹⁷ Em casos como esse, os mensageiros se deslocavam por terra para repassar as informações ao governador.

A comitiva neste trecho da viagem de travessia por navegação vivenciou constantes alterações em sua formação, pois nas vilas de Quelimane e Sena foi necessário refazer as

¹⁹⁶ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 511-512.

¹⁹⁷ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 515.

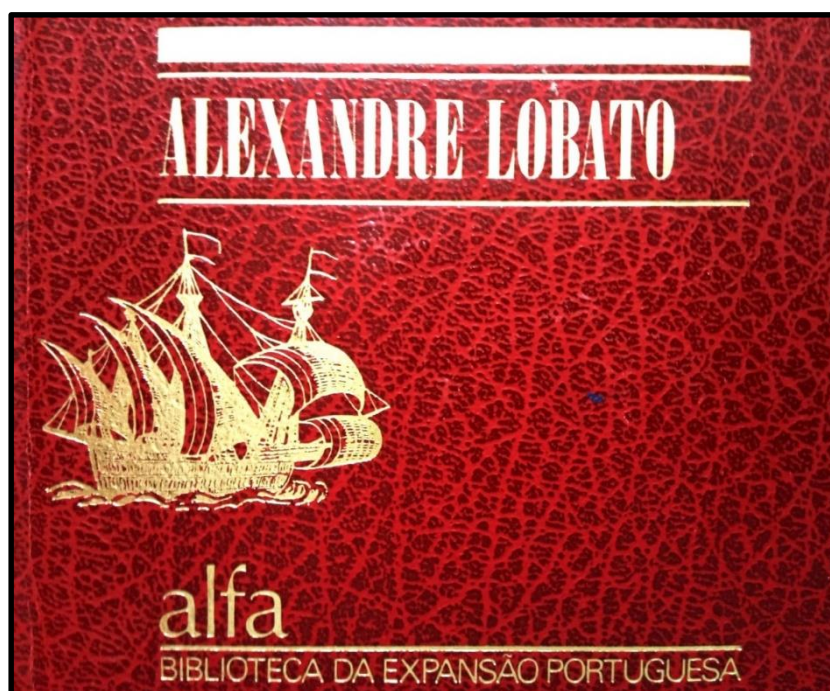
contratações de marinheiros. A comitiva esteve formada exclusivamente por homens e os marinheiros africanos eram a parcela majoritária diante da diversidade que havia na comitiva.

2.4: As embarcações

O objetivo deste tópico é descrever os meios físicos pelos quais as navegações aconteceram durante a viagem de travessia. Enfatizamos as embarcações africanas, como os coxos e os balões, pois essa pesquisa busca evidenciar os valores da África, mas não deixamos de mencionar a embarcação à vela (que foi o meio náutico responsável pelo traslado do governador desde a Ilha de Moçambique até a vila de Quelimane). Nosso argumento principal é o de que essas embarcações tradicionais africanas foram fundamentais para o transporte pelos rios do sudeste africano, até mesmo durante a inserção do navio a vapor na região.

Para a navegação realizada por mar, entre a Ilha de Moçambique até a vila de Quelimane, por meio do Canal de Moçambique, se utilizou a embarcação à vela. As embarcações à vela são símbolos do Império Português, tendo em vista a idealização de um passado em que Portugal esteve à frente das conquistas do Novo Mundo. A título de exemplo de idealização do passado marítimo português, destaco a capa de um livro que foi utilizado algumas vezes nessa dissertação. Essa obra, de Alexandre Lobato, integra a coleção Biblioteca da Expansão Portuguesa, publicado pela editora Alfa, e em sua capa há a representação de uma embarcação à vela, semelhante à embarcação utilizada pelo governador para chegar à Quelimane (ver Imagem 4).

Imagem 4: embarcação à vela ilustrada na capa de livro português



LOBATO, Alexandre. **Evolução administrativa e econômica de Moçambique: (1752-1763)**. Lisboa: Alfa, 1979.

Na imagem da embarcação à vela, quando observarmos bem abaixo das bandeiras tremulando em sua parte mais alta, existem duas cestas de gávea construídas de madeira, que eram o local onde o observador náutico realizava o mapeamento de tudo o que estava acontecendo ao redor da embarcação. Essas cestas também eram chamadas de *caralhos* e eram fixas no alto da embarcação, na gávea. As gáveas eram “a armação de tábuas, como uma mesa com bordas na ponta do mastro”.¹⁹⁸ Essas embarcações à vela, que continham os cestos de gávea, eram de perfil europeu e por isso Lacerda e Almeida não se preocupou em registrar informações e detalhes sobre elas. Certamente, as embarcações à vela não era uma novidade para ele.

Em Quelimane, para a navegação pelo rio Zambeze acontecer, a embarcação à vela foi substituída por embarcações africanas, como coxos e balões. Os coxos eram “[...] canoas como lhes chamam no Brasil, feitos de um pau e somente destinados para conduzirem fazendas, mantimentos e tudo que padece avaria”.¹⁹⁹ A bagagem e os mantimentos do governador foram

¹⁹⁸ BLUTEAU, **Dicionário da Língua Portuguesa composto pelo padre D. Raphael Bluteau, reformado, e acrescentado por Antônio de Moraes Silva Natural do Rio de Janeiro**, 1789, p. 655. Tomo II.

¹⁹⁹ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 512.

distribuídos em sete coxos.²⁰⁰ Lacerda e Almeida relatou que os africanos realizavam o trabalho de remo nessas embarcações em pé na proa (ver Imagem 5).²⁰¹ No Brasil, nas navegações entre a capitania de São Paulo e a de Mato Grosso, se fazia diferente: o marinheiro remava sentado na popa.²⁰²

Imagem 5: Embarcação tradicional africana no rio Zambeze



Fonte: **Expedição Capello e Ivens através da África em 1884-85**. Sociedade de Geografia de Lisboa. Volume I, folha 53. Extraído de SANTOS, Maria Emília Madeira. **Viagens de Exploração Terrestre dos Portugueses em África**. Lisboa: Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga e Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988, p. 317.

A Imagem 5 é a ilustração de cinco marinheiros africanos no rio Zambeze conduzindo um coxo contendo um passageiro. Essa ilustração foi feita pelo viajante português Roberto Ivens na década de 1880 e nela notamos a perseverança da navegação tradicional africana, pois Ivens é um viajante do final do século XIX que usufruiu da navegação de tradição africana quase um século após Lacerda e Almeida ter descrito sobre ela. Importante lembrar que as embarcações a vapor já eram uma opção possível nos rios africanos ao longo do século XIX.²⁰³

²⁰⁰ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 511.

²⁰¹ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 512.

²⁰² Sobre os diários que Lacerda e Almeida escreveu durante suas viagens na América portuguesa, consultar a publicação da Assembleia Legislativa de São Paulo de 1841.

²⁰³ No século XIX, entre as décadas de 1870 e 1880, os viajantes portugueses Henrique de Carvalho, Hermenegildo Capelo, Roberto Ivens e Serpa Pinto navegaram por diversos rios africanos por meio de navios a vapor. Esse

Diferente dos coxos, os balões eram embarcações mais cumpridas. O balão em que Lacerda e Almeida viajou continha 48 palmos de comprimento, em torno de 13 metros (embora não houvesse necessariamente um padrão). Os balões possuíam um toldo servindo de cobertura onde os remadores trabalhavam sentados e eram feitos de somente uma madeira talhada. O governador descreveu que nos balões os “remos [eram mais] curtos, de forma que a mão que está no meio serve de apoio, e a outra de potência nessa alavanca”.²⁰⁴ Também conhecidas como *escaler* ou *chalupa*, os balões eram embarcações feitas apenas para levar passageiros.²⁰⁵ Lacerda e Almeida viajou em um dos três balões contratados para a viagem de travessia. Nos outros balões, viajaram os *muzungos* e outros membros de sua família.²⁰⁶ No balão que transportou o governador, dezoito marinheiros contratados, o piloto e o proeiro fizeram o trabalho de navegação a remo. Para além dos balões e coxos, havia, ainda, a *almadia* — “tronco de árvore leve escavado em forma de piroga”.²⁰⁷

Os coxos e os balões eram embarcações fluviais talhadas em troncos de árvores por artífices africanos escravizados. As embarcações do sudeste africano eram construídas através de técnicas tradicionais que buscavam contemplar as necessidades de locomoção na hidrografia do rio Zambeze.²⁰⁸ A construção dessas embarcações eram feitas através da talha da madeira e eram muito resistentes por causa da qualidade da madeira e da grossura das embarcações.²⁰⁹ As madeiras para a construção dessas embarcações tradicionais africanas eram retiradas do distrito de Sena, pois ali as árvores eram de boa qualidade. Estas mesmas madeiras utilizadas para a construção das embarcações africanas eram utilizadas para a construção das “casas de sobrado”, ou seja, das residências construídas pelas povoações ribeirinhas acima do nível dos rios.²¹⁰

Mesmo cientes de que as rotas comerciais do sudeste africano fossem majoritariamente terrestres no período analisado nessa dissertação, as embarcações fluviais de origem africana tinham importância. Ficou perceptível como as navegações de perfil africano mantiveram força

período é marcado por disputas entre os europeus em relação aos rios africanos. Esses viajantes conciliavam a navegação tradicional, a navegação a vapor e as ferrovias. Tudo era válido para vencer as adversidades africanas.

²⁰⁴ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 512.

²⁰⁵ CAPELA, *Donas, Senhores e Escravos*, p. 47.

²⁰⁶ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 512.

²⁰⁷ CAPELA, *Donas, Senhores e Escravos*, p. 47.

²⁰⁸ CAPELA, *Donas, Senhores e Escravos*, p. 47.

²⁰⁹ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 539.

²¹⁰ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 519.

após o século XVIII, em meio à inserção de navios à vapor nos rios da África e até mesmo diante das malhas ferroviárias. Importante observar que a presença do trabalho africano na esfera da navegação surgia antes da ação do remo, ou seja, na construção das embarcações pela talha da madeira.

2.5: O Trabalho

A principal atividade dos africanos marinheiros foi a ação do remo, realizada para o deslocamento da comitiva da vila de Quelimane até a vila de Tete, por meio da navegação. Neste tópico, enfatizamos o *saber fazer* dos marinheiros africanos, o nível de esforço desses trabalhadores e a habilidade deles de resolver problemas. A importância desses marinheiros para a comunicação à distância e a tradução de uma língua para outra foram atividades diferenciadas que não podem ser descartadas. Para a análise do trabalho desses marinheiros, seguiremos a sequência do trajeto da comitiva ao longo do rio Zambeze e consideraremos a distância de 5 quilômetros para cada légua percorrida.

Mesmo não se tratando estritamente dos trabalhadores africanos, que são o objeto dessa pesquisa, considero importante analisar uma passagem específica que está presente no início do *Diário de Quelimane a Tete*, pois narra o *saber fazer* de um *mulato*. Essa passagem retrata um episódio de tensão na Barra de Quelimane, que era “um lugar perigoso”, durante a chegada da embarcação à vela que vinha da Ilha de Moçambique trazendo o governador. Durante esse episódio, um *mulato* orientou os outros marinheiros da embarcação o procedimento correto para adentrar com a embarcação à vela na Barra de Quelimane, sem naufragar. Essa orientação ocorreu porque um *prático* português, posicionado no alto da gávea, deu ordens para que os marinheiros do leme orçassem a embarcação, aproximando a proa da embarcação na linha do vento. Lacerda e Almeida relatou que o *mulato* — “antigo marinheiro nessa carreira, [que] vinha com o prumo na mão” — interrompeu a ação e mandou fazer o inverso: arribar. O governador registrou que o *mulato* teria dito ao piloto: “vossa mercê quer encalhar a pala, e que todos nós percamos?” Lacerda notou que “os marinheiros do leme obedeciam ao *mulato* [...]”.²¹¹

As anotações de Lacerda e Almeida sobre o trabalho dos marinheiros africanos começaram a aparecer no *Diário de Quelimane a Tete* no dia 1º de dezembro de 1797.²¹² Os

²¹¹ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 508.

²¹² *Diário de Quelimane a Tete*, p. 511.

nove primeiros dias da viagem por navegação fluvial se referem ao trajeto pelo rio Cuá-cua, que ligava a vila de Quelimane ao rio Zambeze, por dentro do continente. Este rio era navegável, mas possuía muitas partes de difícil navegação, principalmente dependendo da estação do ano. As valas estreitas e rasas obrigavam os marinheiros a arrastar os coxos e os balões por cima do lodo, entre as ilhas que se formavam por conta do nível da água baixo. O ideal para a navegação em tal rio acontecer era ela ser realizada com as águas elevadas, nas “águas vivas”, mas Lacerda e Almeida tinha pressa.²¹³

Desde a vila de Quelimane, o governador esteve acompanhado por um tradutor.²¹⁴ Isso permitia ao governador o acesso às informações ambientais, sociais, políticas e detalhes sobre o trajeto. Lacerda e Almeida mencionou poucas vezes sobre a presença de um tradutor, no entanto ele deve ter sido utilizado ao longo de todo o trajeto, pois o detalhamento em seu diário sobre lugares que ele desconhecia é recorrente.

No dia 3 de dezembro, para sair da vala Coxissone pequeno e atingir a vala Coxissone grande, ainda enquanto navegavam pelo rio Cuá-cua, os marinheiros enfrentaram a força da “vazante [que lhes] foi contrária”.²¹⁵ Nem sempre o sentido que as águas corriam lhes era favorável e isso dobrava o trabalho dos marinheiros. Pelo que notamos, a dinâmica das águas no rio Cuá-cua era inconstante e foi preciso aguardar inúmeras vezes para aproveitar o momento certo para navegar. Caso contrário, ou aguardavam as “águas vivas” ou a tripulação *marchava* nas partes firmes das valas enquanto as embarcações eram manejadas somente com as cargas.

Enquanto a comitiva navegava pela vala Coxissone Grande, no Rio Cuá-cua, “um balão de doze remos [...] muito trabalho causou no virar das pontas, por causa de seu comprimento”.²¹⁶ Em casos como esse, cabia aos marinheiros o trabalho de entrar nas águas para desvirar o balão e reorganizar a embarcação para seguir a viagem. Percalços desse tipo impactavam na fluidez da viagem e aumentavam significativamente o trabalho dos marinheiros.

Como a dinâmica das águas pelo rio Cuá-cua era inconstante, acontecia às vezes de as outras embarcações ficarem para trás. Para informar às embarcações mais adiantadas sobre a condição que estavam as embarcações mais atrasadas, os marinheiros mensageiros levavam e traziam as devidas informações. No dia 4 de dezembro, por exemplo, os mensageiros trouxeram a notícia de que os outros dois balões da comitiva “estavam encalhados e que só na enchente

²¹³ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 513.

²¹⁴ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 513.

²¹⁵ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 514.

²¹⁶ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 514.

da noite poderiam continuar a viagem”.²¹⁷ Situações como esta demonstram que a quantidade de trabalho desenvolvida pelos africanos era expressiva.

No dia 5 de dezembro, os marinheiros “[...] trabalharam todo dia e noite passada em arrancar troncos de árvores e aprofundar a vala para poderem sair fora dela”.²¹⁸ Neste mesmo dia, enquanto saíam do canal da Cuxissone Grande para adentrar ao canal Zunde, os marinheiros remaram contra a maré.²¹⁹ No dia seguinte, depois de um trecho de marcha por terra, as embarcações se deslocaram por água, mas com muitos troncos de árvores lhes atrapalhando e trazendo risco de colisão. Não à toa que o balão que transportava a família de Lacerda e Almeida “tal encontrada deu que fez um rombo tão considerável que esteve a ponto de ir ao fundo com água aberta”.²²⁰ O observador náutico, que vinha à frente dos coxos e balões, precisava ficar muito atento.

No dia 7, a comitiva de viajantes chegou ao rio Zambeze, mas os desafios aos marinheiros permaneceram. Mesmo que no Zambeze o fluxo de água fosse melhor para navegar, se comparado com os canais e as valas do rio Cuá-cua, em algumas partes menos volumosas do rio Zambeze a posição irregular das ilhas e dos bancos de areia, além de serem numerosos, dificultavam o trabalho dos marinheiros. Não era possível navegar em linha reta, nem mesmo junto à margem.²²¹ A dificuldade em navegar permanecia.

Depois que a comitiva de viajantes chegou no rio Zambeze, Lacerda e Almeida deixou de escrever temporariamente sobre os empecilhos da navegação e, por consequência, não registrou nada sobre o trabalho dos marinheiros. No dia 28 de dezembro ele chegou na vila de Sena, passou o Natal, registrou inúmeros aspectos sobre a vila e aguardou até o mês de janeiro para retomar a viagem.

No dia 8 de janeiro de 1798, a comitiva de viajantes partiu de Sena, mas as chuvas caíam torrencialmente ao longo do rio Zambeze. Chovia já há vinte dias seguidos e a estação iria mudar no prazo de pouco tempo, visto que o frio estava próximo. Por isso, o nível do rio havia subido muito, ocasionando violência das águas e o aumento da quantidade de galhos no trajeto — que além de impedir a passagem, geravam correntezas na água. O aumento do volume de chuvas aumentava substancialmente a quantidade de galhos na água, “[...] cujos galhos

²¹⁷ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 515.

²¹⁸ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 515.

²¹⁹ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 516.

²²⁰ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 517.

²²¹ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 518.

mergulhados na água produziam tal correnteza que os *cafres* por vezes tentando passá-la à força de remo não o puderam conseguir”.²²² E como as águas estavam violentas, os mantimentos acabavam ficando molhados, cabendo aos marinheiros a secagem do material.²²³ Teve dias que os africanos sequer navegaram para se dedicarem à secagem da bagagem.²²⁴

Em uma passagem, Lacerda e Almeida deixa nítido como era o cotidiano da viagem de travessia por navegação, com destaque ao rio Zambeze:

Só quem passa pelos incômodos, trabalhos e perigos a que estivemos expostos neste dia os poderá conhecer e avaliar. Havia lugar, no qual para andar quarenta braças se gastava três quartos de hora, já em cortar paus para deixarem o passo desembaraçado, já em passar o pano da sirga por entre eles ou finalmente ajudarem os *cafres* de um ou outro balão.²²⁵

Nessa passagem, além de Lacerda e Almeida descrever sobre o cotidiano da viagem por navegação, ele menciona uma das estratégias utilizadas pelos marinheiros para a navegação acontecer em situações de correnteza. Essa estratégia era “andar à sirga”, que significava acompanhar as embarcações por terra, à margem, puxando-as com a sirga (uma corda náutica) com o objetivo de vencer a correnteza. As cordas, confeccionadas pelos próprios *cafres*, eram feitas de folhas extraídas de uma árvore parecida com a palmeira, chamada Mixeo.²²⁶ No entanto, essa estratégia funcionou parcialmente. Sobre esta situação, o governador escreveu: “Como as margens estão alagadas em bem poucos lugares podem os *cafres* andar à sirga, e com muito trabalho, porque vão metidos dentro da água, e dos caniços, que os embaraça e também [embaraça] a passagem da sirga.”²²⁷ E teve uma vez de a corda estourar, pondo a tripulação do balão em perigo. No caso de Lacerda e Almeida, quando estourou a corda

Se três *cafres* no mesmo instante se não se deitassem do balão à água, e pela porção de cabo que ficou não o sustentasse, agarrando-se eles também a uns caniços que ali estavam, iríamos cair sobre as raízes de uma árvore que ali estava enterrada e nos perderíamos sem remédio.²²⁸

²²² *Diário de Quelimane a Tete*, p. 534.

²²³ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 534.

²²⁴ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 537.

²²⁵ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 536.

²²⁶ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 537.

²²⁷ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 536.

²²⁸ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 536.

A passagem expressa as habilidades adquiridas pela experiência cotidiana do trabalho africano. E a viagem por navegação fluvial demonstrou a necessidade de improvar, às vezes. No mesmo dia em que a sirga se rompeu, e o balão de Lacerda e Almeida por pouco não colidiu com as raízes da árvore, um dos outros balões se virou e coube aos *cafres* desvirar o balão e salvar a vida de um homem que se afogava no momento do naufrágio. Arrancado do fundo da água pelos cabelos por um dos *cafres*, o homem sobreviveu.²²⁹

O medo da morte que os integrantes da comitiva passaram no trecho do rio Zambeze com chuva torrencial foi desesperador. É provável que por isso Lacerda e Almeida começou seu diário com um título colocado por ele, *a posteriori*: “canto, verdades por mim vistas, e observadas, oxalá foram fábulas contadas.”²³⁰ Essa frase, originalmente de Luiz Vaz de Camões, demonstra o desespero e o despreparo de um iluminista ao se defrontar com a realidade do universo do trabalho africano e das adversidades de um quadro ambiental não submetido à lógica europeia.

A descrição do trabalho realizado pelos marinheiros africanos demonstra um grau alto de resolução, de jovialidade e há um *saber fazer* muito expressivo no trabalho desses marinheiros. O percurso ao longo do rio Cuá-cua, entre valas e canais, teve a extensão de aproximadamente 220 quilômetros, ou via navegação ou via marcha. Já o trecho do rio Zambeze em sua totalidade foi de 310 quilômetros, mais ou menos.²³¹ A extensão longa do trajeto somada às inúmeras adversidades do trabalho desses marinheiros representa de fato uma jornada expressiva de trabalho. Não nos resta dúvidas de que Lacerda e Almeida somente assumiu o cargo de governador em 24 de janeiro de 1797 na vila de Tete graças ao trabalho desses marinheiros, que foi concluído com sucesso.

2.6: O pagamento

Demonstramos neste tópico como funcionava o pagamento para o contrato do serviço dos marinheiros africanos na região dos Rios de Sena. O tópico evidencia a relevância dos

²²⁹ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 536-537.

²³⁰ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 507. CRUZ, **Verdades por mim vistas e observadas oxalá foram fábulas sonhadas**, p. 01.

²³¹ Não obtivemos uma fonte segura para a conversão de léguas em quilômetros. Segundo o dicionário Priberam, cada légua portuguesa equivale aproximadamente a 5 quilômetros. Esse valor é bastante aproximado quando fazemos uma experiência no Google Maps.

panos para o contrato dos marinheiros na região. Cada braça de pano equivalia em torno de 2 metros.

Na viagem da vila de Quelimane até a vila de Sena, cada *cafre* remador contratado recebia “o valor de mil e seiscentos a mil setecentos réis fortes, em quatro chuabos ou braças de pano, além de seu sustento [diário]”.²³² Cada braça de pano media em torno de 2 metros. O piloto e o proeiro receberam “um pano ou chuabo a mais do que os marinheiros”. O aluguel dos coxos e balões se fazia pelo número de seus assentos, “pagando por cada banco quatro mil réis fortes”. Da vila de Sena até a vila de Tete, o contrato dos marinheiros, pilotos e proeiros era parecido. “Cada um marinheiro de Sena para Tete ganha além do sustento cinco braças de pano e os *malemos* e *mucadóes* seis braças”. As embarcações de seis bancos, para doze marinheiros, “freta-se por vinte e cinco maticais” e cada matical valia dois mil réis portugueses.²³³

Uma das pessoas que prestavam esse serviço de transporte via navegação pelo rio Zambeze era a *dona* Josefa, a *Chiponda*. Josefa era uma mulher poderosa que tinha negócios em diferentes ramos, como na mineração, no comércio, na agricultura, nos serviços domésticos e em atividades de guerra (ver tópicos 1.1 e 3.3).²³⁴

É provável que o pagamento dos trabalhadores da vila de Sena até a vila de Tete tenha sido maior que entre a vila de Quelimane até a vila de Sena por conta do trabalho maior que havia neste trecho do rio Zambeze. O valor diferente pago ao remador, ao piloto e ao proeiro mostra como estava organizada a divisão social do trabalho nesse ramo. Este tópico é importante pois demonstra que os marinheiros africanos não estavam submetidos à uma lógica de escravidão.

2.7: O repouso e a alimentação

O repouso e a alimentação foram momentos importantes para os marinheiros que trabalharam na viagem de travessia por navegação descansar e se recompor mental e fisicamente. Em alguns momentos, esses trabalhadores aproveitaram do ócio temporário para se entreter com a sociabilidade e a música. Lamentavelmente, o *Diário de Quelimane a Tete* fornece poucas informações acerca da alimentação e do repouso desses marinheiros.

²³² *Diário de Quelimane a Tete*, p. 512.

²³³ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 534.

²³⁴ RODRIGUES, CHIPONDA: “a Senhora que tudo pisa com os pés”, p. 9.

Para navegar, os viajantes seguiram a iluminação natural, começando o trabalho ao nascer do sol e “fazendo alto” ao final da tarde. Durante a navegação pelo rio Zambeze, as adversidades eram inúmeras e a pernoite era o momento para o repouso de todos e para a ceia. Nas margens dos rios, a comitiva levantava alojamento. Nem sempre havia tranquilidade, pois era comum leões rondarem as instalações dos viajantes.²³⁵

É difícil afirmar quem cozinhava durante a viagem por navegação, mas entende-se que eram os próprios marinheiros. Uma canoa alheia à comitiva, que por algum motivo estava escondida nas margens dos canais, foi encontrada pelos marinheiros durante a viagem e nela havia panelas, galinhas e peixe seco.²³⁶ A refeição dos marinheiros não devia fugir muito disso. Além disso, Lacerda e Almeida mencionou que comiam pão e água quando a fome apertava²³⁷ e foi comum os *cafres* comerem milho cru inchado na água fria.²³⁸

No dia 6 de dezembro, se preparando para seguir viagem, Lacerda e Almeida escreveu sobre o cotidiano dos integrantes da comitiva:

[...] nos fizemos à vela muito de madrugada, bem a meu pesar, porque o sono me oprimia, mas um banho de água fria que dei aos olhos, uma boa pitada de tabaco, e finalmente a mal concertada melodia das flautas e trompas que tocavam os *cafres* de alguns senhores que me acompanhavam, e por obséquio mandaram para meu balão, desterrou o sono e me pôs em estado de poder configurar com a claridade da Lua, que tudo deixava ver [...].²³⁹

Nesse trecho há algumas informações que dizem respeito ao cotidiano dos integrantes da comitiva. A claridade da lua provavelmente cheia de uma madrugada africana e a fuga do tédio e do sono, tanto de Lacerda e Almeida como dos africanos trabalhadores, são dignas de observação. A melodia das flautas e das trompas africanas em um momento de sociabilidade, minutos antes de iniciar o trabalho de navegação, demonstra como esses marinheiros não seguiam uma lógica de submissão. A conciliação do lúdico, do trabalho e da solidariedade parece ter sido uma opção escolhida por eles.

²³⁵ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 519.

²³⁶ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 513-514.

²³⁷ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 515.

²³⁸ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 539.

²³⁹ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 516.

O repouso e a alimentação eram momentos fundamentais para permitir a continuidade de um trabalho exaustivo e perigoso realizado pelos marinheiros africanos. O milho, provavelmente, foi a base da alimentação desses trabalhadores, mas com o acréscimo de outros alimentos vindos da região, como galinhas, pão e peixes.

Conclusão do Capítulo 2

O Capítulo 2 demonstrou que os marinheiros africanos da navegação foram exímios trabalhadores. A atividade laboral que esses africanos realizaram foi fundamental para a comitiva da viagem de Lacerda e Almeida chegar na vila de Tete e para ele assumir seu cargo de governador dos Rios de Sena. Além de remar, esses marinheiros arrastaram as embarcações por cima do lodo, arrancaram galhos dos rios, mergulharam para desvirar embarcações, puxaram as embarcações com corda para as desencalhar, superaram a inconstância dos bancos de areia desviando centenas de vezes as embarcações, buscaram água potável em terra firme, carregaram e secaram a carga da viagem do governador e cavaram valas para a embarcação desatolar. Além disso, deram conselhos, trabalharam de noite, forneceram informações, traduziram línguas, levaram mensagens por terra, remaram contra a maré e até mesmo salvaram vidas de afogamento e de acidente. A estrutura deste tipo de transporte (a mão de obra, os caminhos, a comunicação, a tradição e o *saber fazer*), era toda de origem africana.

Nosso argumento principal é o de que esses marinheiros africanos não mediram esforços para cumprir o trabalho que a eles foi encarregado. Argumentamos também que o universo do trabalho africano estava longe de se resumir à escravidão, pois os trabalhadores analisados eram todos livres. Durante o trajeto da Ilha de Moçambique até a vila de Tete, não há passagens sobre africanos insolentes ou preguiçosos, pois não havia escravidão que desestimulasse o trabalho. Assim como as informações dos tradutores, as ações dos mensageiros representavam uma maneira importante de o viajante português obter informações e conhecimentos sobre a África e os africanos.

Ao longo do Capítulo 2, o conceito de Agência nos saltou aos olhos. *O saber fazer* dos africanos ficou evidente ao longo de todo o capítulo. Mesmo que em diferentes momentos o governador afirmasse que a resolução dos problemas coubera a ele, os marinheiros africanos foram os responsáveis pela difícil execução da viagem da Ilha de Moçambique à vila de Tete. Experiência e coragem foram virtudes desses trabalhadores que souberam fazer o serviço de navegação mesmo diante de trechos ruins de navegar, chuva torrencial e aumento das águas do rio Zambeze.

CAPÍTULO 3: CARREGADORES TERRESTRES NA VIAGEM DE TRAVESSIA

O propósito deste capítulo é o estudo das pessoas africanas, com destaque às suas ações e experiências envolvendo o universo do trabalho na expedição comandada por Lacerda e Almeida. Durante a viagem por terra, a principal ocupação realizada por essas pessoas foi a do carregamento das cargas da expedição. A fonte central utilizada neste capítulo é o *Diário de Tete ao Kazembe*, escrito por Lacerda e Almeida, incluindo a *Introdução*.

Dividimos este capítulo em sete tópicos. No primeiro, discorremos sobre a finalidade da viagem de travessia por terra, que foi denominada por ele de *expedição*, e demonstramos que não se tratava de uma viagem corriqueira, pois seu fim era a conquista territorial. No segundo, seguimos a sequência do andamento da viagem, destacamos seus principais marcos e descrevemos por onde foi feito o trajeto da viagem por terra. No terceiro, apresentamos como era o perfil social da comitiva de viajantes e no quarto abordamos historicamente sobre as duas sociedades que interagiram com a comitiva e que, além disso, participaram dela: a Marave e a Bisa. No quinto, analisamos a prática do trabalho africano durante a travessia por terra e sua relevância para a expedição. No sexto, levantamos as principais maneiras de as trocas e os pagamentos acontecerem durante o traslado e no último tópico demonstramos como os integrantes da comitiva repousavam e se alimentavam.

O Capítulo 3 demonstra que nada seria possível sem o trabalho realizado por esses africanos e esse é nosso argumento central.

3.1: A finalidade da viagem de travessia por terra/a expedição

A escrita deste tópico tem por objetivo evidenciar as principais características do perfil da viagem de travessia por terra, que ocorreu entre a vila de Tete e o reino do Kazembe e que Lacerda e Almeida a comandou. Também chamada de *expedição*, a viagem de travessia por terra buscava chegar até a costa ocidental e era a parte mais longa e mais importante do projeto original de travessia Moçambique-Angola.

No entendimento de Lacerda e Almeida, para realizar a travessia de Moçambique a Angola era necessário um planejamento rigoroso, um volume grande de cargas e a presença de muitos carregadores. A dimensão e a exclusividade da viagem, principalmente neste trecho por terra entre a vila de Tete e o Reino do Kazembe, a diferenciava das Viagens Filosóficas — viagens da época feitas por naturalistas que basicamente se propunham a analisar os reinos

animal, mineral e vegetal.²⁴⁰ Assim, a partir da vila de Tete, a viagem de travessia adquiriu o perfil de uma *expedição*, devido a seu propósito de conquista e de reconhecimento territorial. Nas palavras de Lacerda e Almeida, a comitiva de viajantes estava adentrando “em terras até agora não pisadas pelos portugueses”.²⁴¹

O tamanho da comitiva planejada por Lacerda e Almeida era semelhante à dimensão das grandes caravanas africanas. A bagagem pesada da comitiva incluía caixas e caixotes com ferramentas, vestimentas, mantimentos, espingardas, munição, medicamentos e outros demais utensílios.²⁴² Tal bagagem, cobiçada por todos, pertencia à Fazenda Real da Coroa portuguesa e fazia parte da tarefa dos *muzungos* defendê-la. Diversos instrumentos astronômicos estavam incluídos na bagagem, como um teodolito, óculos, um sextante, uma agulha de marear, barras magnéticas, espelhos, um telescópio, relógios, um livro chamado *Atlas Celeste*, entre outros.²⁴³

No decorrer da viagem, a comitiva dos viajantes se organizou em duas divisões: a primeira e a segunda.²⁴⁴ Como o governador vinha à frente, comandando a primeira divisão, às vezes lhe chegavam informações de acontecimentos referentes à segunda divisão. Lacerda e Almeida não registrou quem comandava a segunda divisão.

A viagem de travessia por terra visava o reconhecimento territorial, a expansão e a consolidação das conquistas portuguesas. Por isso, a preparação de Lacerda e Almeida para a viagem de travessia por caminhos terrestres acontecer foi maior, mais cara e mais problemática. Um dos problemas da expedição foi realizar com sucesso o carregamento desse volume grande de cargas. Outros empecilhos, como a fragilidade militar da comitiva e a dificuldade de obter

²⁴⁰ Um bom exemplo de Viagem Filosófica é a viagem de Manuel Galvão da Silva para o sudeste africano na década de 1780. Utilizamos parte de seus diários nesta dissertação.

²⁴¹ *Diário de Tete ao Kazembe (Introdução)*, p. 583.

²⁴² As despesas da viagem de travessia de Lacerda e Almeida nos dá uma boa noção do que os carregadores africanos levaram durante o trajeto de Tete ao Kazembe. Ver lista de despesas em Anexos, extraído de: Atestado passado pelo escrivão Deputado da Junta Real da Fazenda de Moçambique Vicente José da Silva Negrão a pedido do governador de Moçambique Isidro de Almeida Sousa e Sá das despesas feitas pela expedição de travessia da África. Anexo: Relação da despesa feita no ano de 1798 na expedição do interior da África para o descobrimento da comunicação das duas costas oriental e ocidental tirada do livro da Receita e Despesa do feitor da Fazenda Real da Vila de Tete. Cota original: Arquivo Histórico Ultramarino, Moçambique, Caixa 93, Documento 87. Transcrito em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 402-409.

²⁴³ Relação dos instrumentos de Francisco José de Lacerda e Almeida enviados para Lisboa [1803]. Cota original em: Arquivo Histórico e Ultramarino, livros de Moçambique, códice 130. Transcrito em: MARTINS, **Francisco José de Lacerda e Almeida, Travessias Científicas e Povos da África Central (1787-1884)**, p. 150-153.

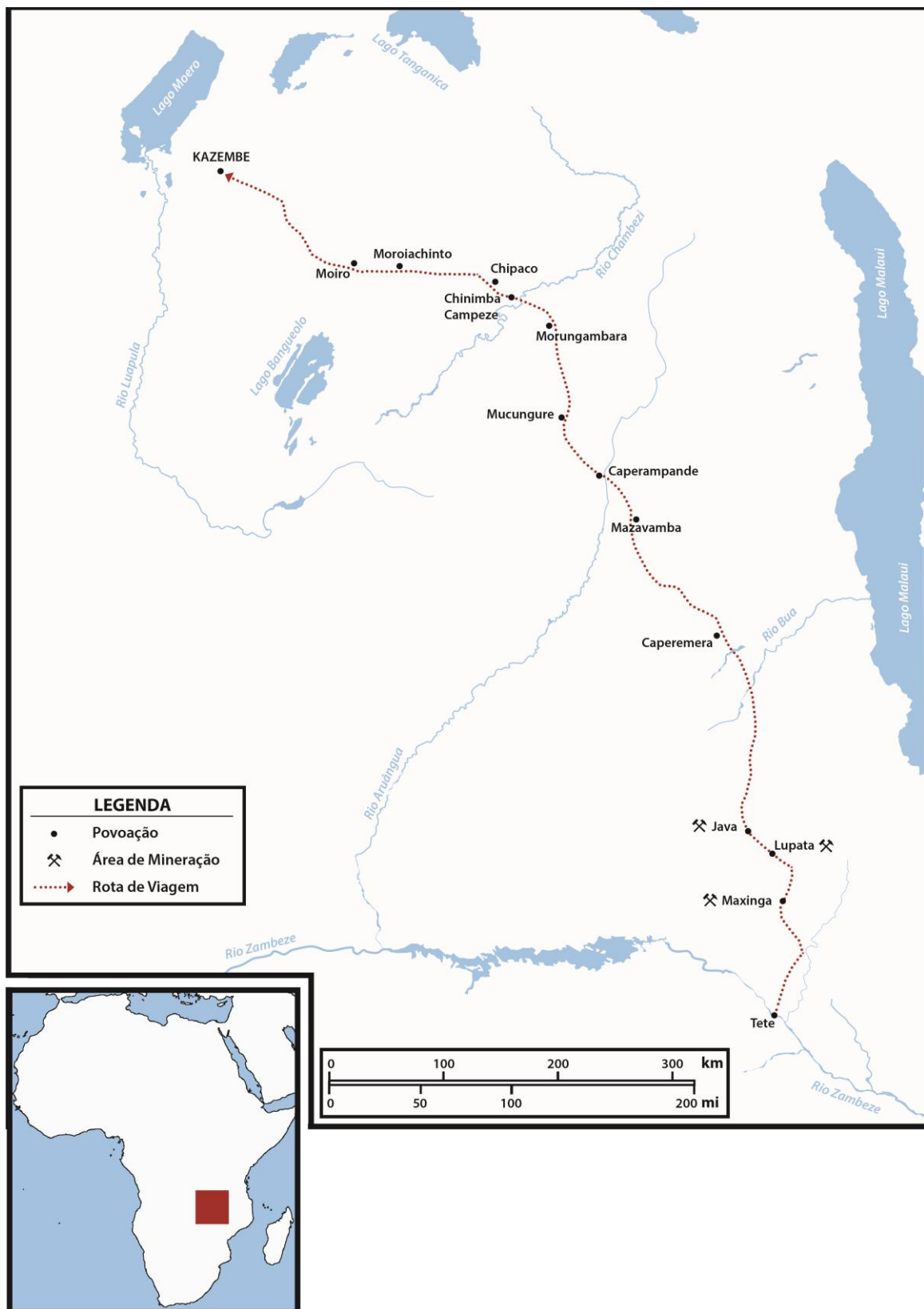
²⁴⁴ Elaine Ribeiro, durante a defesa dessa dissertação, alertou para a possibilidade de essa divisão da comitiva em duas frentes, durante a viagem de travessia por terra, não ter sido espontânea, e sim corresponder aos costumes e estratégias das caravanas africanas.

informações para o reconhecimento do território visando a expansão, também foram decisivos para seu fim frustrado.

3.2: O trajeto da viagem/o percurso

A elaboração deste tópico tem por objetivo a orientação espacial a respeito do percurso que a comitiva da viagem de travessia percorreu pelos caminhos terrestres. Mencionamos os marcos principais do trajeto, que concluímos ser os rios Aruângua e Chambezi, as regiões de mineração de ouro Maxinga, Lupáta e Java, as inúmeras povoações africanas maravilhas, bisas, de sociedades indefinidas e, por fim, o *zimboé* do rei Kazembe (Ver Mapa 5). Para isso, seguiremos a sequência do *Diário de Tete ao Kazembe*.

Mapa 5: Trajeto da viagem de travessia por terra



Este mapa foi desenvolvido especialmente para essa dissertação. Utilizamos o mapa feito por José de Oliveira Boléo para auxiliar na elaboração de nosso mapa. BOLÉO, José De Oliveira. A viagem do Dr. Lacerda e Almeida (reconstituição do Itinerário). Lisboa: Ministério das Colônias, 1938.

Após meses se preparando para retomar a viagem de travessia, a comitiva comandada por Lacerda e Almeida partiu da vila de Tete, localizada nas proximidades do rio Zambeze, no dia 3 de julho de 1798. Através de um caminho por terra, eles avançaram sentido noroeste do continente africano. Os viajantes estavam deixando a região dos *prazos* da Coroa com o objetivo de atingir as terras do rei Kazembe, mas antes passariam pelos territórios de domínios Marave e Bisa, separados estes pelo rio Aruângua. Neste início de viagem por terra, os *prazos* portugueses Nhaufa, Sonte, Cube, Inhacengueira e as terras Fatiota, Caboamanga, Pequizo, Condo, Chibambo, ficavam para trás.²⁴⁵

Os domínios da sociedade Marave estavam situados entre o *prazo* Inhacengueira, próximo da vila de Tete, e o rio Aruângua. Após saírem das proximidades do *prazo* Inhacengueira, a comitiva passou por três regiões de mineração: Maxinga, Lupáta e Java. Havia intensa escravidão nessas regiões de mineração. A Maxinga era uma região localizada no início do vale formado pelas montanhas que Lacerda e Almeida as denominou de D. João e Mariana e a região de Lupáta era uma região localizada no fim desse vale.²⁴⁶ Nessas regiões, alguns *moradores* administravam a mineração do ouro, que servia, dentre outros usos, para o pagamento do foro à Coroa. Na Java, quem iniciou a mineração de ouro foi Gonçalo Caetano — o mesmo comerciante que arquitetou o encontro de uma embaixada do Kazembe com Lacerda e Almeida. Gonçalo e seu filho, Manoel Caetano Pereira, acompanharam a comitiva da viagem de travessia. Durante todo o percurso em território Marave, Lacerda e Almeida registrou a existência de povoações, mas foi somente após ele passar por Maxinga, Lupáta e Java que ele registrou as maiores. O governador destacou em seu diário as seguintes povoações Marave: a Chitonga, a do *régulo* Caperemera, a do *régulo* Masse, a do *régulo* Mazavamba e a do *régulo* Capangura.²⁴⁷

Em meio ao território Marave, a comitiva utilizou um caminho por terra que continha duas paisagens diferentes: a dos “campestres semeados de arbustos” e a dos “vales que há entre os montes”. O governador registrou ambas paisagens como frescas e férteis, com muitos rios e

²⁴⁵ *Diário de Tete ao Kazembe (Introdução)*, p. 589.

²⁴⁶ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 600.

²⁴⁷ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 613-625.

água potável.²⁴⁸ Esse perfil ambiental se manteve do rio Zambeze até o rio Aruângua. Após quase dois meses viajando, a comitiva chegou no rio Aruângua dia 25 de agosto de 1798.²⁴⁹

Após o rio Aruângua iniciavam os domínios da sociedade Bisa, que terminavam no rio Chambezi. A paisagem entre esses rios era semelhante aos campestres e aos vales que predominaram na paisagem dos domínios Marave, porém não continham a mesma frescura e fertilidade. Escreveu Lacerda e Almeida que “[...] desde o Aruângua até aqui, o terreno não convida para fazer-se nele morada, pela sua aspereza, pedraria, segura e tristeza”.²⁵⁰ Depois do rio Aruângua, Lacerda e Almeida mencionou mais vezes em seu diário sobre a presença de pantanais e arbustos densos.²⁵¹ Entre o rio Aruângua e o rio Chambezi, o governador não registrou regiões de mineração do ouro, como fez em território Marave, mas registrou várias povoações bisas. As principais povoações bisas registradas pelo governador entre os rios Aruângua e Chambezi foram as do *fumo* Caperampane, do *régulo* Mucungure e do *régulo* Morungabambara.

No dia 10 de setembro, a primeira divisão da comitiva chegou ao rio Chambezi, que estava localizado entre as bacias do Zambeze e do Congo. O rio Chambezi era o marco final da sociedade Bisa. O destino da comitiva da viagem era agora chegar no *zimboé* do rei Kazembe. As principais povoações registradas pelo governador entre o rio Chambezi e o *zimboé* do rei Kazembe foram as do *fumo* Chinimba Campeze, do *fumo* Chipaco, do *fumo* Moiroachinto e do *fumo* Moiro.²⁵² Em sua maioria, eram povoações súditas do rei Kazembe.

As povoações africanas foram descritas por Lacerda e Almeida ao longo do *Diário de Tete ao Kazembe* e servem de marcos espaciais para acompanhar o trajeto da comitiva. No dia 12 de setembro, parte da comitiva chegou na povoação do *fumo* Chinimba Campeze, que era grande e populosa. Na povoação do *fumo* Chipaco, eles chegaram no dia 14 de setembro. Segundo Lacerda e Almeida, essa era “a maior e mais populosa de todas” as povoações. Catara, um dos *manamucates* que acompanhavam a expedição, “falava nele [no *fumo* Chipaco] com respeito”.²⁵³ O *fumo* Chipaco recebeu o governador pessoalmente. Como forma de auxílio, o

²⁴⁸ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 589-625.

²⁴⁹ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 625. Há uma confusão quando se trata do rio Aruângua nos relatos de Lacerda e Almeida. Segundo ele, haveriam três rios Aruângua: um estava entre Sena e Manica, o outro estava na região da Java e o último era este, que dividia os domínios Marave e Bisa. Este último chegava até Zumbo, onde o rio Aruângua se encontrava com o rio Zambeze.

²⁵⁰ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 627.

²⁵¹ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 625-631

²⁵² *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 625-632.

²⁵³ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 635.

fumo lhes socorreu com mantimentos e também forneceu pessoas para socorrer a segunda divisão da comitiva, que vinha atrasada.²⁵⁴ Na povoação de Moroachinto, Lacerda e Almeida permaneceu alguns dias por três motivos principais. O primeiro era para os carregadores descansarem, pois eles precisariam aguentar a marcha difícil esperada para os próximos dias. Outras razões visavam conseguir mantimentos e realizar observações aos satélites de Júpiter.²⁵⁵ Importante frisar que, quanto mais próximos do reino do Kazembe, mais dinâmico se mostrava o comércio africano, tendo em vista que o reino era um grande produtor e fornecedor de mercadorias para o comércio do sudeste africano.

No final de setembro de 1798, a comitiva se aproximava do *zimboé* do rei Kazembe (Ver Mapa 6). No dia 30 de setembro, através de uma estrada recentemente aberta, a primeira divisão iniciou o trecho final.²⁵⁶ A “estrada [era] breve e desembaraçada”.²⁵⁷ Neste trecho final, a comitiva foi encontrando pessoas próximas ao rei, como dois irmãos seus e um filho do *fumo* Anseva. Lacerda e Almeida conseguiu registrar em seu diário até o dia 3 de outubro e faleceu quinze dias depois. Não há registros dele sobre o *zimboé* do rei Kazembe e tampouco sobre conversas com o rei africano, somente sobre a aproximação da comitiva em direção ao reino. Segundo o padre capelão Francisco João Pinto, o local de morte do governador foi a própria corte do rei Kazembe.²⁵⁸ Da vila de Tete ao reino do Kazembe a expedição viajou 270 léguas.²⁵⁹

²⁵⁴ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 636.

²⁵⁵ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 638.

²⁵⁶ *Zimboé* era a residência do rei Kazembe. Segundo Carla da Costa Vieira, *zimboé* era a capital do reino Kazembe. Ver glossário em: VIEIRA, **Os portugueses e a travessia do continente africano**.

²⁵⁷ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 641.

²⁵⁸ *Diário do Padre*, p. 646.

²⁵⁹ Ofício do governador de Moçambique Francisco Guedes de Carvalho e Menezes da Costa ao secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar D. Rodrigo de Sousa Coutinho justificando-se por ainda não ter apresentado os resultados finais da expedição de travessia. Cota original: Arquivo histórico ultramarino (Moçambique, Caixa 85, documento 57). Transcrito em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 332.

Mapa 6: Cópia do 23º mapa de Lacerda e Almeida referente ao trajeto de Tete ao Kazembe. Mapa elaborado na Sociedade Real Marítima



Fonte: PEREIRA, Magnus Roberto de Mello; RIBAS, André Akamine. **Francisco José de Lacerda e Almeida: Um astrônomo paulista no sertão africano.** Coleção Ciência e Império, v. 02. Curitiba, PR: Editora UFPR. 2012, p. 798.

O Mapa 6 foi elaborado pela Sociedade Real Marítima e representa cartograficamente o trecho final da expedição que Lacerda e Almeida comandou. Não tive acesso à versão cartográfica feita em Moçambique sobre esse trecho e tampouco aos rabiscos originais do governador. De todo modo, farei uma análise breve desse mapa. O Mapa 6 possui uma linha imaginária horizontal ao centro que divide o mapa em dois hemisférios distintos, um percorrido pelos portugueses (abaixo da linha) e o outro não percorrido (acima da linha). No hemisfério abaixo dessa linha contém desenhados alguns rios que os trabalhadores da expedição atravessaram para chegar ao reino do Kazembe, além de algumas povoações africanas pelas quais a comitiva passou, que estão representadas em pontos vermelhos. Além disso, a parte de baixo da linha confirma que o trajeto da expedição de fato se encerrou no reino do Kazembe. Já no hemisfério acima dessa linha imaginária, as informações são diferentes, pois é possível observar nele um espaço africano não mapeado pelos viajantes portugueses. Este hemisfério do mapa, sem as informações feitas por Lacerda e Almeida por causa de sua morte, nos lembra que o projeto de travessia Moçambique-Angola foi adiado. De toda forma, caso o governador sobrevivesse e continuasse a descrever sobre a África, seu próximo passo seria atingir a capital do reino Lunda, chamada *mussumba*.

Mesmo que a viagem de travessia por terra não tenha atingido seu objetivo final, que era a costa ocidental, o tópic demonstrou que o percurso percorrido foi bastante longo. Tendo em vista que a expedição mediu a extensão de 270 léguas, e se considerarmos que cada légua portuguesa equivalia aproximadamente a 5 quilômetros, a comitiva percorreu mais de 1300 quilômetros. Isso nos permite concluir que o trabalho dos africanos — de viajar por marcha enquanto carregavam as cargas — foi, no mínimo, significativo.

3.3: O perfil da comitiva e a questão dos carregadores

Utilizamos este tópico para discorrer sobre a adesão, a permanência e a evasão de integrantes que a comitiva sofreu neste trecho da viagem por terra. As relações de poder presentes no sudeste africano e os interesses particulares de alguns *prazeiros* foram fatores que interferiram diretamente nesta dinâmica, com destaque ao perfil dos trabalhadores. A incerteza de pessoas para trabalhar na expedição foi um grande problema para Lacerda e Almeida e o improvisado ao contratar mão de obra bisa e marave foi a solução possível para a comitiva conseguir chegar ao reino do Kazembe, junto do que sobrou da carga original.

A comitiva da viagem de travessia por terra foi uma miscelânea improvisada que sofreu constantes alterações e possuiu variados tipos sociais. A tropa militar da comitiva era formada por quinze *muzungos*, aproximadamente. Eles eram *sertanejos* contratados pelo governador para a função diplomática, logística e militar. Alguns dos *muzungos* levavam junto seus escravizados, os *chicundas*, que eram seus escravizados de confiança. Acompanharam a comitiva alguns príncipes africanos *enviados* pelo rei Kazembe para facilitar a relação diplomática e garantir os projetos comerciais entre as partes. Desde a partida da comitiva da vila de Tete, os príncipes *enviados* Chinimba e Catara acompanharam a comitiva e, após a região da Maxinga, o *enviado* Mussidansaro também esteve presente. Eram *manamucates*. Sua esposa e filha não estavam presentes neste trecho da viagem. Acompanhava a comitiva o padre Francisco João Pinto, que cumpria a função de capelão.

Na base dessa comitiva haviam os trabalhadores africanos, sustentando a viagem de travessia. Esses trabalhadores eram escravizados arregimentados ou pessoas contratadas. No princípio da viagem por terra, quem sustentou a expedição foram os trabalhadores arregimentados, intitulados por Lacerda e Almeida de *cafres estrangeiros*, *cafres* de Sena e *cafres* de Tete. Conforme parte desses escravizados arregimentados fugiram, principalmente por ordem de seus senhores, o governador foi preenchendo essa lacuna por pessoas contratadas. Ao longo da viagem de travessia por terra, os principais sujeitos contratados foram os maraves e os bisas.

Lacerda e Almeida teve muita dificuldade de conseguir mão de obra em que ele pudesse confiar para trabalhar na viagem de travessia por terra. Na vila de Tete, durante os preparativos para a interiorização do continente, enquanto ele redigia a *Introdução*, o governador registrou sua insegurança para iniciar a travessia, devido à falta de tempo, de soldados, de apetrechos de guerra, da quantidade insuficiente de mercadorias — como tecidos e miçangas — e principalmente devido à falta de carregadores em que ele pudesse confiar. A maioria dos *cafres* que ele estava escalando para o trabalho do carregamento das cargas da viagem estava desertando, antes mesmo de iniciarem a interiorização do continente. E o principal motivo para parte dessas fugas eram as ordens à evasão que davam os senhores a esses escravizados. O motivo para os senhores instruírem seus escravizados a fugirem era a insatisfação que eles tinham, como súditos da Coroa, de fornecer obrigatoriamente mercadorias e mão de obra para a viagem de travessia, pois tal fornecimento interferia em suas finanças particulares.

A principal reação desses *prazeiros*, senhores dos escravizados, foi sabotar a viagem de travessia comandada por Lacerda e Almeida. Sobre o incentivo às fugas dos escravizados, escreveu Lacerda e Almeida que “[...] as palestras que seus senhores tinham sobre a

impossibilidade e perigos dessa empresa, se transmitia pelos ditos cafres e os atemorizavam.”²⁶⁰ Lacerda e Almeida também descreveu um episódio no qual o *muzungo* João da Cunha Pereira agredia os *cafres* que *dona* Josefa cedeu para a expedição. O *muzungo* batia e gritava as seguintes palavras: “andem, bêbados, que tua senhora é a que tem culpa de se fazer essa viagem pelos muitos cafres que deu, e se vocês tivessem fugido como tem feito outros, o senhor governador não iria para adiante”.²⁶¹

A evasão dos carregadores africanos enfraquecia o projeto português. A fuga deles, já no início da travessia por terra, animava seus semelhantes a fazer o mesmo. Por conta disso, Lacerda e Almeida precisava dispensar mantimentos e utensílios, ou distribuí-los entre os *muzungos*.²⁶² Com essa baixa de mantimentos, ficava mais difícil enfrentar o frio, além de fragilizar a imunidade das pessoas, principalmente dos estrangeiros. Lacerda e Almeida sabia disso e buscou de muitas maneiras evitar essas evasões.

Um dos grupos que havia se prontificado a trabalhar para o governador era o grupo dos *cafres estrangeiros*. Estes africanos eram súditos do rei Kazembe e em sua maioria pertenciam à sociedade Bisa. Alguns desses africanos haviam viajado com a embaixada comandada pelos *manamucates* Chinimba e Catara e a outra parte deles já estava na vila de Tete comercializando. Estes *cafres estrangeiros* eram pessoas livres. No entanto, a quantidade de *cafres estrangeiros* que se disponibilizaram para trabalhar no carregamento das cargas da expedição não correspondia às expectativas do governador, pois Lacerda e Almeida esperava conseguir uma quantidade maior de carregadores. O governador registrou sua frustração a respeito da negação dos *cafres estrangeiros* para a função do carregamento das cargas

[...] esperando achar de 300 a 400 [carregadores] como se asseguravam haver, com muito trabalho pude juntar 100 pouco mais ou menos, pois uns tinham perecido, outros ido para longe, e outros finalmente não queriam pegar em cargas.”²⁶³

Lacerda e Almeida esperava encontrar em torno de 400 *cafres estrangeiros* para trabalhar como carregadores na expedição, mas conseguiu pouco mais de uma centena. Os africanos que se recusaram a trabalhar para o governador certamente escolheram realizar outras tarefas. Como a maior parte dos *cafres estrangeiros* era de africanos bisas, e tendo em vista o

²⁶⁰ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 587.

²⁶¹ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 602.

²⁶² *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 591-592.

²⁶³ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 587.

forte vínculo dessas pessoas com o comércio, é provável que eles preferiram retomar suas atividades comerciais ao invés de se aventurar em uma viagem longa e com problemas.

Os *cafres de Sena* e os *cafres de Tete* também eram uma opção para a mão de obra no carregamento das cargas da expedição. No entanto, suas fugas ocorreram em massa. Estes sujeitos eram escravizados que o governador arregimentou através de ordens dadas por ele aos senhores de tais *cafres*. Como dito anteriormente, o empréstimo da mão de obra para a viagem de travessia não interessava a estes senhores e por isso esses *prazeiros* orientaram seus escravizados a fugir, aos poucos. No momento da partida da vila de Tete, uma parcela não fugitiva de escravizados arregimentados pelo governador oriundos da vila de Sena e da vila de Tete ainda integrava a comitiva. Sabemos que *dona Paulina Ana de Souza Bragança* cedeu uma parcela desses escravizados, muito a contragosto.²⁶⁴ *Dona Paulina* foi uma das proprietárias de escravizados que os orientou a fugirem. Não foi possível descobrir sobre outros senhores que forneceram tais *cafres* a contragosto para a expedição e que teriam os orientado a fugirem.

Para resolver o problema da fuga em massa dos carregadores, Lacerda e Almeida recorreu à mais poderosa *dona* da vila de Tete, a *Francisca Josefa de Moura e Meneses*. Sabemos que *dona Josefa* foi a principal fornecedora de escravizados arregimentados para a viagem de travessia. Ela emprestou ao governador cerca de 300 escravizados para acompanharem a expedição, sendo cem *cafres* e duzentas *negras*. Com isso, *Francisca Josefa* buscava duas coisas. A primeira era ser reconhecida pela Coroa portuguesa como fiel e boa súdita, mercê destinada majoritariamente aos homens. A segunda era negociar com Lacerda e Almeida, governador dos Rios de Sena, um matrimônio às escondidas com sua sobrinha *dona Leonarda Octaviano dos Reis Moreira*, de 19 anos. Ambas as medidas visavam a manutenção do patrimônio material e simbólico de *Chiponda* e de sua família.²⁶⁵ Era uma maneira de dar continuidade ao projeto familiar que envolvia terras, prestígio e poder. Por isso, no testamento do governador constavam *Chiponda* e sua nova esposa, a *Leonarda*.²⁶⁶

O casamento de Lacerda e Almeida com *dona Leonarda* fazia parte das tentativas desesperadas do governador de concretizar sua travessia. Ele não sabia que sua outra esposa, a *Cecília* (que viajou contigo para a África desde o porto do Rio de Janeiro), havia falecido na vila de Sena no dia 1º de abril de 1798.²⁶⁷ Há um documento de 1799, de autoria do *morador*

²⁶⁴ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 590.

²⁶⁵ RODRIGUES, CHIPONDA: “a Senhora que tudo pisa com os pés”, p. 10.

²⁶⁶ Cópia do testamento de Francisco José de Lacerda e Almeida, ex-governador dos Rios de Sena. Transcrição em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 290-296.

²⁶⁷ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 620.

dos Rios de Sena Joaquim Moraes Rego Lisboa, que reforça que o casamento de Lacerda e Almeida foi visando o sucesso da travessia. Rego Lisboa escreveu que o governador Lacerda e Almeida

[...] viu que os escravos dos moradores desertavam, assim que lhes falavam da viagem. Viu também que a casa de D. Francisca possuía perto de dois mil escravos; que todos o conheceriam seu senhor se ele n'ela casasse; e que como tal levariam a timbre acompanhá-lo; e que sendo a escravatura dele mais obediente entre as mais, só com ela conseguiria, como conseguiu tão penosa viagem. Isto pois é a real causa do seu casamento [...].²⁶⁸

O excerto escrito por Rego Lisboa demonstra três elementos importantes: o poder material e político de dona Francisca Josefa, o casamento de Lacerda e Almeida com *dona* Leonarda visando exclusivamente o fornecimento de escravizados como parte do acordo e a *obediência* dos escravizados caso o governador se tornasse senhor de tal escravatura. Lacerda e Almeida demorou um tempo para perceber que lhe era necessário ser senhor da escravatura para ter qualquer tipo de autoridade sobre ela. Em suma, fica evidente que foi um casamento estratégico, de ambas as partes.

Assim, o que garantiu que os escravizados de *Chiponda* não fugissem foi o casamento de Lacerda e Almeida com Leonarda. Enquanto o governador negociava os trezentos escravizados com *Chiponda*, ela garantia “que à exceção de bem poucos, não temesse a fuga de seus Cafres”. Ao perguntar sobre as *negras*, *Chiponda* respondeu-lhe que se elas lhe acompanhassem, ele “iria se não melhor, pelo menos tão bem servido como com Cafres”.²⁶⁹ Na região dos Rios de Sena, as mulheres tinham fama de serem excelentes trabalhadoras. Registradas no *Diário de Tete ao Kazembe* como *negras*, essas mulheres escravizadas exerciam o ofício da mineração e da agricultura. Os homens consideravam humilhante a lida na terra.²⁷⁰ Aos *cafres*, destinava-se normalmente a tarefa da defesa do território e a caça.

Neste tópico, notamos como a disponibilidade da mão de obra africana para o trabalho na expedição comandada por Lacerda e Almeida dependeu de inúmeros fatores. Poucos *cafres estrangeiros* se interessaram em trabalhar na comitiva da viagem, pois não visualizaram

²⁶⁸ Cópia de uma carta escrita por Joaquim Moraes Rego Lisboa, morador dos Rios de Sena, justificando diversas atitudes tomadas por Francisco J. de Lacerda e Almeida, governador dos Rios de Sena, entre elas a de seu casamento apressado com Leonarda Octaviano dos Reis Moreira, sobrinha da prazeira Francisca Josefa de Moura e Meneses, conhecida por *Chiponda*. Cota original: BNRJ, Seção de Manuscritos, I-28-31-47. Transcrito em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 576.

²⁶⁹ *Diário de Tete ao Kazembe (Introdução)*, p. 588.

²⁷⁰ HENRIQUES, **O pássaro de mel**, p. 130.

vantagens na remuneração que o governador lhes ofereceu. *Os cafres estrangeiros*, de maioria Bisa, provavelmente preferiram se dedicar ao comércio. No caso dos *cafres de Sena* e dos *cafres de Tete*, era preciso que seus senhores visualizassem benefícios para os emprestarem de bom grado à expedição. A saber, foram esses os *cafres* que fugiram em maior quantidade. *Dona Paulina* não teve interesse em emprestar seus escravizados para a expedição, mas *dona Josefa* teve. Na verdade, *dona Josefa* chantageou ao governador um casamento estratégico em troca do empréstimo de sua escravatura. Por isso, os *cafres* de *dona Paulina* fugiram e os *cafres* e as *negras* de *dona Josefa* seguiram com a comitiva até o reino do Kazembe. Para além disso, Lacerda e Almeida recorreu também ao contrato da mão de obra de carregadores maraves e bisas durante o percurso. Percebemos nesse tópico que nem todos os africanos carregadores fugiram da expedição. Foram muitas variáveis que interferiram na questão. Além dos trabalhadores africanos, a comitiva da viagem de travessia possuiu *muzungos*, os *manamucates* Chinimba, Catara e Mussidansaro e um padre capelão. A comitiva da viagem foi um grande mosaico, em alternância constante.

3.4: As sociedades Marave e Bisa

Este tópico aborda aspectos históricos das duas principais sociedades que a comitiva da viagem de travessia por terra interagiu durante o percurso: a Marave e a Bisa. Neste tópico, analisamos poderes políticos e características etnográficas, além de outras, através da historiografia e do *Diário de Tete ao Kazembe*. As sociedades Marave e Bisa forneceram indivíduos para trabalhar para a comitiva comandada pelo governador, de maneira contratada, com o propósito de preencher a lacuna de carregadores causada pela evasão de outros africanos.

Por volta de 1500, ocorreram diferentes levas de migração Marave. A origem desse processo migratório foi a região da Luba, no sudeste do Congo. Durante os séculos XVI e XVII, os maraves continuaram a se expandir e se instalaram a leste do rio Aruângua, na região próxima ao lago Malauí, ao norte do rio Zambeze. Antigas estruturas políticas e culturais do sudeste africano foram profundamente alteradas com a chegada dos maraves — como é o caso das sociedades Senga, Lolo, Macua e Lomue. Neste processo de migração e expansão, a sociedade Marave passou a se organizar politicamente em confederações e seus três Estados principais no século XVII correspondiam ao Kalonga, Undi e Lundu. A sociedade Marave esteve intimamente ligada à escravidão. Segundo Eugénia Rodrigues, as disputas entre os chefes

maraves foi uma das principais fontes de escravizados do período.²⁷¹ No século XVII, os maraves disfrutaram de certa prosperidade econômica, por conta principalmente do comércio de marfim. Com isso, exerceram grande influência política e militar. Contudo, a sociedade Marave estava em declínio no século XVIII.²⁷²

Undi foi o mais forte reinado Marave nos séculos XVII e XVIII. Undi era o título de um chefe político e também era um Estado. A chefia Undi surgiu de um desdobramento do Estado Caronga (Kalonga) ao longo do século XVII. Os maraves Undi aproveitaram o declínio da sociedade Caronga para estender influências em direção ao leste.²⁷³ Há relatos documentais sobre o Estado Undi desde o início do século XVII — período que houve a expansão Undi sobre a sociedade Senga.²⁷⁴ Sua capital foi a cidade de Mano, ao norte de Tete.²⁷⁵ Mano estava em uma posição estratégica para o comércio de marfim e cobre.²⁷⁶ Além disso, o reino Undi não dispensou a comercialização de escravizados, a partir do século XVIII. Desde sua fundação, a capital foi se tornando um centro comercial importante. A Mina de ouro do Mano, nas proximidades da capital, produziu muito ouro.²⁷⁷ Mas quando a comitiva de Lacerda e Almeida passou pela mina, esta já não mais funcionava.²⁷⁸

Durante a análise do *Diário de Tete ao Kazembe*, ficou evidente um perfil militarizado dos maraves. Dentre outros aspectos bélicos, observamos uma forte relação entre os maraves e os arco e flechas. Vale à pena destacar que essa relação não era exclusiva dos maraves. Na verdade, ela representa bem a noção de *cafre*, pois tal instrumento era um símbolo identitário importante para os africanos ao norte do rio Zambeze. Em algumas regiões do sudeste africano, caso o *cafre* não portasse o arco e flechas, ele poderia até mesmo ser aprisionado. Nesse caso, ele somente seria liberado se um suposto proprietário aparecesse.²⁷⁹ Segundo fontes portuguesas, os *cafres* não tinham o costume de atirar com armas de fogo. Os lusitanos diziam

²⁷¹ RODRIGUES, **Portugueses e Africanos nos Rios de Sena**, p. 864.

²⁷² As pesquisas arqueológicas envolvendo o Carbono 14 sugerem que a chegada dos maraves na região do lago Malauí data entre 1420 e 1480. Já a região das margens do Baixo Zambeze não foi atingida pelos maraves antes do século XVI. K. M. PHIRI, O. J. KALINGA e H. H. K. BHILA. *A Zambézia do Norte: a região do Lago Malauí*. Em: **História Geral da África**. Volume V: África do século XVI ao XVIII Brasília: UNESCO, 2010.

²⁷³ RITA-FERREIRA, **Fixação Portuguesa e História Pré-Colonial de Moçambique**, p. 87

²⁷⁴ RITA-FERREIRA, **Fixação Portuguesa e História Pré-Colonial de Moçambique**, p. 123.

²⁷⁵ NEWITT, **A History of Mozambique**, p. 76.

²⁷⁶ RITA-FERREIRA, **Fixação Portuguesa e História Pré-Colonial de Moçambique**, p. 86.

²⁷⁷ As minas de ouro eram chamadas de *Bar* no sudeste africano.

²⁷⁸ RITA-FERREIRA, **Fixação Portuguesa e História Pré-Colonial de Moçambique**, p. 153.

²⁷⁹ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 622.

que os *cafres* não serviam para ser soldados.²⁸⁰ No caso dos maraves, essa relação com o arco e flechas pareceu ser ainda mais forte, pois desde crianças eles não saiam de suas casas sem o arco e flechas.²⁸¹ Inseparáveis dos arco e flechas (ver Imagem 6), os maraves também utilizavam zagaias e machadinhas.²⁸² Tendo em vista esse perfil militarizado e o fato de serem numerosos, os maraves eram uma ameaça real aos viajantes, estrangeiros ou não.²⁸³

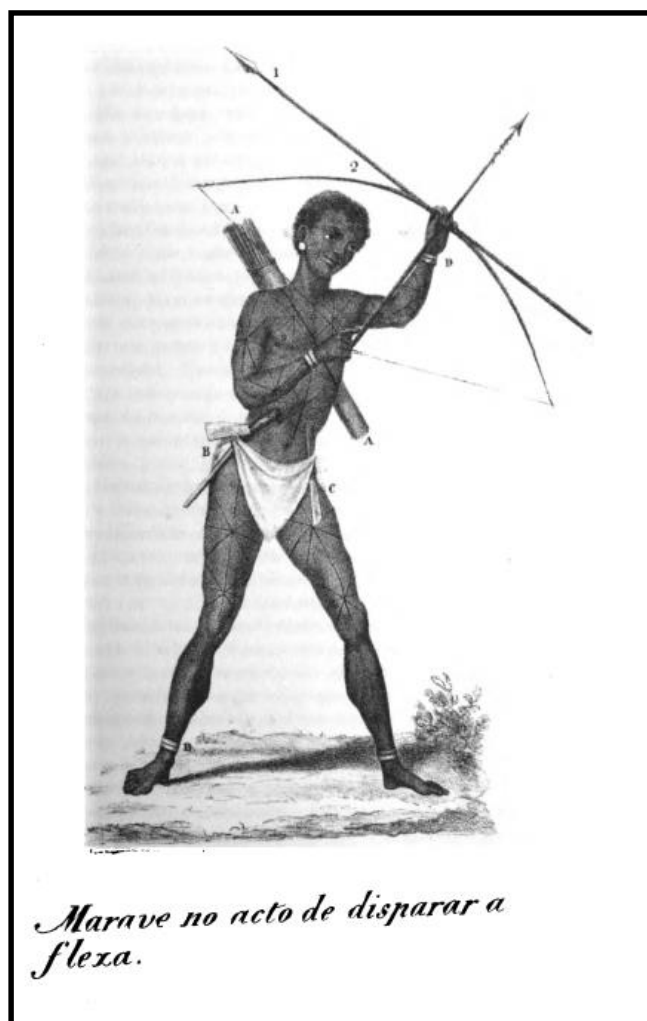
²⁸⁰ WAGNER, “Vivendo cafrealmente pelos sertões”, p. 7-8

²⁸¹ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 593.

²⁸² CASTRO, Dionízio de Melo. Notícia do Império Marave e dos Rios de Sena. Em: *Estudos de História da Geografia da Expansão Portuguesa*. Anais, Volume IX. Lisboa: Junta das Missões Geográficas e de Investigações do Ultramar, 1954. p. 141. Tomo I.

²⁸³ Eugénia Rodrigues, considerando como o governador agia ideologicamente, fez uma comparação muito válida entre os *cafres* e os paulistas. Segundo ela, os paulistas eram, para o governador, os “agentes leais da expansão portuguesa”. Os paulistas bandeirantes, para ele, “produziam riqueza para o Império”. Já os *cafres* não. Inclusive, as inúmeras fugas dos *cafres* demonstram que havia um desinteresse por parte deles em servir à Coroa. Não nos esqueçamos que Lacerda e Almeida era paulista. E para os bandeirantes paulistas um item indispensável era a espingarda, que era inclusive um símbolo forte da colonização portuguesa. No entanto, e tendo em vista a forte identidade cultural dos *cafres* com os arco e flechas, é bem provável que não havia interesse nem afinidade por parte deles em usar as armas de fogo. Nesse raciocínio, os *muzungos* eram mais parecidos com os bandeirantes do que os *cafres*. RODRIGUES, Viagens e Geografias Imperiais, do Brasil à África Oriental.

Imagem 6: Representação oitocentista de um Marave com arco e flecha



Fonte: GAMITO, Antônio Cândido Pedroso; MONTEIRO, José Maria Correa. **O Muata-Cazembe e os Povos Maraves. Chevas, Muizas, Muembas, Lundas e Outros da África Austral.** [1831]. Divisão de Publicações e Biblioteca, Agência Geral das Colônias. V. 01, Lisboa, 1937, p. 57.

Após o rio Aruângua, entre esse rio e o rio Chambezi, estava localizado o território de domínio Bisa. Os domínios dessa sociedade estavam situados perto dos montes Muchinga e do lago Banguelo.²⁸⁴ Em seus diários, Lacerda e Almeida denominou os bisas de *moisas*. Esta sociedade não possuiu uma união política e tampouco construiu um forte reino centralizador.²⁸⁵ Assim como os maraves, os chefes bisas possuíram poderes independentes. Como não possuíam uma agricultura forte, se especializaram no comércio de intermediação e por isso se aproximaram do reino do Kazembe. Próximos do lago Niassa, os bisas passaram a intermediar

²⁸⁴ PHIRI; KALINGA; BHILA. *A Zambézia do Norte*, p. 748.

²⁸⁵ LANGWORTHY, *Zambia before 1890*, p. 42-47.

comercialmente escravizados e marfim do Kazembe com os ajauas e estes vendiam suas mercadorias na Ilha de Moçambique, Zanzibar e Quíloa. Na década de 1790, os bisas passaram a procurar os comerciantes portugueses da vila de Tete.²⁸⁶ Nessa década, os bisas levavam escravos, marfim e cobre do interior da África Central para trocar por tecidos, pérolas, pólvora e armas de fogo com os comerciantes lusitanos. Os bisas criaram inúmeras rotas comerciais entre os rios Luapula e Chambezi e a região leste.²⁸⁷ Diferentes dos maraves, os bisas tiveram maior afinidade comercial com os portugueses, além de terem tido menos conflitos bélicos.

Lacerda e Almeida registrou dois exemplos diferentes no que se refere ao trabalho manual dos bisas. Ele mencionou sobre a produção de ferro e sobre a construção de habitações. Segundo o governador, os bisas fundiam ferro em fornos com formato de pirâmides cônicas truncadas. Aparentemente, os fornos não possuíam seu vértice. Segundo Catara, um dos príncipes africanos que acompanhava a expedição, os lundas do reino do Kazembe faziam semelhante. Os próprios dentes dos bisas, feitos à maneira de serra, eram limados com ferros produzidos, certamente, por eles mesmos.²⁸⁸ No sudeste africano, o ofício de ferreiro poderia aderir pessoas livres mas também escravizadas.²⁸⁹ Provavelmente era um ofício destinado aos homens.²⁹⁰ Sobre as habitações dos *cafres*, elas eram pequenas. A parte inferior era cilíndrica e a superior era uma pirâmide cônica. Mesmo escuras, elas tinham “o benefício de a defender do estrago das chuvas [...]”. As habitações dos bisas eram semelhantes às dos maraves, mas ainda menores. Por fim, o governador escreveu: “me causa grande admiração [os bisas] sujeitarem-se a viver dentro delas muitos indivíduos. Porém, muitos animais vivem em apertadas e estreitas cavernas”.²⁹¹

Os bisas chamavam a atenção dos estrangeiros principalmente por conta de seus penteados. O pó que eles utilizavam em seus cabelos era extraído de uma madeira e tinha a

²⁸⁶ RODRIGUES, Eugénia. Ciência europeia e exploradores africanos: a viagem de Francisco José de Lacerda e Almeida ao Kazembe. Em: **Africana Studia**. Revista Internacional de Estudos Africanos, n.º. 17, 2011, p. 84.

²⁸⁷ PHIRI; KALINGA; BHILA. A Zambézia do Norte, p. 749.

²⁸⁸ Lacerda e Almeida: Cópia das Notícias dadas por Manuel Caetano Pereira, comerciante que se entranhou pelo interior da África, até a Povoação ou cidade do Rei Cazembe. Transcrito em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 566.

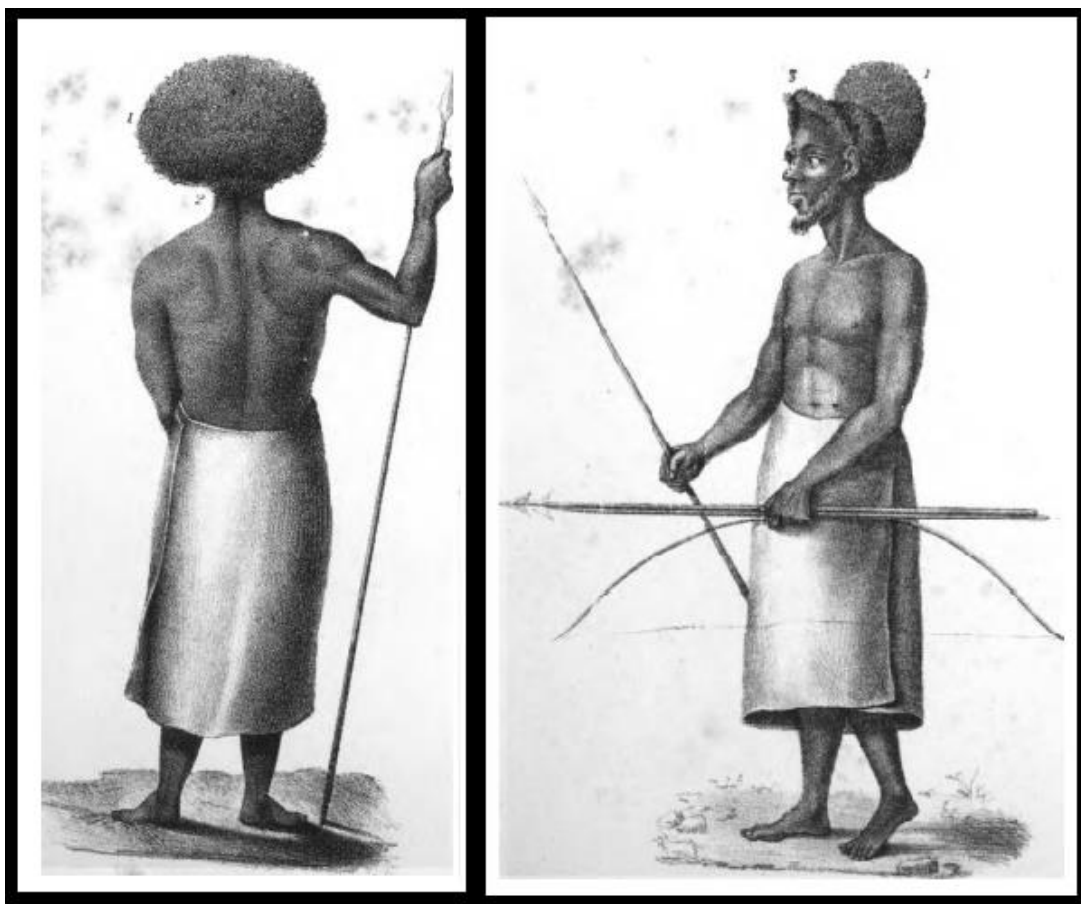
²⁸⁹ Em uma carta trocada entre Lacerda e Almeida e João Felipe de Carvalho, há a menção a um “escravo ferreiro”. Isso nos permite compreender que o ofício de ferreiro abrangia não somente pessoas livres como também escravizadas. Carta de Joao Felipe de Carvalho ao governador dos Rios de Sena Francisco José de Lacerda e Almeida sobre a dificuldade em fazer com que os moradores obedecessem às ordens do governador. Em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 212.

²⁹⁰ No Sul de Moçambique, na região de Delagoa, cabia aos homens o controle das ferramentas (machado, enxada), e às mulheres o trabalho na agricultura a partir desse ferramental.

²⁹¹ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 631. Nessa passagem, Lacerda e Almeida foi extremamente preconceituoso, pois ele colocou em uma mesma condição os *cafres* e os animais.

coloração de um vermelho forte.²⁹² Em um documento, escrito em conjunto com Gonçalo Caetano Pereira, Lacerda e Almeida escreveu: “atraiu muito minha atenção, e admiração, o toucado dos cabelos [dos bisas]: que coisa tão bem feita”.²⁹³ Os bisas foram descritos pelo governador como “homens de altos penteados e espertaduras.”²⁹⁴ Sobre a aparência dos bisas, ver Imagem 7.

Imagem 7: Indivíduos Bisas com penteados característicos



Fonte: GAMITO, Antônio Cândido Pedroso; MONTEIRO, José Maria Correa. **O Muata-Cazembe e os Povos Maraves. Chevas, Muízas, Muembas, Lundas e Outros da África Austral.** [1831]. Divisão de Publicações e Biblioteca, Agência Geral das Colônias. v. 01, Lisboa, 1937, p. 218.

²⁹² *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 626. Sobre os penteados dos bisas, Lacerda e Almeida escreveu: “Vi pela primeira vez as cabeças, ou os penteados dos Moisas [bisas], empoados com uns pós tão vermelhos como o carmin, e supondo ser oca pedi um pouco daquele barro para o ver; disse-me Caperemera que não era barro aquilo que eu via, mas sim um pó que faziam de um pau daquela cor. Deu-me um bolo, ou pau do dito pó, que faço conta remeter à Senhora Majestade [...]” *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 621.

²⁹³ Cópia das Notícias dadas por Manuel Caetano Pereira, comerciante que se entranhou pelo interior da África, até a Povoação ou cidade do Rei Cazembe. Transcrito em PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 566.

²⁹⁴ Segundo Bluteau, espertadura era “a divisão que se [fazia] do topete pelo alto, e meio da cabeça, ficando como um rego [um sulco]. BLUTEAU, **Dicionário da Língua Portuguesa composto pelo padre D. Raphael Bluteau, reformado, e acrescentado por Antônio de Moraes Silva Natural do Rio de Janeiro**, 1789, p. 549. Tomo I.

O posicionamento de Lacerda e Almeida sobre os africanos sempre foi oscilante e no caso dos bisas isso também ocorreu. Se em alguns momentos ele admirou o penteado dos bisas, ou registrou estes africanos como “bem feitos e robustos”, em outros momentos ele os difamou. Chegou a comparar os *cafres* bisas a demônios pelo menos duas vezes.²⁹⁵ Em outro momento, Lacerda e Almeida descreveu sobre a elaboração das vestimentas bisas, que eram feitas à base da casca de árvores e que eram utilizadas presas à cintura.²⁹⁶ Sobre a confecção dessas vestimentas, ele também escreveu:

De tarde fui visitar o aquartelamento dos Muizas [bisas], e me pareceu estar dentro de uma povoação de artistas. Cada uma família, ou cada um indivíduo que não a tem, estava dentro de pequenas barracas feitas de ramos de árvores, e em todas elas soavam as pancadas que davam em cascas de paus, com umas machadinhas também de pau, para a estenderem a fazerem seus panos.²⁹⁷

Mesmo com inúmeros conflitos entre Lacerda e Almeida e os sujeitos das sociedades Bisa e principalmente Marave, essas pessoas foram importantes para a comitiva conseguir atingir o reino do Kazembe. Além do trabalho que os maraves e os bisas realizaram para o governador no carregamento das cargas, houve também o fornecimento de informações e de alimentos por parte deles. A proposta deste tópico foi trazer elementos que consideramos relevantes sobre os indivíduos das sociedades Marave e Bisa e que não teriam espaço em outro tópico dessa dissertação.

3.5: O trabalho dos carregadores

Este tópico demonstra a importância fundamental do trabalho dos carregadores africanos para realização da viagem de travessia por terra. Argumentamos que, além da atividade do carregamento das cargas da expedição, os trabalhadores também realizaram inúmeras outras. No entanto, diferente do *Diário de Quelimane a Tete* (documento que o trabalho dos marinheiros africanos aparece nitidamente), no *Diário de Tete ao Kazembe* o trabalho dos africanos carregadores é percebido esporadicamente. Por isso, neste tópico fiz uma abordagem resumida sobre o trabalho dos africanos carregadores da viagem de travessia comandada por Lacerda e Almeida. Outros aspectos sobre o trabalho realizado por esses

²⁹⁵ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 626, 636.

²⁹⁶ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 628.

²⁹⁷ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 605.

carregadores africanos aparecem no Capítulo 4, nos tópicos sobre as Mulheres, sobre a Resistência e sobre os Conflitos.

O trabalho de carregamento das cargas da expedição se iniciava ao nascer do sol.²⁹⁸ Os trabalhadores estiveram obrigados a carregar as cargas da expedição, que eram constituídas de caixas e caixotes contendo inúmeros itens escolhidos pelo governador. A lista de despesas da expedição demonstra que o peso dessa carga era alto. Açúcar, café, pólvora, garrafas de cachaça, vinagre, manteiga, azeite, poltronas, marfim, barras de cobre, são itens pesados.²⁹⁹ O governador não mencionou sobre ferramentas que pudessem facilitar o carregamento dessas caixas e caixotes, nos sugerindo que essa atividade era feita sem o fornecimento de utensílios.

Além das cargas da viagem de travessia, os carregadores também eram obrigados a levar o governador e alguns *muzungos* em cima dos *palanquins* (ver Imagem 2). Inclusive, quando as povoações africanas eram grandes, como foi o caso da povoação do *fumo* Chipaco, os carregadores africanos transportavam as pessoas brancas nos *palanquins* até mesmo dentro de tal povoação, por cima dos tetos das casas (que eram baixos) e entre elas.³⁰⁰

Além do peso da carga, esses carregadores se viram obrigados a limpar os arbustos e espinheiros que partes do caminho terrestre continham e que os impediam de continuar a viagem.³⁰¹ Sobre esses empecilhos, em uma passagem ele escreveu: “os arbustos que povoam essa terra [próximas à povoação do *régulo* Mucungure] foram tão bastos que os cafres tiveram grande trabalho em os desbastar em muitas partes para poderem passar as nossas carruagens [*palanquins*].³⁰² Em alguns locais, havia a necessidade de atravessar os matos que eram altos e fechados.³⁰³

Como dissemos, Lacerda e Almeida pouco registrou sobre o trabalho dos carregadores africanos no *Diário de Tete ao Kazembe*. Abaixo, segue uma das poucas passagens em que Lacerda e Almeida se preocupa em registrar sobre o trabalho dessas pessoas em tal documento:

²⁹⁸ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 596.

²⁹⁹ Atestado passado pelo escrivão Deputado da Junta Real da Fazenda de Moçambique Vicente José da Silva Negrão a pedido do governador de Moçambique Isidro de Almeida Sousa e Sá das despesas feitas pela expedição de travessia da África. Anexo: Relação da despesa feita no ano de 1798 na expedição do interior da África para o descobrimento da comunicação das duas costas oriental e ocidental tirada do livro da Receita e Despesa do feitor da Fazenda Real da Vila de Tete. Cota original: Arquivo Histórico Ultramarino, Moçambique, Caixa 93, Documento 87. Transcrito em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 402-409.

³⁰⁰ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 636.

³⁰¹ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 638.

³⁰² *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 630.

³⁰³ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 639.

Por três inconvenientes passamos hoje: o primeiro, e o mais benigno, foi a larga marcha que fizemos para termos água. O segundo [foi] um pantanal que atravessamos, há pouca distância de uma serra, onde os cafres se metiam até o meio das coxas. O terceiro, e o mais perigoso, foi o fogo dos campos que nos cercou, e nos deu grande trabalho [...].³⁰⁴

Essa passagem nos fornece algumas leituras. A primeira é que, além da distância necessária para se chegar ao reino do Kazembe, ainda havia trechos paralelos a serem percorridos pelos carregadores (como para buscar água e mantimentos), pois nem sempre os integrantes da expedição tiveram fácil acesso a esses itens indispensáveis. Eram os próprios carregadores que realizavam esses deslocamentos. A segunda leitura se refere ao trabalho realizado pelos *cafres* para atravessar os pantanais, que apareciam diante da estrada e era preciso atravessá-los. Depois do rio Aruângua, surgiu uma quantidade significativa de pantanais para serem superados e em alguns deles havia a decomposição de plantas, pondo em risco a saúde dos viajantes.³⁰⁵ A travessia dos pantanais exigia que os carregadores levantassem as caixas e os caixotes acima do nível da água. Por fim, cabia aos carregadores o trabalho de apagar o fogo nos matos da estrada, causados pelo clima seco da estação ou pelas próprias populações (com o intuito de limpar o mato). Essa presença de fogo também ameaçava a integridade física deles.

Como a comitiva da viagem de travessia por terra se dividiu em duas divisões, foi comum o governador, que estava na primeira divisão, convocar alguns *cafres* que lhe acompanhavam para ir até a segunda divisão para colher notícias ou lhes socorrer. Esses *cafres* fizeram dois tipos de serviço: atuaram como mensageiros, permitindo ao governador tomar as decisões acerca da primeira divisão, e forneceram informações para ele registrá-las no *Diário de Tete ao Kazembe*.

Um dos mapas elaborados originalmente por Lacerda e Almeida, referente às proximidades da Maxinga, permite dimensionar o nível de trabalho dos carregadores em um dia normal de viagem (ver Mapa 3 e Mapa 7). A observação em questão se refere às inúmeras travessias de um ribeirão feitas pelos carregadores. Entre as montanhas, ao longo de um vale, o ribeirão percorria tortuosamente toda a planície. O trajeto dos viajantes foi representado no *Mapa* com um pontilhado. Ao analisarmos o trajeto, percebemos que os trabalhadores africanos atravessaram o ribeirão mais de 15 vezes (levando cargas pesadas). No mapa anterior a este,

³⁰⁴ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 629.

³⁰⁵ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 638.

observamos que os carregadores atravessaram o mesmo ribeirão outras duas vezes. Essas inúmeras travessias seguidas, feitas pelos carregadores, não constam em seu diário, somente em tal mapa. Sobre esse vale, escreveu Lacerda e Almeida: “esta planície é bastante fértil, pois além dos regatos serpenteia um ribeirão de ótima água.”³⁰⁶ Cabe observar que esse mapa permite outra leitura. É possível que essa escolha de caminho, aparentemente bastante trabalhosa, tivesse sido intencional, inspirada em algum costume africano, pois o acesso à água potável para a hidratação ao longo desse trajeto esteve garantido.

³⁰⁶ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 600.

Mapa 7: Cópia do 3º mapa de Lacerda e Almeida referente ao trajeto de Tete ao Kazembe.
Mapa elaborado na Sociedade Real Marítima



Fonte: PEREIRA, Magnus Roberto de Mello; RIBAS, André Akamine. **Francisco José de Lacerda e Almeida:** Um astrônomo paulista no sertão africano. Coleção Ciência e Império, v. 02. Curitiba, PR: Editora UFPR. 2012, p. 778.

Lacerda e Almeida escreveu pouco sobre o trabalho dos carregadores no *Diário de Tete ao Kazembe* e a causa disso é uma conjunção de fatores. Como o governador estava em meio a um trajeto pouco conhecido para os portugueses, a anotação sobre *os usos e costumes* de sociedades como Marave e Bisa, além de outras, lhe parecia mais interessante do que o registro sobre aspectos do trabalho dos carregadores. A fertilidade das terras Marave e a infertilidade do solo Bisa aparecem mais vezes do que o referido trabalho dos *cafres* e observações sobre o comércio de origem africana também. Descrições sobre a falta de mantimentos, sobre sintomas da malária que Lacerda e Almeida sofreu e sobre conflitos por causa dos *milandos* também tem mais relevância no diário se comparados com as descrições sobre o trabalho dos carregadores africanos.

O registro desses assuntos acima mencionados não impossibilitaria o governador de observar o trabalho de carregamento das cargas e fazer anotações. As poucas informações que aparecem neste diário sobre o trabalho desses africanos ocorreram por acaso. Ele não fez questão de registrar a importância dos carregadores africanos. Minha hipótese é que as fugas em massa dos *cafres* carregadores lhe atordoaram e lhe ressentiram a ponto de ele registrar somente as evasões e não o trabalho dos *cafres* que permaneceram na expedição. Enfatizar a evasão dos carregadores em seu diário e não o trabalho daqueles que se mantiveram na expedição lhe pouparia também da responsabilidade caso seu projeto fracassasse, pois o erro estaria no *outro*, no africano, e não no elemento europeu.

As descrições sobre o trabalho dos carregadores não foram uma prioridade no *Diário de Tete ao Kazembe*, contudo seria impossível Lacerda e Almeida atingir o reino do Kazembe e tampouco escrever seu diário sem o trabalho que esses carregadores realizaram. Nossa hipótese é que Lacerda e Almeida omitiu em seus registros o trabalho dos carregadores africanos, e evidenciou a evasão deles, pois caso ele e a Coroa portuguesa fracassassem na viagem de travessia, a responsabilidade por isso estaria no elemento africano.

3.6: As trocas e os pagamentos

Neste tópico, analisamos como as relações de negociação, de trocas e de pagamentos foram feitas durante o trajeto da viagem por terra. Para essas relações, havia um protocolo esperado, mas algumas vezes elas foram improvisadas. As relações de poder foram um elemento decisivo por de trás dessas relações de negociação, de trocas e de pagamentos.

Na viagem por terra comandada por Lacerda e Almeida, os escravizados arregimentados receberam apenas a alimentação como contrapartida ao trabalho realizado por eles. Inclusive, esse foi um dos motivos que corroborou para a fuga em massa desses trabalhadores, embora o motivo central tenha sido a sabotagem dos senhores de escravizados à expedição. Já os africanos contratados receberam o pagamento conforme havia sido combinado e normalmente essa contrapartida envolvia “fato cafreal, miçanga e velório, única moeda que corre nesses rios”.³⁰⁷ Os *manamucates* que acompanharam a comitiva receberiam donativos por parte do rei Kazembe e os *muzungos* receberiam compensações, além de títulos.

Para atravessar a África, não bastava arregimentar os escravizados e/ou pagar o trabalho dos carregadores contratados, pois também era necessário pagar as taxas cobradas pelas populações residentes. Enquanto a comitiva chefiada por Lacerda e Almeida esteve em território Marave, a cobrança de tributos por parte dos indivíduos das povoações foi constante. A cobrança das taxas referia-se à utilização da estrutura local, tais como caminhos, pontes, segurança e informações. Algumas vezes, era preciso mobilizar *fumos* ou *régulos* para autorizar a passagem de estrangeiros e até mesmo de africanos. Era uma prática tradicional, tendo em vista o risco de os viajantes causarem transtornos, distúrbios e abusos.

Uma das formas de aproximação entre as partes portuguesa e das chefias africanas foi a de presenteamentos. Quando a comitiva de Lacerda e Almeida esteve na povoação do *régulo* Caperemera, ele buscou articular uma aliança comercial promissora com o *régulo*. Os objetivos do governador, nesse momento, eram dois: o principal era firmar a compra de marfim e ouro diretamente do *régulo*, mas ele desejava também que o chefe africano escravizasse todos os carregadores da comitiva que decidissem por fugir. O governador recorreu a um poder africano para lhe auxiliá-lo e inicialmente o *régulo* mostrou-se disposto a cumprir o acordo. Como era costume no sudeste africano a troca de presentes para fortalecer o vínculo entre as partes, o governador entregou um xale, uma peça de zuarte, um frasco de cachaça e um pano de cauril. Esse era o “sinal de amizade” necessário para a formação do vínculo entre as partes. Em troca, no dia seguinte, Caperemera lhe deu um dente de marfim.³⁰⁸

A passagem acima, envolvendo a troca de presentes entre governantes, é exemplar para discorrermos sobre o conceito de Economia do Dom, de Marcell Mauss. Embora com aparência de trocas voluntárias, o conceito nos alerta para a obrigatoriedade implícita da trocas recíprocas dessas dádivas. Assim, a entrega das mercadorias portuguesas por Lacerda e Almeida, a

³⁰⁷ *Diário de Tete ao Kazembe (Introdução)*, p. 584.

³⁰⁸ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 616-618.

aceitação por parte do *régulo* e a retribuição na forma de marfim por parte de Caperemera, representa um caminho esperado e necessário para a conclusão dos negócios entre as partes.³⁰⁹ É perceptível como essas trocas dão indícios das relações de poder nelas contidas. Aparentemente, trocar presentes não era para as *pessoas comuns*. Além disso, as mercadorias portuguesas geravam certo fetiche no sudeste africano. Havia artigos de luxo nessas trocas (ou a atribuição de sumptuosidade para os artigos estrangeiros). É compreensível que africanos tirassem proveito dos portugueses nesses presenteamentos. A entrega de qualquer benefício nos *milandos* e também nas situações de desespero — como na doação de mantimentos para a subsistência — não fazia parte desse tipo de economia.

Houve inúmeras formas de negociação entre as diferentes partes integrantes da comitiva. As trocas seguiram a lógica africana, mas itens importados trazidos na carga da expedição tiveram enorme aceitabilidade no sudeste africano. A principal forma de pagamento dos carregadores contratados foi através de panos.

3.7: O repouso e a alimentação

Demonstramos neste tópico como os trabalhadores da comitiva se utilizaram da estrutura africana para realizar a manutenção de seus corpos para somente assim dar continuidade no trabalho de carregamento das cargas da expedição. Ao longo do tópico, discorreremos sobre o fracasso da expedição em conseguir levar seus próprios mantimentos e sobre as maneiras pelas quais os integrantes da comitiva foram socorridos pelas povoações africanas. Em seguida, destacamos três questões culturais africanas: a importância da utilização dos matos (que haviam ao redor da estrada) como uma estratégia de repouso seguro dos africanos, a introdução da mandioca como um recurso importante para a alimentação das populações africanas e a bebida *pombe* como um meio de se nutrir e de sociabilizar.

Ao longo do trajeto por terra, Lacerda e Almeida dispensou uma parte significativa de mantimentos presentes na carga da expedição por falta de trabalhadores para carregá-la. Por isso, sal, mostarda, água ardente, chá, vinagre, farinha de trigo e tocinho foram dispensados para aliviar o volume e o peso do carregamento.³¹⁰ Ainda no início da viagem por terra, Lacerda e Almeida conseguiu consumir manteiga, café e vinho, mas eram produtos que ele comprou

³⁰⁹ MAUSS, Marcel. **Sociologia e Antropologia**. São Paulo: Cosac Naify, 2003.

³¹⁰ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 592, 607.

para sua exclusiva necessidade.³¹¹ Na lista de despesas da expedição, consta que foi comprado para a viagem de travessia também azeite, pimenta e açúcar.³¹² No entanto, esses itens não aparecem sendo consumidos no *Diário de Tete ao Kazembe*, nos sugerindo que eles também foram dispensados por falta de carregadores. Por conta das inúmeras vezes que Lacerda e Almeida dispensou os mantimentos, os itens alimentícios que restaram na carga não foram suficientes para saciar a fome de todos os integrantes. Por isso, foi necessário a comitiva recorrer às povoações africanas atrás de provimento.

Em algumas povoações maraves, havia a venda de uma farinha de milho bem clara.³¹³ Nas plantações das povoações dessa sociedade, havia também batatas, inhames, amendoim, bananas e feijão gandú (chamado de *nhamudoro* no sudeste africano).³¹⁴ Foram poucas as vezes que Lacerda e Almeida registrou no *Diário de Tete ao Kazembe* a respeito da compra de mantimentos em terras maraves e isso ocorreu provavelmente por dois motivos: o primeiro é que a relação entre os portugueses e os maraves não era tão amistosa e o segundo é que ainda havia mantimentos disponíveis para o consumo dos integrantes nas cargas da expedição enquanto eles estiveram em terras maraves.

Depois que a comitiva passou pelo rio Aruângua, quando os viajantes estavam atravessando o território de domínio Bisa, o governador registrou em seu diário compras de mantimentos em povoações africanas com maior frequência. No dia 8 de setembro, na povoação bisa liderada pelo “poderoso” *régulo* Morungabambara, os viajantes compraram farinha trigueira, batata seca ao sol e dez frangos. Como presente ao governador, Morungabambara lhe deu “[...] meio alqueire da dita farinha [trigueira], um pinto e um cestinho de batatas secas [...]” Nessa mesma povoação bisa, os cozinheiros da comitiva, provavelmente os próprios africanos carregadores, extraíram óleo de amendoim e cozinham arroz para todos da expedição. Os integrantes da comitiva estavam evitando o uso do sal, para diminuir a sede durante a viagem, pois nem sempre se encontravam regatos durante o trajeto para se hidratarem. Após Morungabambara salvá-los da fome, o governador não registrou gratidão necessariamente ao

³¹¹ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 598.

³¹² Atestado passado pelo escrivão Deputado da Junta Real da Fazenda de Moçambique Vicente José da Silva Negrão a pedido do governador de Moçambique Isidro de Almeida Sousa e Sá das despesas feitas pela expedição de travessia da África. Anexo: Relação da despesa feita no ano de 1798 na expedição do interior da África para o descobrimento da comunicação das duas costas oriental e ocidental tirada do livro da Receita e Despesa do feitor da Fazenda Real da Vila de Tete. Cota original: Arquivo Histórico Ultramarino, Moçambique, Caixa 93, Documento 87. Transcrito em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 402 a 409.

³¹³ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 631.

³¹⁴ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 605, 611.

régulo, mas sim aos valores religiosos dele. O governador escreveu: “Levantamos as mãos para o céu”.³¹⁵

Lacerda e Almeida chegou a registrar que os bisas se alimentavam da carne de hipopótamo. Sobre a caça destes animais, somente descreveu que ela era realizada pelos bisas com lanças. Segundo o governador, quanto mais envelhecida estava essa carne, mais ela era saborosa para eles.³¹⁶ No entanto, não há registros de consumo de carne de hipopótamo pelos integrantes da comitiva.

Quando chegaram na povoação do *fumo* Moiro no dia 28 de setembro de 1798, que se localizava próxima ao reino do Kazembe, o *fumo* lhes deu *pombe*, quatro frangos e uma gazela.³¹⁷ Para os viajantes, as fontes de proteína eram importantes para uma nutrição mais rica. Os integrantes também compraram farinha de mandioca e espigas de milho negro, “que costumavam por ao fumo para o livrarem talvez do estrago dos insetos”.³¹⁸ As povoações africanas tinham suas técnicas para a preservação do alimento.

A povoação do *fumo* Moiro estava próxima do reino do Kazembe e nessas proximidades a utilização da mandioca era maior. Sobre o trato dos africanos da região com a mandioca, o governador escreveu:

Deitam as raízes de molho, e passado certo tempo as tiram da água, deitam-lhe fora a casca e assim inteira a secam ao sol. Quando se querem servir dela a pisam, e moem em uma pedra, e depois fazem a chamada massa. Nas viagens levam as raízes inteiras, e se vão servindo conforme a necessidade que tem. Comem também mandioca doce assada, porém pouco uso fazem deste pão; eu mandei assar umas raízes, mas a massa destas me não agradou: elas são tão fermosas como as que vi em Moçambique.³¹⁹

Lacerda e Almeida registrou a aplicação de técnicas africanas que aumentavam a vida útil da raiz e tornavam seu consumo prático e diversificado. O excerto demonstra a versatilidade da mandioca na região e como ela foi estratégica para os viajantes africanos que a utilizavam. Nesse sentido, a mandioca provavelmente foi um alimento importante para facilitar o comércio de longa distância nessa região próxima ao reino do Kazembe, além de nutrir os *mussambazes*, *patamares*, *mucazambos* e *manamucates* em suas jornadas longe de suas residências.

³¹⁵ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 632.

³¹⁶ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 626.

³¹⁷ Segundo Lacerda e Almeida, o *fumo* Moiro era súdito do rei Kazembe. No entanto, o governador não registrou sobre qual sociedade pertencia aquela povoação. Não inferimos ser uma população bisa pois ela se localizava após o rio Chambezi, para fora dos limites de tal sociedade.

³¹⁸ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 640.

³¹⁹ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 640.

A mandioca é uma planta originada da América do Sul. Durante a colonização da América portuguesa, a mandioca livrou da fome europeus e toda população local. Na África, a mandioca estava sendo um recurso importante contra as crises famélicas. Ela é uma planta resistente à seca, e a falta de chuvas era o motivo central para a fome surgir no sudeste africano. A falta de chuvas normalmente vinha acompanhada da fome, das guerras, de doenças, de gafanhotos, da antropofagia, do escravismo e de migrações.³²⁰ As raízes da mandioca, se mantidas vivas dentro da terra, ganham vida útil. Já o inhame, que é africano, não possui essa qualidade — e tampouco se extraía a farinha dele na época. Na região de Moçambique, a mandioca havia sido introduzida na década de 1760.³²¹ Tendo em vista a facilidade de se adaptar, e a flexibilidade da cultura alimentícia dos povos africanos, seu cultivo estava em expansão no período e no reino do Kazembe ela já era um item indispensável.

Conforme a comitiva se aproximou do reino do Kazembe, seus integrantes foram socorridos com uma alimentação mais farta e nutritiva, se comparada à alimentação obtida nas povoações africanas pelas quais eles haviam passado durante a vila de Tete até o reino africano. Um episódio registrado por Lacerda e Almeida chama a atenção, pois corrobora no entendimento de que a mandioca era um item diferenciado no sudeste africano e que era comum no reino do Kazembe:

Encontrei-me com dois irmãos do Kazembe e um filho do fumo Anseva [...] com um bom provimento de mandioca, carnes do mato seca ao sol e duas cabras para os cafres da expedição; os soldados também tiveram seu provimento do mesmo com separação.³²²

Mesmo que a mandioca tenha demonstrado importância no reino do Kazembe, a base da alimentação dos trabalhadores e a de Lacerda e Almeida ao longo da travessia por terra foi a farinha de milho, consumida ao modo de Angú. No sudeste africano, o milho servia “de pão e base do sustento dos cafres”.³²³ Além do milho e da mandioca, outras fontes de carboidratos estiveram presentes, como a batata, o arroz e o inhame. Até onde se sabe, apenas o inhame tem origem africana, o que demonstra que os africanos permitiram a introdução de outras plantas pois observarem nelas benefícios para as populações.

³²⁰ NEWITT, *A History of Mozambique*, p. 253.

³²¹ BASTIÃO, *Entre a Ilha e a Terra*, p. 99.

³²² *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 641.

³²³ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 511.

Nem sempre os integrantes da comitiva tiveram acesso a fontes de proteína e isso para Lacerda e Almeida, que estava adoecido de malária, foi bastante prejudicial. Sobre a dificuldade da comitiva de obter aves para a alimentação, um dos motivos que a explicam é que tais animais serviam como uma forma de as povoações súditas do rei Kazembe realizarem o pagamento do tributo ao reino em questão.³²⁴

Além do fornecimento de alimentos, a estadia temporária nas povoações marave, bisa e outras era uma oportunidade para o repouso desses trabalhadores, pois nelas havia sombra e fontes de água para beber. Em momentos de repouso longe das povoações, os *cafres* carregadores preferiam ficar escondidos nos matos até a retomada da viagem.³²⁵ Os matos permitiam a esses trabalhadores momentos que eles pudessem conversar entre eles sem a preocupação de serem ouvidos e traduzidos pelos *muzungos*. Na África Central, os matos serviam como refúgios e por isso ofereciam a sensação de segurança aos *cafres*, além de poderem ter funções religiosas e relações com os espíritos.³²⁶ Além disso, a coleta de itens da flora, como por exemplo pequenos frutos, não estava descartada.

Durante os momentos de descanso dos carregadores, poderia acontecer o consumo de uma bebida alcoólica africana feita à base de cereais chamada *pombe*. Elaborada principalmente a partir da fermentação do milho, mas às vezes a partir da mandioca,³²⁷ essa bebida era utilizada em diversas outras situações, como em momentos de confraternização, de matrimônios,³²⁸ de negociações comerciais³²⁹ e também em rituais fúnebres.³³⁰ Era um símbolo relevante, pois envolvia normalmente a música, o canto e a dança, facilitando a unidade entre as pessoas do grupo.³³¹ O rei Kazembe utilizava a bebida em suas *assembleias*.³³² Também se fazia o uso dela na capital do Império Rozvi, ao sul do rio Zambeze.³³³ Tendo em vista sua importância, o *pombe*

³²⁴ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 634.

³²⁵ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 609.

³²⁶ HENRIQUES, *O pássaro de mel*, p. 151-152.

³²⁷ *Diário do Padre*, p. 676.

³²⁸ Autoria desconhecida. **Resposta das questões sobre os cafres, ou notícias etnográficas sobre Sofala do fim do século XVIII**. [1792]. Introdução e Notas de Gerhard Liesegang. Junta de Investigação do Ultramar. Centro de estudos de antropologia cultural. Lisboa, 1966, p. 18.

³²⁹ NEWITT, *A History of Mozambique*, p. 283, 284.

³³⁰ *Diário do Padre*, p. 676.

³³¹ HENRIQUES, *O pássaro de mel*, p. 75.

³³² *Diário do Padre*, p. 665.

³³³ BHILA, Hoyini Hilary Komati. A região ao sul do Zambeze. **História Geral da África**. Brasília: UNESCO, 2010, p. 777. Volume V: África do século XVI ao XVIII.

poderia ser utilizado como presente³³⁴ e como moeda de troca. Quando a confraternização era maior, envolvendo dança e música, os portugueses registraram o momento como *pemberação*,³³⁵ ou *levantar pombe*. A *pemberação* era um momento de alegria, com danças, saltos, tambores e marimbas. Épocas de colheita do milho eram propícias para as festas realizadas com a bebida.³³⁶

Sabendo da importância da bebida no sudeste africano, Lacerda e Almeida a utilizou para outros fins: comprou *pombe* e a entregou a seus carregadores no intuito de lhes agradar desejando que eles fugissem em menor quantidade.³³⁷ Quando o governador se utilizou de tal elemento cultural para obter vantagens à Metrópole, e por não participar diretamente da confraternização, ele distorceu o princípio da bebida. Ao recorrer à aquisição do *pombe*, ele buscou utilizar a bebida como um instrumento de controle. No entanto, houve pouca eficácia: as fugas continuariam. Na verdade, elas nunca cessaram. Ao aceitarem o *pombe*, os *cafres* somente tiraram proveito da expedição.

O acesso aos mantimentos por meio das povoações próximas da estrada pela qual a comitiva passou foi decisivo para a sobrevivência de todos os integrantes da comitiva. Mas o acesso a esses mantimentos nem sempre contemplou o governador, pois os preços poderiam ser altos, as povoações poderiam estar muito distantes e/ou os mantimentos poderiam ser negados para a venda. Além disso, o período estudado demonstra uma África aberta à introdução de plantas que tinham origem nas Américas, como foi o caso do milho, da mandioca e da batata.

Conclusão do Capítulo 3

O Capítulo 3 é resultado de uma investigação acerca do *Diário de Tete ao Kazembe* e de sua *Introdução*. Mesmo que Lacerda e Almeida tenha centralizado em si as atenções do leitor em sua narrativa, a força motriz da expedição esteve de fato nas mãos dos trabalhadores africanos. O projeto de travessia Moçambique-Angola, que foi estruturado em Portugal, considerava os aspectos do sudeste africano apenas superficialmente. A realidade política, social e ambiental era muito mais dinâmica e complexa do que o comandante da expedição considerou. Como saída emergencial a isso, e tendo em vista que as possibilidades de mão de

³³⁴ *Diário do Padre*, p. 699.

³³⁵ *Diário do Padre*, p. 671.

³³⁶ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 626.

³³⁷ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 600.

obra, mantimentos e recursos ambientais nem sempre lhe foram favoráveis, o governador teve meios para improvisar.

Aos carregadores africanos se exigia muito mais do que transportar as cargas da expedição. Esperava-se deles também o fornecimento de notícias sobre o andamento dos carregadores atrasados — da segunda divisão — além de informações a respeito dos aspectos políticos, culturais e ambientais da África. Cabia a esses trabalhadores o cuidado e a atenção para que indivíduos das povoações próximas ao trajeto da viagem não roubassem os itens da carga da expedição e até mesmo a disputa corporal poderia acontecer para a preservação das cargas.³³⁸ As caixas e os caixotes, quando abandonados pelos carregadores que fugiam, eram transportados por africanos que já haviam carregado as suas partes. A compra de mantimentos para a sobrevivência dos integrantes da comitiva cabia também aos *cafres* e às *negras* e essa aquisição era feita em povoações às vezes distantes.³³⁹ Alguns desses trabalhadores africanos, além da função do carregamento das cargas, fazia a função de chefiar os outros carregadores. Esses chefes de *cafres* carregadores eram chamados de *mucazambos*. Além de vigiados pelos *mucazambos*, os *cafres* carregadores passaram a trabalhar sob a vigília dos *mzungos*, com o objetivo de evitar suas fugas.³⁴⁰

³³⁸ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 611.

³³⁹ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 618, 621.

³⁴⁰ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 596.

CAPÍTULO 4: AS MULHERES, OS CONFLITOS E A RESISTÊNCIA

O objetivo do Capítulo 4 é tratar de diferentes situações em que o poder africano esteve evidente durante a viagem de travessia por terra. Para isso, dividimos o capítulo em três tópicos. No primeiro, abordamos sobre a importância das mulheres na expedição comandada pelo governador Lacerda e Almeida e fazemos isso demonstrando a relevância delas na estrutura das sociedades acima do rio Zambeze. Desejamos com esse tópico evitar a invisibilidade das mulheres em nosso estudo. No segundo tópico, discorreremos sobre os conflitos que ocorreram entre as partes europeia e africana durante a travessia por terra e que foram causados pelos *milandos* e pelas fugas dos carregadores africanos. Para isso, abordamos tais conflitos nas Zonas de Contato e tratamos das maneiras de ambas as partes de lidarem com as diferenças entre elas. No terceiro, demonstramos as estratégias que os carregadores da expedição utilizaram para resistir à presença estrangeira e à expedição do governador e fazemos isso observando as maneiras pelas quais os carregadores africanos se posicionaram diante do poder estrangeiro, resistindo e tirando proveito da expedição. A fonte principal para a análise do Capítulo 4 é o *Diário de Tete ao Kazembe*.

4.1: As mulheres

Tratamos neste tópico da relevância das mulheres na estrutura das sociedades do sudeste africano setecentista e das mulheres que tiveram alguma relação com a viagem de travessia comandada por Lacerda e Almeida. As mulheres do sudeste da África desenvolveram vários tipos de trabalhos que eram vistos como femininos, como agricultura, mineração, atividades domésticas e o comércio ordinário. Na expedição, elas se destacaram em várias frentes. Para evidenciar isso, utilizarei dois casos específicos. Um refere-se à *dona Josefa*, uma poderosa senhora que apoiou a expedição do governador. Adicionalmente, destacamos as 200 mulheres descritas como *negras* (que eram escravizadas) que *dona Josefa* forneceu para atuar na comitiva da travessia por terra. Além dessas mulheres, mencionamos sobre outros poderes femininos que sequer foram citados pelo governador.

Percebemos que houve a participação das mulheres africanas para além do que a historiografia costuma inseri-las. No tópico 1.3 desta dissertação, que tratamos sobre o comércio de origem africana, pontuamos a presença das mulheres no comércio comum, no comércio de longa distância e até mesmo na caça de elefantes para a extração do marfim. Ao analisar o trabalho dos marinheiros africanos, destacamos que o ofício desses *cafres* na

navegação não seria possível sem o trabalho de suas companheiras no espaço doméstico, como mostramos no tópico 2.5.

Poucas vezes Lacerda e Almeida mencionou sobre as mulheres em seus diários, tendo em vista que o universo do poder e da defesa era predominantemente masculino. Mesmo que as atividades política e militar fossem esferas de preponderância masculinas, as comunidades da região ao norte do rio Zambeze possuíam perfil matricêntrico e por isso a mãe, a irmã e a filha mais velha do chefe africano assumiam responsabilidades e detinham poder de decisão maior se comparadas a outras sociedades.³⁴¹ Contudo, o governador não evidenciou o poder e a importância que as mulheres possuíam na região acima do rio Zambeze.

O governador invisibilizou as mulheres africanas, contudo coube à elas o cultivo dos mantimentos que as populações locais venderam aos integrantes da comitiva. Estes alimentos salvaram a todos da fome ao longo da viagem de travessia por terra. Quando a expedição de Lacerda e Almeida estava adentrando as terras Marave, ele escreveu que “[...] os homens não cultivam a terra.”³⁴² Lacerda e Almeida mencionou que todo trabalho recaía sobre as *negras*, que trabalhavam muito, enquanto os *cafres* viviam na ociosidade.³⁴³ A agricultura feminina Marave era altamente produtiva.³⁴⁴ Uma enorme quantidade de milho, mandioca, batata, inhame, amendoim e demais plantas, assim como a criação de aves e demais animais, coube aos cuidados das mulheres no sudeste africano.

Quando Lacerda e Almeida buscou maneiras de preencher lacunas da comitiva de viajantes com mais carregadores, pois uma grande parte havia fugido, ele recorreu à *prazeira* Josefa de Moura e Meneses. *Dona* Josefa, a *Chiponda*, controlava uma quantidade alta de pessoas escravizadas e prometeu para a expedição do governador em torno de 200 *negras* para o trabalho de carregamento das cargas, além de uma centena de *cafres*. Antes de as *negras* adentrarem à expedição, essas mulheres prometidas por *Chiponda* estavam trabalhando na mineração do ouro na região da Maxinga.

O trabalho das *negras* na mineração do ouro era enorme. Inicialmente, cabia a elas quebrar os rochedos até reduzi-los a pó, sobre uma rocha maior. Somente concluída essa etapa, as escravizadas lavavam todo esse material para poderem extrair o ouro. Boa parte da mineração na Maxinga só acontecia porque a oferta de escravizados na região de Tete era muito alta.

³⁴¹ CAPELA, **Dona, Senhoras e escravos**, p. 190.

³⁴² *Diário de Tete ao Kazembe (Introdução)*, p. 589.

³⁴³ *Diário de Tete ao Kazembe (Introdução)*, p. 588.

³⁴⁴ RITA-FERREIRA, **Fixação Portuguesa e História Pré-Colonial de Moçambique**, p. 89.

Contudo, a rentabilidade da mineração na região não era vantajosa, devido à intensidade de trabalho em relação aos pequenos resultados obtidos.³⁴⁵

As mulheres na expedição realizaram o trabalho no carregamento das cargas. Quando Lacerda e Almeida chegou na Maxinga, ele escolheu as 200 *negras* prometidas por *dona Josefa* evitando as “velhas, doentes e pejadas”.³⁴⁶ Essas mulheres escolhidas, que trabalhavam pesado na mineração, se tornaram o núcleo duro do carregamento das cargas do governador ao longo do trajeto da viagem de travessia por terra. Lacerda e Almeida escreveu que elas seguiam a comitiva com um caminhar mais vagaroso, provavelmente por conta da escravidão na mineração ao longo de anos. Para o governador, elas eram de confiança e “com boa vontade [lhe] acompanhavam”.³⁴⁷ Por causa do casamento de Lacerda e Almeida com *dona Leonarda*, sobrinha de *dona Josefa*, as *negras* não fugiram do trabalho ao longo do trajeto entre a Maxinga e o reino do Kazembe. Segundo escreveu Lacerda e Almeida, as *negras* trabalhavam tanto ou mais que os *cafres*.³⁴⁸ O fato de elas não fugirem foi um diferencial entre os demais africanos carregadores.

Lacerda e Almeida buscou por mais carregadores durante todo o trajeto da viagem de travessia por terra, mas nem sempre lhe pareceu conveniente pagar o preço exigido. Esse foi o caso do dia 25 de julho de 1798, quando alguns maraves se ofereceram para trabalhar para a expedição mas pediram um valor alto. O governador avaliou a situação e decidiu que “seria melhor continuar a viagem com as negras do modo que [lhe] fosse possível do que convir em dar-lhes a paga que pediam”.³⁴⁹ Em outra situação, Lacerda e Almeida contratou o serviço dos maraves, mas eles não compareceram para carregar as cargas. Preocupado com quem carregaria as cargas, ele escreveu: “nesse caso, só as *negras* podem me tirar do embaraço”.³⁵⁰

O tópico demonstrou que as mulheres eram fundamentais para o funcionamento das sociedades do sudeste africano pois, além de realizarem diferentes trabalhos, a elas se destinava o poder sobre a terra. Além disso, as mulheres foram cruciais para a viagem de travessia de

³⁴⁵ SILVA, Manuel Galvão da. Diário ou Relação das Viagens Filosóficas, que por ordem da sua Majestade Fidelíssima tem feito nas Terras da Jurisdição da Vila de Tete, e em algumas dos Maraves. [1788]. Em: **Anais**. Estudos de História da Geografia da Expansão Portuguesa. Volume IX. Tomo I. Ministério do Ultramar, Junta de Investigação do Ultramar. Lisboa, 1954, p. 316.

³⁴⁶ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 597.

³⁴⁷ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 618.

³⁴⁸ *Diário de Tete ao Kazembe (Introdução)*, p. 588.

³⁴⁹ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 607.

³⁵⁰ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 606.

Lacerda e Almeida, direta ou indiretamente. *Dona Josefa*, por exemplo, garantiu que a expedição chegasse ao reino do Kazembe fornecendo mão de obra. Uma parte dessa mão de obra, que era a das *negras*, formou a parcela dos carregadores que não evadiu e que não trouxe transtornos para o comandante da viagem de travessia.

4.2: Os Conflitos

Discorreremos neste tópico sobre conflitos que ocorreram durante a viagem de travessia por terra. As principais situações de tensão envolveram de um lado os portugueses e de outro os maraves e/ou os carregadores “indisciplinados” e fugitivos. Em um primeiro momento do tópico, abordamos sobre os conflitos que ocorreram entre a comitiva de viajantes e os maraves, com destaque aos *milandos*. Em um segundo momento, tratamos da tensão entre Lacerda e Almeida e alguns carregadores, quando estavam na povoação do *régulo* Caperemera.

Os estudos sobre o sudeste africano pré-colonial mostram a frequência das investidas militares dos sujeitos maraves nas possessões lusitanas.³⁵¹ A região do rio Zambeze, nas proximidades de Tete e Sena, sofreu várias tentativas de invasão. Entre os séculos XVI e XVII, as chefias maraves também tiveram muito interesse na região ao sul do Zambeze, com destaque à Karanga e ao reino do Monomotapa.³⁵² Provavelmente, estava em jogo o domínio sobre as rotas comerciais, mas a cobrança de impostos e a pilhagem não estavam descartadas. Com relação aos portugueses, os maraves tiveram momentos de aliança e de conflitos. No século XVIII, os portugueses, em busca de ouro e de marfim, foram diplomáticos com os maraves para conseguirem circular por suas terras e Lacerda e Almeida buscou fazer o mesmo. Além disso, a mão de obra destes sujeitos africanos era importante para o êxito do comércio português e de seus projetos.³⁵³

Os portugueses evitavam a guerra direta com os sujeitos maraves por dois motivos. O primeiro é que os maraves eram bastante numerosos e bem treinados militarmente e o segundo é que os lusitanos dependiam desses africanos para obter alimentos. Sobre esse grau de dependência, dos *moradores* para com os maraves, Lacerda e Almeida escreveu: “quem dirá ou pensara, que havendo tão bons *prazos* da Coroa, tendo os possuidores além da escravatura os

³⁵¹ NEWITT, Malyn. **A History of Mozambique**. Bloomington: Indiana University Press, 1995. RITA-FERREIRA, António. **Fixação Portuguesa e História Pré-Colonial de Moçambique**. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1982. PHIRI; KALINGA; BHILA. *A Zambézia do Norte*.

³⁵² NEWITT, **A History of Mozambique**, p. 67-71.

³⁵³ NEWITT, **A History of Mozambique**, p. 77.

Mossenzen [...] lhes falta mantimentos no final do ano, e são socorridos pelos maraves com milho?” E havia também a dependência dos portugueses em relação à mão de obra dos maraves. Durante a travessia, o governador precisou contratar maraves para o carregamento. Depois de acertado o valor, alguns maraves aderiram temporariamente à comitiva para prestar serviço à Coroa.³⁵⁴

Os maraves tinham estratégias para a apropriação das mercadorias portuguesas e isso gerava conflitos. Quando a comitiva estava adentrando território Marave, Lacerda e Almeida escreveu que os maraves roubavam os portugueses: “[...] fiz alto já dentro das terras dos Maraves, nossos amigos fingidos, e verdadeiros inimigos, pois só procuram meios, e pretextos, de roubarem o fato dos portugueses que por elas passam.”³⁵⁵ Este excerto mostra o ressentimento português diante da relação com os maraves. Os *moradores* das vilas portuguesas de Sena e Tete temiam os maraves a ponto de os considerarem “péssimos vizinhos”.³⁵⁶ Enquanto a comitiva esteve em território Marave, o governador ordenou que os *muzungos* ficassem de sentinelas nas pernoites para evitarem que os maraves continuassem a furtar as mercadorias.³⁵⁷

Por meio da prática da autoridade africana na Zona de Contato, os africanos desenvolveram uma estratégia para a obtenção de benefícios dos viajantes: o *milando*. Os *milandos* eram um pretexto para a deflagração de conflitos que, visando a resolução deles, havia a necessidade da doação de donativos. A lógica para a resolução do conflito era local. Para solucionar os conflitos, devia-se pagar uma multa e os tecidos eram muito requisitados nessa hora. Os maraves praticavam muito os *milandos*, mas não eram os únicos. Os *milandos* eram um obstáculo recorrente para os viajantes, nacionais ou estrangeiros.³⁵⁸

No dia 27 de julho de 1798, os habitantes marave arquitetaram um *milando* para conseguirem donativos dos integrantes da comitiva. A justificativa para isso era que o gado dos *muzungos*, que seguiam a expedição, havia comido o milho da lavoura de alguns maraves. Após uma conversa tensa, e mesmo a comitiva entregando algum donativo, a resolução não ocorreu como esperada. Como resposta, os maraves, insatisfeitos pela quantia oferecida como donativo, furtaram um *palanquim* e um gado dos *muzungos*. Inconformados, os *chicundas* dos *muzungos*

³⁵⁴ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 594-598.

³⁵⁵ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 593.

³⁵⁶ PHIRI; KALINGA; BHILA. *A Zambézia do Norte*, p. 738.

³⁵⁷ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 595.

³⁵⁸ VIEIRA, *Os portugueses e a travessia do continente africano*, p. 91-92.

resistiram e avançaram sobre os maraves. Os bisas contratados responderam à ação de modo parecido, com violência: esbofetearam lhes na cabeça, além de destruir e furtar suas casas.³⁵⁹ Os maraves lançaram flechas e zagaias contra os bisas e os *chicundas*. Os *muzungos*, que possuíam espingardas, não as dispararam.

Este episódio exemplifica as tensões geradas entre a comitiva e os maraves a partir de um *milando* mal resolvido. Além disso, o episódio evidencia os diversos tipos de interesses nas relações de poder presentes na viagem, por parte de Lacerda e Almeida, dos maraves, dos bisas e dos *muzungos*. Os maraves desejavam obter vantagens diante do estrangeiro, através dos *milandos*, enquanto os carregadores bisas queriam somente concluir o trabalho para receber o jornal combinado. Para os *muzungos*, a conclusão da travessia tanto fazia: seus negócios no sudeste africano continuariam tais como eram antes da chegada de Lacerda e Almeida na região. Não convulsionar as rotas e as relações diplomáticas com os maraves, visando o comércio ainda por fazer, talvez explique o não disparar de suas espingardas.

Ao longo da viagem por terra, Lacerda e Almeida guardou mágoa e ressentimento dos *cafres*, por causa das fugas dos carregadores e de demais empecilhos do projeto de travessia. Orientado por alguns *muzungos*,³⁶⁰ e movido pelo desejo de controlar a conduta dos *cafres*, o governador decidiu tomar atitudes repressivas. As medidas repressoras de Lacerda e Almeida foram três: a negociação com o *régulo* Caperemera a respeito da proibição das fugas dos *cafres*, a destruição dos arco e flechas dos *cafres* e o castigo físico.

Quando a comitiva dos viajantes estava na povoação do *régulo* Caperemera, o governador negociou com o *régulo* marfim em troca de tecidos inteiros e importados. Durante essa negociação, o governador pediu a ajuda do *régulo* para policiar os *cafres* fugitivos. O *régulo* Caperemera lhe garantiu ajuda e a partir deste momento a proibição das fugas dos *cafres* seria uma ordem do *régulo*. Lacerda e Almeida pediu que o *régulo* enviasse seus *patamares* pelas estradas e pelos caminhos avisando a todos que estava proibida a fuga de carregadores. A pena para a continuidade das fugas seria a escravização, a venda dos fugitivos para Moçambique e a exportação deles para além mar. Segundo Lacerda e Almeida, a venda dos africanos na condição de escravizados nos portos de Moçambique para trabalharem em outro continente era “o maior de todos os castigos que se pode dar a um Cafre”.³⁶¹ Por fim, o governador descreveu que os *mucazambos* da expedição assistiram a esses novos acordos

³⁵⁹ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 609-610.

³⁶⁰ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 600-601.

³⁶¹ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 622.

firmados e eram testemunhas de que a proibição das fugas agora eram ordens do *régulo* Capereamera.³⁶²

Depois do apoio que Lacerda e Almeida obteve do *régulo* Capereamera contra a fuga dos *cafres*, pelo menos a título de aparência, o governador se empoderou diante dos africanos. Ele escreveu “que já os podia castigar à [sua] vontade daqui para adiante.” Lacerda e Almeida mandou que alguns *muzungos* fossem às “mussassas (pequenas casas de palha ou ramos de árvore que [os *cafres*] levantam para pernoitarem), se apoderassem dos seus arcos e flechas e os vissem quebrar ali mesmo, na sua presença”. A reação dos carregadores africanos foi de plena consternação, pois os arco e flechas significavam a defesa e eram indicadores de que tais *cafres* não eram “criminosos ou fugitivos”. O arco e flecha era o símbolo da própria liberdade do *cafre* e talvez por isso Lacerda e Almeida e os *muzungos* os reprimiram atacando tais valores.³⁶³

Em outro momento, nas proximidades da povoação do *régulo* Mucungure, Lacerda e Almeida decidiu castigar dois carregadores. O governador não havia superado o ressentimento que ele criou em relação a dois *cafres*, sendo um *mucazambo* e o outro um carregador. Além de chicotadas, colocou os trabalhadores nas gargalheiras. Seu lado escravocrata se posicionava novamente, mas em uma versão pior. De fato, durante a viagem de travessia, não houve simetria nas relações sociais. Lacerda e Almeida disse que os *cafres*, após o castigo, “já são obedientíssimos e estão prontos para fazerem a marcha que quero sem murmurarem [...]”.³⁶⁴ Logo após o registro desse episódio, o governador citou em latim Hipócrates, o “pai da Medicina”, dizendo que aplicou o castigo da gargalheira aos “doentes” e isso os curou.³⁶⁵

Com os castigos aplicados por Lacerda e Almeida nos *cafres*, caiu seu estereótipo de explorador inofensivo, típico do conceito de *Anti Conquista*. O desejo íntimo do governador era o enforcamento desses *cafres*, mas não havia condições para isso. O mais próximo do pescoço desses *cafres* que ele conseguiu chegar foi através das gargalheiras. Era a maneira de o governador “sufocar” as iniciativas africanas que não respaldassem ao projeto português. A bandeira da liberdade, típica dos iluministas, estava sendo contrariada.

³⁶² *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 617.

³⁶³ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 622.

³⁶⁴ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 629.

³⁶⁵ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 629. Segue a passagem escrita em latim pelo governador: “quo applicata jvant continuata sanant”. Lacerda e Almeida estava entendendo que alguns carregadores se passavam por adoecidos para trabalharem menos.

Nesse momento, talvez Lacerda e Almeida estivesse em uma situação de *negação* da realidade. Esse conceito, originalmente proposto por Sigmund Freud, afirma que um sujeito pode negar veementemente uma realidade dolorosa para evitar seu sofrimento. Contextualizemos. Para o governador, o modo como os *cafres* se comportavam na expedição retiravam dele o sucesso do projeto; para ele, os africanos tomavam-lhe o que era seu: a glória de realizar a expansão da África Oriental Portuguesa. Dito de outro modo, os africanos buscavam tomar a África de Lacerda e Almeida. Ao se convencer de que os africanos buscavam usurpar o que lhe pertencia, e de modo algum estava ele usurpando algo dos africanos, Lacerda e Almeida negava para si um dilema moral: não era ele que cometia uma usurpação, era *o outro*. Negar sua imoralidade, atribuindo-a aos *cafres*, pode ter sido “um mecanismo de defesa do ego”.

Uma passagem da psicóloga e teórica Grada Kilomba nos auxilia a pensar essa questão:

Negação [...] é um mecanismo de defesa do ego que opera de forma inconsciente para resolver conflitos emocionais através da recusa em admitir os aspectos mais desagradáveis da realidade externa, em como sentimentos e pensamentos internos. Essa é a recusa em conhecer a verdade. A negação é seguida por dois outros mecanismos de defesa do ego: cisão e projeção.³⁶⁶

Para a *projeção* ocorrer, seria preciso antes Lacerda e Almeida mentalizar uma separação. O próprio conceito de civilização que o governador carregava em si já implicava em uma separação.³⁶⁷ Essa *cisão* já ocorria desde sua chegada na Ilha de Moçambique. O fato de o governador ser carregado em um *palanquim*, ao longo de todo percurso, também demonstra essa *cisão*. Havia uma nítida distinção racial. Além da cor da pele e de outros atributos físicos, o catolicismo fortalecia essa *cisão* e conseqüentemente, a *projeção*. Ou seja, o governador projetava no outro seus próprios defeitos. Para ele, os *cafres* eram os ladrões, os fugitivos, os preguiçosos, os mentirosos e os demônios.

Os conflitos demonstrados nesse tópico apontam aspectos da fragilidade do poder lusitano diante da realidade social e econômica do sudeste africano setecentista. Os *milandos*, além de extraírem donativos dos estrangeiros, enfraqueciam o viajante nos quesitos material e emocional. Ao longo da viagem por terra, Lacerda e Almeida pensou duas vezes ao usar a força

³⁶⁶ KILOMBA, Grada. **Memórias da plantação**: episódios de racismo cotidiano. Rio de Janeiro: Editora Cobogó, 2019, p, 46.

³⁶⁷ O conceito de civilização implica em uma separação inventada e racista entre o homem e a natureza, entre povos letrados e iletrados, com valores eurocêntricos e sem esses valores.

contra os maraves e demais carregadores, pois a diplomacia lhe era mais conveniente. No entanto, o governador fracassou com essa estratégia. A importância deste tópico está em demonstrar que Lacerda e Almeida apelou para as ferramentas repressoras e escravocratas da época mesmo já tendo criticado a escravidão em outros momentos, durante a viagem de travessia.

4.3: A resistência

Este tópico analisa as diferentes formas pelas quais os carregadores africanos resistiram ao trabalho difícil exigido pelo governador Lacerda e Almeida durante a viagem de travessia por terra. Abordaremos as principais formas de resistência que aparecem no *Diário de Tete ao Kazembe* pela seguinte sequência: trataremos inicialmente da recusa do carregamento das cargas e/ou da morosidade dos trabalhadores durante a viagem, do controle das informações que os africanos cediam ao Lacerda e Almeida e por fim das fugas dos carregadores para os matos. Também analisaremos algumas das vantagens que as pessoas das populações africanas extraíram da expedição por meio dos *milandos*, dos preços altos e dos furtos. Nosso objetivo é demonstrar que tais carregadores e demais africanos que interagiram com a comitiva da viagem de travessia tinham meios de resistirem e de se beneficiarem perante a expedição e perante o estrangeiro.

Uma das formas utilizadas pelos *cafres* para resistirem à presença portuguesa no contexto da expedição foi a recusa do carregamento das cargas. Em 15 de julho de 1798, quando a comitiva estava em uma população próxima à região da Maxinga, o governador se incomodou com o curto deslocamento realizado pelos *cafres* carregadores nesse dia. Lacerda e Almeida perguntou aos *muzungos* o motivo de tal atraso e os soldados e oficiais responderam que os *cafres* estavam decididos por trabalhar somente no dia seguinte. Segundo Lacerda e Almeida, os *muzungos*

[...] não tinham força para persuadir os cafres a que se adiantasse, e neste dia tendo eles marchado somente meia légua, se deixaram ficar nesta povoação, ameaçando-os com suas flechas, se o quisessem obrigar a marchar mais”.³⁶⁸

Lacerda e Almeida não tinha controle sobre o grupo de trabalhadores e um dos motivos para isso é que tais carregadores sabiam que o projeto de travessia pouco lhes interessava. No

³⁶⁸ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 599.

dia 17 de julho, quando a comitiva estava em uma população próxima à região da Lupáta, o mesmo aconteceu: “todos os cafres se ajuntaram e disseram que neste dia queriam ficar nessa povoação”.³⁶⁹ No dia seguinte, o governador escreveu que ele “estava entregue à vontade dos cafres” e por isso havia marchado pouco.³⁷⁰ Lacerda e Almeida, comandante oficial da expedição, teve dificuldades em adquirir o respeito dos carregadores africanos. Entre os dias 9 e 10 de setembro, ele escreveu que “os cafres não contentes com tantos dias de descanso [...] puseram-se renitentes em não querer marchar e fizeram retroceder alguns que já estavam adiantados e eu não tive outro remédio que ficar no lugar ou povoação chamada Chitonga a espera deles.”³⁷¹ Para Lacerda e Almeida o ritmo lento dos africanos foi extremamente frustrante, pois não correspondeu à pressa que tinha seu plano de travessia.

A morosidade dos *cafres* ao carregar as cargas da expedição também foi uma maneira de resistir às condições abusivas exigidas na expedição. Não seguir o ritmo exigido por Lacerda e Almeida garantia ao carregador africano a sua própria integridade física. Sobre a lentidão dos carregadores, o governador escreveu: “a marcha dos cafres é como a dos bois, ou ainda mais vagarosa [...]”.³⁷² Para o governador parecia fácil, mas ele foi carregado da vila de Tete até o reino do Kazembe em um *palanquim* (ver Imagem 2). Ademais, é preciso observar que a noção de tempo dos africanos era outra, pois os *cafres* não se preocupavam em suprir os interesses mercantilistas europeus.³⁷³

Outra maneira de os africanos resistirem à presença dos estrangeiros foi através do controle das informações sobre o continente africano. Lacerda e Almeida extraiu muitas informações sobre a África ao longo da viagem de travessia e muitas dessas informações foram fornecidas pelos *cafres*, mas algumas passagens dos diários geram dúvidas se tais informações de fato correspondem com a verdade. Quando estavam nas proximidades da povoação do *régulo* Mucungure, Lacerda e Almeida registrou o que pensava sobre as informações que os *cafres* lhes passavam:

O curto juízo e discernimento dos cafres, a dificuldade de achar homem inteligente na sua linguagem, [...] a pertinaz teima que esses intérpretes tem em acomodar minhas questões à sua limitada inteligência, desfigurando minhas questões, como conheço

³⁶⁹ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 600.

³⁷⁰ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 601.

³⁷¹ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 613.

³⁷² *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 597.

³⁷³ HENRIQUES, *O pássaro de mel*, p. 127-139.

pelas respostas que me dão, me fazem perder a esperança de conseguir desses cafres as notícias que os homens sábios tanto desejam alcançar.³⁷⁴

O governador, que demonstrou nesse momento ansiedade e confusão, não considerou que os *cafres*, provavelmente, estavam evitando lhe fornecer informações verídicas sobre a África. Mentir, distorcer, confundir e dissimular eram formas de resistir à presença dos portugueses no sudeste africano. Uma das estratégias dos africanos percebidas nos diários foi associar o nome de um lugar a outro local. Para Lacerda e Almeida, os *cafres* disseram que uma pequena ilha de pedra localizada no rio Zambeze se chamava *Ilha de Moçambique*³⁷⁵ e três rios muito distantes uns dos outros se chamavam todos *Aruângua*.³⁷⁶ No entanto, mesmo tendo problemas com as informações obtidas dos africanos, como mentir sobre o nome dos locais, o governador insistiu em pedi-las. A dois *cafres* já idosos, buscou “[...] tirar as informações sobre o rio Chire”.³⁷⁷ Além das notícias muitas vezes sem fundamento, o controle das informações por parte dos africanos também poderiam incluir a negação delas, ou seja, o *silenciamento* das palavras.

No tópico 3.3 argumentei que as fugas dos *cafres* carregadores estiveram ligadas às ordens de seus senhores, contudo tais evasões também foram uma forma de resistência ao trabalho compulsório no sudeste africano. É difícil saber qual das inúmeras fugas que ocorreram durante a expedição foi por ordem dos senhores e qual aconteceu por autonomia do carregador. Importa destacar que parte dos carregadores que fugiram durante a viagem por terra era de pessoas livres, tornando improvável a fuga deles por orientação dos senhores *prazeiros* de Sena e de Tete. Além disso, sabemos que as fugas dos africanos eram uma reclamação recorrente dos governadores na região,³⁷⁸ sugerindo-nos se tratar de um costume contra a opressão na região.

Os documentos portugueses mencionem muitas vezes a *indolência* desses trabalhadores como causa dessas fugas, ou a *índole* desses africanos, contudo essa documentação não menciona que as condições de trabalho colocadas aos africanos pelos portugueses eram abusivas. O próprio projeto de travessia de Lacerda e Almeida não era razoável, tendo em vista o grande volume de cargas e a conhecida dificuldade do trajeto. Além do volume das cargas,

³⁷⁴ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 631.

³⁷⁵ *Diário de Quelimane a Tete*, p. 540.

³⁷⁶ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 604.

³⁷⁷ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 634.

³⁷⁸ WAGNER, A **população do Império Português**, p. 120.

os carregadores precisavam levar o governador e os *muzungos* nos *palanquins* e alguns ainda eram castigados.

No sudeste africano, as fugas eram realizadas por homens, mulheres e crianças. A evasão dos escravizados acarretava impactos econômicos, pois diminuía a propriedade do senhor e desfalcava atividades como a mineração e o comércio. As motivações para as fugas eram variadas. Caso o escravizado precisasse mudar de *prazo*, por motivos variados, as fugas poderiam servir para avaliar como era o perfil de seu novo *amo*. Acontecia também de os *prazeiros* incentivarem as fugas dos escravizados, caso tivessem interesses nelas, pois o sistema administrativo local assegurava o direito do senhor de tê-los de volta. As fugas eram uma opção estratégica que poderiam favorecer tanto aos senhores quanto aos escravizados e elas eram reguladas pelas normas africanas. Chefes africanos locais e outros *prazos* poderiam receber essas pessoas fugidas.³⁷⁹

Geralmente, os escravizados fugiam para os matos. Os indivíduos africanos conheciam os abrigos dos matos e a existência de hortas, que permitiam a sobrevivência dos fugitivos.³⁸⁰ Diferente do que se deduz, essas áreas tinham presença humana. Nos matos, poderia haver um outro local de refúgio específico chamado de *misitu*. Eugénia Rodrigues escreveu que os *misitus* eram

[...] construções complexas compostas de estacas e arbustos espinhosos plantados muito rentes, de modo a formarem uma estrutura cerrada e labiríntica, apenas acessível aos conhecedores.³⁸¹

Os *misitus* eram arvoredos de vegetação fechada e para se refugiar nele era preciso deter conhecimento sobre o local. Os portugueses consideravam esses locais impenetráveis no século XVII. Historicamente, os *misitus* foram “descritos como construções complexas compostas de estacas e arbustos espinhosos plantados muito rentes, de modo a formarem uma estrutura cerrada e labiríntica, apenas acessível aos conhecedores”.³⁸²

Houveram fugas de carregadores ao longo de toda a expedição de Lacerda e Almeida, com mais frequência no início da viagem, e os matos foram o local de refúgio dessas pessoas. As fugas obrigavam Lacerda e Almeida a contratar mais carregadores e dependendo do preço cobrado pelos maraves e/ou bisas ele decidia se os admitia para o carregamento ou dispensava

³⁷⁹ RODRIGUES, *Portugueses e Africanos nos Rios de Sena*, p. 895-915.

³⁸⁰ HENRIQUES, *O pássaro de mel*, p. 151, 152.

³⁸¹ RODRIGUES, *Portugueses e Africanos nos Rios de Sena*, p. 912-915.

³⁸² RODRIGUES, *Portugueses e Africanos nos Rios de Sena*, p. 912-915.

parte da bagagem. As fugas dos africanos carregadores foi o pesadelo de Lacerda e Almeida, mais perturbador para ele do que sua própria doença. Ainda no início da viagem por terra, ele escreveu que “esta fuga é muito prejudicial ao adiantamento da viagem, e o exemplo péssimo: a cada instante me parece que me vêm dar parte da fugida de outros; tal é susto que tenho”.³⁸³

Não é possível fazer um cálculo seguro da quantidade de africanos que fugiu pois alguns *cafres* carregadores que foram dados como fugidos por Lacerda e Almeida haviam somente atrasado a marcha. Logo depois, esses *cafres* reapareciam com a bagagem. Mas certamente o número de carregadores que evadiu foi alto. Uma de suas passagens deixa claro que as fugas foram numerosas. Enquanto esteve na Maxinga, o governador relatou que

Por mais cuidado que ponha em municiar os cafres, e em os contentar, para que não ficasse o escrúpulo de terem desertado por mal tratados, pois é geral a opinião de que os cafres não fogem do trabalho e das bordoadas, estando fartos, de nada me serviu este remédio; pois de noite fugiram cinquenta e dois. Esta deserção tão grande, e impossibilidade em que quase me punha de seguir viagem, me pôs em grande amargura, e agora neste instante me dão parte que fugiram mais trinta e sete.³⁸⁴

Esse número alto de fugas ocorreu nas primeiras semanas de viagem de travessia. A passagem acima demonstra o esforço do governador em evitar a evasão dos carregadores e tratar essas pessoas bem foi uma de suas estratégias, sem sucesso. Outra estratégia de Lacerda e Almeida foi ordenar aos *muzungos* a realização de vigílias noturnas, no entanto as fugas aconteciam “apesar das guardas que lhes mandei pôr”.³⁸⁵ Mesmo diante de diferentes tentativas por parte do governador, esses carregadores estavam decididos a evadir. Minha hipótese é que as fugas ordenadas pelos senhores, pelos *prazeiros* de Sena e de Tete, ocorreram no início do trajeto, logo nas primeiras semanas, e as fugas ao longo do trajeto foram espontâneas e autônomas.

Já os *milandos* foram uma maneira de as povoações africanas resistirem e tirarem proveito da expedição e de demais estrangeiros. Com o intuito de adquirir bens materiais, um grupo de pessoas africanas simulava um desacordo com os estrangeiros e a maneira de solucionar pacificamente este desacordo era através da doação de um donativo por parte do estrangeiro. Nesse caso, diversas mercadorias serviam como donativo e no caso de *milando* contra os portugueses o que mais se exigia deles eram os panos. Os *milandos* foram formas de os indivíduos das povoações africanas extraírem benefícios dos estrangeiros e, ao mesmo

³⁸³ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 590.

³⁸⁴ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 597.

³⁸⁵ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 596.

tempo, controlarem os caminhos na região. Abordamos esse assunto com mais ênfase no tópico 4.2.

Os preços altos cobrados pelas povoações africanas ao estrangeiro foram outra estratégia para elas resistirem e extraírem benefícios. No dia 25 de julho de 1798, depois de dispensar parte da carga por falta de carregadores, o governador escreveu que

Não foi somente a exorbitância do estipêndio que pediam os maraves a causa do meu procedimento [do abandono das cargas]. Se eu lhes desse o que pediam, haveria uma espécie de sublevação entre os moizas [bisas], na pretensão de maior contribuição, e com muita razão.³⁸⁶

Se comparados com os bisas, os maraves foram os indivíduos que mais dificultaram o sucesso da travessia, pois a relação da comitiva com os maraves foi normalmente difícil. Em uma das situações, no dia 15 de julho, após a comitiva ter atravessado a região da Maxinga, o governador registrou o momento de negociação desses africanos: “apareceram maraves para pegadas nos volumes e como viram a necessidade em que eu estava não quiseram pegar neles sem receber a paga”.³⁸⁷ Em outros momentos, esses mesmos maraves combinaram um valor para pegar nas cargas, as levaram durante um trecho curto e depois as abandonaram.

Lacerda e Almeida registrou outras situações de venda de mantimentos por valores altos. Antes de chegar no rio Aruângua, mas já em contato com povoações bisas, Lacerda e Almeida escreveu que “custou aparecer mantimento, mas tão caro, que feitas as contas custa seis vezes mais do que pelas terras dos maraves até o Mocanda.”³⁸⁸ Quando estavam perto da povoação do *fumo* Chipaco, “uns cafres trouxeram uns frangos para os venderem e como não se lhes dava por eles o velório grosso que pediam [...] ficamos sem eles com bem mágoa no coração.”³⁸⁹ A expedição comandada por Lacerda e Almeida não estava precavida financeiramente para fazer as devidas trocas com as povoações africanas ao longo do trajeto por terra sem sofrerem com a fome.

Outra forma de os africanos tirarem proveito da expedição foi através dos furtos e os maraves foram os principais indivíduos que os realizaram. Lacerda e Almeida escreveu que os “[...] Maraves não têm indústria alguma, ocupam-se somente na plantação de milho, batatas e

³⁸⁶ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 608.

³⁸⁷ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 598.

³⁸⁸ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 624.

³⁸⁹ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 637.

inhame [...] de considerável grandeza, e em roubar os passageiros.³⁹⁰ As mercadorias estrangeiras tinham grande valor nas sociedades africanas e isso explica o grande interesse por mercadorias como os panos e miçangas. Os maraves furtavam os estrangeiros, mas não as pessoas do seu próprio grupo. Por isso, o governador registrou que, mesmo que os maraves “[...] sejam ladrões no último ponto, contudo o furto entre eles é castigado asperrimamente [...]”.³⁹¹

Este tópico demonstrou que haviam várias formas de resistência dos carregadores (escravizados ou livres) às imposições dos estrangeiros e dos senhores locais. As fugas em massa ou individual, os furtos às mercadorias portuguesas, o silenciamento das informações, as mentiras sobre os lugares, a rejeição e a morosidade no trabalho, a habilidade em negociar e a cobrança de tarifas caras são alguns exemplos de resistências de carregadores registradas no *Diário de Tete ao Kazembe*.

Conclusão do Capítulo 4

No Capítulo 4, notamos como a pluralidade de forças envolvendo imposições, resistências e negociações influenciou na viagem de travessia por terra. Houveram diferentes interesses que foram se alterando conforme o andar da expedição. Durante o trecho que percorreu os territórios da vila de Tete ao reino do Kazembe, as pessoas africanas não só trabalharam como carregadores, como também resistiram e tiraram proveito como puderam do projeto de travessia de Lacerda e Almeida. Ficou evidente a pluralidade de estratégias africanas para responder ao projeto português. A resposta do governador às maneiras de resistir dos africanos (escravizados e livres) foi a emersão de uma faceta autoritária e escravocrata. Nesse capítulo, ficou evidente como o projeto português do governador era frágil diante da realidade africana. Além disso, notamos que não havia necessariamente uma distinção de gênero no carregamento das cargas: tanto homens como mulheres tinham importância equivalente nessa atividade.

³⁹⁰ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 605.

³⁹¹ *Diário de Tete ao Kazembe*, p. 600.

CONCLUSÃO GERAL

Os sujeitos africanos que sustentaram a viagem de travessia de Lacerda e Almeida eram *peessoas comuns* que possuíram, ao longo de suas vidas, uma forte ligação com o universo do trabalho. Oriundos de diferentes sociedades, esses homens e mulheres estiveram na condição de pessoas escravizadas ou livres. As únicas sociedades participantes da viagem de travessia que conseguimos de fato identificar foram as sociedades Marave e Bisa. Durante a viagem de travessia, os papéis realizados por esses *cafres* trabalhadores foram principalmente o da navegação e o do carregamento das cargas da expedição. No entanto, esses trabalhadores também efetuaram os serviços de tradução de uma língua para outra, a comunicação em meio à viagem de travessia, o fornecimento de informações sobre o sudeste africano, entre outras funcionalidades. A reação dessas pessoas diante do projeto da viagem de travessia de Lacerda e Almeida foi variada, pois alguns desses sujeitos colaboraram com o projeto português, outras resistiram a ele e uma parcela somente tirou proveito da carga da expedição.

Durante o início da dissertação, surgiram três hipóteses a respeito do trabalho africano descrito nos diários de Lacerda e Almeida. A primeira hipótese era a de que esses trabalhadores africanos da viagem de travessia comandada por Lacerda e Almeida foram fundamentais para ele e para os *muzungos* atingirem distância da Ilha de Moçambique até o reino do Kazembe. A segunda hipótese era a de que as mulheres africanas tiveram mais importância e poder do que os diários de Lacerda e Almeida sugeriram através de uma leitura superficial e convencional. A última hipótese era a de que o comércio de origem africana era sofisticado e organizado e por isso foi cobiçado pela Coroa portuguesa. Todas as três hipóteses se confirmaram ao final de nossa pesquisa.

Nessa pesquisa de mestrado, o conceito de Agência nos auxiliou a enxergar a relevância dos trabalhadores da viagem de travessia comandada por Lacerda e Almeida ao mesmo tempo que nos deu suporte para criticar os registros de um homem branco, europeu, católico e iluminista. O foco dessa pesquisa na Agência das *peessoas comuns* resultou na valorização das ações, das experiências e das resistências dos povos do sudeste africano. Além disso, as relações de poder que analisamos nos diários de Lacerda e Almeida demonstraram que os estrangeiros precisavam se condicionar às regras locais caso desejassem implementar projetos pessoais ou coloniais na região, pois o *governo à distância* da Coroa portuguesa tinha pouca força política dentro e fora de seus domínios. Aspectos da cultura lusitana, como o cristianismo e a ciência, também não demonstraram relevância nesse contexto do sudeste africano setecentista.

A complexidade das relações de poder e da diversidade cultural das sociedades do sudeste africano demonstrou que a dicotomia clássica *europæus versus africanos* é equivocada

e insuficiente para entender e explicar suas realidades política e social. Ao longo de nossa pesquisa, percebemos que o sudeste africano do final do século XVIII era bastante dinâmico, pois estava em constante transformação política, econômica e social. As sociedades do sudeste africano que analisamos possuíam estrutura própria, mas se mostraram abertas às transformações de influência estrangeira na condição de tais mudanças lhes serem convenientes.

REFERÊNCIAS DOCUMENTAIS

Anais Marítimos e Coloniais. Associação Marítima e Colonial: Lisboa, 1º - 6º série, parte não oficial, 1840- 1846.

Autoria desconhecida. **Resposta das questões sobre os cafres, ou notícias etnográficas sobre Sofala do fim do século XVIII.** [1792]. Introdução e Notas de Gerhard Liesegang. Junta de Investigação do Ultramar. Centro de estudos de antropologia cultural. Lisboa, 1966.

BIKER, Júlio Firmino Judice. **Coleção de tratados e concertos de pazes que o estado da Índia Portuguesa fez com os reis e senhores com quem teve relações nas partes da Ásia e da África Oriental, desde o princípio da conquista até o fim do século XVIII.** Lisboa: Imprensa Nacional, 1885.

BLUTEAU, Raphael. **Dicionário da Língua Portuguesa composto pelo padre D. Raphael Bluteau, reformado, e acrescentado por Antônio de Moraes Silva Natural do Rio de Janeiro.** Lisboa: Oficina de Simão Tadeu Ferreira, 1789. Tomo I e II.

BOWDICH, Tomas Edward. **An account of the discoveries of the portuguese in the interior of Angola and Mozambique.** London: Jonh Booth, 1824.

Diversos documentos referentes à *África Oriental Portuguesa*. **Anais.** Estudos de História da Geografia da Expansão Portuguesa. Volume IX. Tomo I. Ministério do Ultramar, Junta de Investigação do Ultramar. Lisboa, 1954. (Versão online).

Diversos documentos referentes às Travessias na África. **Textos para a História da África Austral (Século XVIII).** Publicações Alfa: Lisboa, 1989.

Estatutos da Universidade de Coimbra. v. 3. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1772. Edição fac-similar.

GAMITO, Antônio Cândido Pedroso; MONTEIRO, José Maria Correa. **O Muata-Cazembe e os Povos Maraves. Chevas, Muízas, Muembas, Lundas e Outros da África Austral.** [1831]. Divisão de Publicações e Biblioteca, Agência Geral das Colônias. v. 01, Lisboa, 1937.

LACERDA E ALMEIDA, Francisco José de. **Diário da Viagem da vila de Tete, capital dos Rios de Sena, para o interior da África.** [1797-1798]. Em: PEREIRA, Magnus Roberto de Mello; RIBAS, André Akamine. **Francisco José de Lacerda e Almeida: Um astrônomo paulista no sertão africano.** v. 02. Curitiba - PR: Editora UFPR, 2012. Coleção Ciência e Império.

LACERDA E ALMEIDA, Francisco José de. **Diário da Viagem do Dr. Francisco José de Lacerda e Almeida pelas capitânicas do Pará, Rio Negro, Mato Grosso, Cuiabá, e São Paulo, nos anos de 1780 a 1790.** Impresso por ordem da Assembleia Legislativa da Província de São Paulo, 1841.

LACERDA E ALMEIDA, Francisco José de. **Diário da Viagem de Moçambique para os Rios de Sena feito pelo governador dos mesmos Rios o Doutor Francisco José de Lacerda e Almeida.** [1797]. Em: PEREIRA, Magnus Roberto de Mello; RIBAS, André Akamine. **Francisco José de Lacerda e Almeida: Um astrônomo paulista no sertão africano.** v. 02. Curitiba - PR: Editora UFPR, 2012. Coleção Ciência e Império.

PINTO, Francisco João. Diário da Viagem de Retorno da Expedição de Travessia da África, do Cazembe a Tete, após a morte de F. José de Lacerda e Almeida, sob o comando do Padre Francisco João Pinto. [1798]. Em: PEREIRA, Magnus Roberto de Mello; RIBAS, André Akamine. **Francisco José de Lacerda e Almeida: Um astrônomo paulista no sertão africano**. v. 02. Curitiba - PR: Editora UFPR, 2012. Coleção Ciência e Império.

SILVA, Manuel Galvão da. Diário ou Relação das Viagens Filosóficas, que por ordem da sua Majestade Fidelíssima tem feito nas Terras da Jurisdição da Vila de Tete, e em algumas dos Maraves. [1788]. Em: **Anais**. Estudos de História da Geografia da Expansão Portuguesa. Volume IX. Tomo I. Ministério do Ultramar, Junta de Investigação do Ultramar. Lisboa, 1954.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALEXANDRE, Valentim. **Origens do colonialismo português moderno (1822-1891)**. Lisboa: Editora Sá da Costa, 1979.

ALPERS, Edward. **Ivory and Slaves in East Central Africa**. London: Heinemann Educational Books, 1975.

ANDRADE, António Alberto Banha de. **Relações de Moçambique setecentista**. Agência Geral do Ultramar, Divisão de Publicações e Biblioteca, 1955.

BASTIÃO, Maria Paula Pereira. **Entre a Ilha e a Terra**. Processos de construção do continente fronteiriço à Ilha de Moçambique (1763 - c. 1802). 2013. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2013.

BENTON, Lauren. **A search for Sovereignty**. Law and Geography in European Empires, 1400-1900. Cambridge: C. University Press, 2010.

BOLÉO, José De Oliveira. **A viagem do Dr. Lacerda e Almeida** (reconstituição do Itinerário). Lisboa: Ministério das Colônias, 1938.

CAPELA, José. **Donas, Senhores e Escravos**. Porto: Afrontamento, 1995.

CAPELA, José. **O tráfico de Escravos nos Portos de Moçambique**. (1733-1904). Porto: Afrontamento, 2002.

CARDOSO, Ciro F. Cardoso; VAINFAS, Ronaldo (Orgs.). **Domínios da história**. Rio de Janeiro: Campus, 2011.

CORREA, Silvio Marcus de Souza. Evidências de história nos relatos de viajantes sobre a África pré-colonial. **AEDOS**, v. 1, n. 1, 2008.

COUTINHO, Gago. Travessia da África pelo Dr. Lacerda e Almeida. Mapa inédito existente na biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. **Boletim da Agência Geral das Colônias**. Ano 01, n. 03, 1925.

CRUZ, Ana Lúcia Rocha Barbalho da. **Verdades por mim vistas e observadas oxalá foram fábulas sonhadas: cientistas brasileiros do setecentos, uma leitura autoetnografia.** 2004. Tese (Doutorado em História) – CEDOPE, Departamento de História, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2004.

CURTO, Diogo Ramada. **Cultura imperial e projetos coloniais (séculos XV a XVIII).** Campinas: Editora da Unicamp, 2009.

CURTOIS, Victor José. **Dicionário Cafre-Tetense-Portuguez.** Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1900.

DELGADO ROSA, Frederico; VERDE, Filipe. **Exploradores portugueses e reis africanos: viagens ao coração da África no século XIX.** Lisboa: Esfera dos Livros, 2013.

EÇA, Filipe Gastão de Moura Coutinho de Almeida de. **Lacerda e Almeida: escravo do dever e mártir da ciência, 1753-1798:** apontamentos históricos, biográficos e genealógicos com algumas notícias e documentos inéditos acerca do insigne explorador das selvas brasileiras e dos sertões africanos. Lisboa: Tip. Freitas Mega, 1951.

FANON, Frantz. **Peles negras máscaras brancas.** Salvador: EDUFBA, 2008.

FARRER, Guilherme. **Entre mussambazes, mucazambos e manamucates:** significados de liberdade e escravidão no sudeste africano, séculos XVII e XVIII. 2020. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Belo Horizonte, 2020.

FURTADO, Júnia Ferreira. Entre Angola e Moçambique: um projeto português de ligação terrestre entre as duas costas da África e suas fontes europeias e africanas: Em: PAIVA, Eduardo França; SANTOS, Vanicléia Silva. (Org.). **África e Brasil no mundo moderno.** Belo Horizonte: UFMG, 2012. p. 83-115.

FURTADO, Júnia Ferreira. **Oráculos da Geografia Iluminista: Dom Luís da Cunha e Baptiste Bourguignon D'anville na construção da Cartografia do Brasil.** Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2011.

FURTADO, Júnia Ferreira. **Quebra-cabeça africano:** como um embaixador português, um geógrafo francês, um escritor inglês e um pirata imaginário transformaram a cartografia da África e abriram as portas para o Imperialismo. Miguilim Odisseia: Belo Horizonte, 2021

GREEN, Toby. “Dubbing” pre-colonial Africa and the Atlantic diaspora: Historical knowledge and the Global South. **Atlantic Studies**, v. 17, 2, 2020.

MARTINS, Luísa Fernanda Guerreiro. **Francisco José de Lacerda e Almeida, Travessias Científicas e Povos da África Central (1787-1884).** 1997. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 1997.

HENRIQUES, Isabel Castro. **O pássaro de mel:** estudos de história africana. Lisboa: Colibri, 2003.

HENRIQUES, Isabel Castro. **Os pilares da diferença: relações Portugal-África, séculos XV-XX**. Lisboa: Caleidoscópio, 2004.

HENRIQUES, Isabel de Castro. **Percursos da modernidade em Angola: dinâmicas comerciais e transformações sociais no século XIX**. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1997.

KAWANA, Karen Kazua. **Natureza dividida: considerações sobre a ideia de natureza no século XVIII e sua influência na formação do pensamento romântico**. 2006. Tese (Doutora em Filosofia) - Unicamp, Campinas, 2006.

KILOMBA, Grada. **Memórias da plantação: episódios de racismo cotidiano**. Rio de Janeiro: Editora Cobogó, 2019.

PHIRI, Kings Mbacazwa; KALINGA, Owen; BHILA, Hoyini Hilary Komati. A Zambézia do Norte: a região do Lago Malawi. Em: **História Geral da África**. Volume V: África do século XVI ao XVIII. Brasília: UNESCO, 2010.

LANGWORTHY, Harry. **Zambia before 1890: Aspects of pre-colonial history**. Longman Group Ltd, 1972.

LOBATO, Alexandre. **Evolução administrativa e econômica de Moçambique: (1752-1763)**. Lisboa: Alfa, 1979.

LOPES, Maria de Jesus dos Mártires (Coord.). **O Império Oriental (1660-1820)**. Volume V. Tomo I. Lisboa: Estampa, 2006. Coleção Nova História da Expansão Portuguesa.

LOVEJOY, Paul. **A escravidão na África: uma história de suas transformações**. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2002.

MAUSS, Marcel. **Sociologia e Antropologia**. São Paulo: Cosac Naify, 2003.

MAXWELL, Kenneth. A geração de 1790 e a ideia do império luso-brasileiro. Em: **Chocolate, piratas e outros malandros: ensaios tropicais**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

MOTA, A. Teixeira da. **A Cartografia Antiga da África Central e Travessia entre Angola e Moçambique: 1500-1860**. Soc. de Estudos de Moçambique: Lourenço Marques, 1964.

MÚRIAS, Manuel. (Ed.). **Travessia da África pelo Dr. Lacerda e Almeida**. Lisboa: Agência Geral das Colônias, 1936.

NEWITT, Malyn. **A History of Mozambique**. Bloomington: Indiana University Press, 1995.

PATACA, Ermelinda Moutinho. **Terra, Água e Ar nas Viagens Científicas Portuguesas (1755-1808)**. 2006. Tese (Doutorado em Geociências) – Unicamp.

PEREIRA, Magnus Roberto de Mello. Brasileiros a Serviço do Império: a África vista por Naturais do Brasil, no século XVIII. **Revista Portuguesa de História**, Coimbra, v. 23, 1999.

PEREIRA, Magnus Roberto de Mello; RIBAS, André Akamine. **Francisco José de Lacerda e Almeida**: Um astrônomo paulista no sertão africano. v. 02. Curitiba - PR: Editora UFPR, 2012. Coleção Ciência e Império.

PEREIRA, Marcio Mota. As luzes se acendem em África: viagens filosóficas de um naturalista luso-brasileiro em Angola 1783-1808. (Dossiê: As fontes para a História da África). **e-Hum. Revista das Áreas de Humanidade do Centro Universitário de Belo Horizonte**. v. 8, n. 2, 2015.

PRATT, Mary Louise. **Os Olhos do Império**: relatos de viagem e transculturação. Bauru: EDUSC, 1999.

RAMINELLI, Ronald. **Viagens Ultramarinas**: monarcas, vassallos e governo a distância. São Paulo: Alameda, 2008.

SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva. **Barganhando sobrevivências**: os trabalhadores da expedição de Henrique de Carvalho à Lunda. (1884-1888). 2010. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2010.

SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva. **Sociabilidades em trânsito**: os carregadores do comércio de longa distância na Lunda (1880-1920). 2016. Tese (Doutorado em História Social) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

SANTOS, Vanicléia Silva. (org.). **O marfim no mundo moderno**. Comércio, circulação, fé e status social (séculos XV-XIX). 1ª Edição. Curitiba: Editora Prismas, 2017.

RIBEIRO, José Vitorino. **A Imprensa Nacional de Lisboa**. 1768-1912. Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa, 1912.

RITA-FERREIRA, António. **Fixação Portuguesa e História Pré-Colonial de Moçambique**. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1982.

RODRIGUES, Eugénia. A medicina europeia e a natureza na África Oriental. Em: CORREA, Silvio Marcus de Souza; NODARI, Eunice Sueli (Orgs). **Migrações e Natureza**. São Leopoldo: Oikos, 2013.

RODRIGUES, Eugénia. Ciência europeia e exploradores africanos: a viagem de Francisco José de Lacerda e Almeida ao Kazembe. Em: **Africana Studia**. Revista Internacional de Estudos Africanos, Porto, n.º. 17, 2011.

RODRIGUES, Eugénia. Chiponda, a senhora que tudo pisa com os pés. Estratégias de poder das donas dos prazos do Zambeze no século XVIII. **Anais de História de Além-Mar**, v. 1, p. 101-132, 2000.

RODRIGUES, Eugénia. Francisco José de Lacerda e Almeida: viagem e ciência na África Oriental (1797-1798). Em: PEREIRA, Magnus Roberto de Mello; RIBAS, André Akamine. **Francisco José de Lacerda e Almeida**: Um astrônomo paulista no sertão africano. v. 02. Curitiba - PR: Editora UFPR, 2012. Coleção Ciência e Império.

RODRIGUES, Eugénia. **Portugueses e Africanos nos Rios de Sena**: os Prazos da Coroa em Moçambique nos séculos XVII e XVIII. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2013.

RODRIGUES, Eugénia. Viagens e geografias imperiais, do Brasil à África Oriental, **Plural Pluriel** - revue des cultures de langue portugaise, Paris, n.11, 2012.

RUSSEL-WOOD, Anthony John. **Um mundo em movimento**: os portugueses na África, Ásia e América (1415-1808). Lisboa: DIFEL, 1998.

SANTOS, Maria Emilia Madeira. **O estudo da hidrografia numa região de civilizações de terra, a África Austral**. v. 39. Coimbra: Separata do Bol. Bibl. Univ., 1984.

SANTOS, Maria Emilia Madeira. **Viagens de Exploração Terrestre dos Portugueses em África**. Lisboa: Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga e Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988.

VOVELLE, Michel (Org.) **O Homem do Iluminismo**. Lisboa: Presença, 1997.

VANSINA, Jan. **Kingdoms of Savanna**. Madison: Univ. of Wisconsin, 1975.

VIEIRA, Carla da Costa. **Os portugueses e a travessia do continente africano**: projectos e viagens (1755-1814). 2006. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 2006.

WAGNER, Ana Paula. “Vivendo cafrealmente pelos sertões”: imagens de africanos na documentação administrativa da capitania de Moçambique e Rios de Sena, na segunda metade do século XVIII. **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História** - ANPUH -SP, jul. 2011.

ZIMBA, Benigna. **Mulheres invisíveis**: o gênero e as políticas comerciais no Sul de Moçambique. 1720-1830. Maputo: Ciedima, 2003.

ANEXO

As despesas da viagem de travessia de Lacerda e Almeida nos dá uma boa noção do que os carregadores africanos levaram durante o trajeto de Tete ao Kazembe. Abaixo, segue a lista de despesas extraída do seguinte documento: Atestado passado pelo escrivão Deputado da Junta Real da Fazenda de Moçambique Vicente José da Silva Negrão a pedido do governador de Moçambique Isidro de Almeida Sousa e Sá das despesas feitas pela expedição de travessia da África. Anexo: Relação da despesa feita no ano de 1798 na expedição do interior da África para o descobrimento da comunicação das duas costas oriental e ocidental tirada do livro da Receita e Despesa do feitor da Fazenda Real da Vila de Tete. Cota original: Arquivo Histórico Ultramarino, Moçambique, Caixa 93, Documento 87. Transcrito em: PEREIRA; RIBAS, **Francisco José de Lacerda e Almeida**, p. 402-409.

	Maticae s	Tgas	Pano s
Em fato da Feitoria			5:442
Por 9708 panos de fato ou 24 bares e 108 panos comprados a Jeronimo Pereira, a 70 maticaes o bar	1698	7¼	
Por 263 massos de Velorio	854	6	
Por 297 [ilegível] de Missanga	334	1	
Por 4 [ilegível] de Coraes de diferentes qualidades e cores	20		
Por 4000 Pedras de Leite brancas e azues	40		
Por 50 Massetes de [Inhacarina] Sortiado	12	4	
Por 1 Masso de Conta verde pintada d' 40 fios	5		
Por 4 Arrobas de Calaim ³⁶⁵	40		
Por 14 Palanganas grandes 7 pratos chatos e 19 ditos fundos tudo de estanho	54		
Pr 24 Tizouras	2		
Por 2 [Papeis] de Agulhas		4	
Por 1 Calderinha grande de Cobre	4	1[½]	
Por 1 Torno grande de ferro	7		
Por 24 Covados de baeita encarnada e azul	30		
Por 4 Pessas de Lenços finos [Patavares]	14		
Por 10 Cubertas finas de [Fio]	30		
Por 10 Chitas finas	25		
Por 10 Pessas de Chiri	11	2	
Por 10 Covados de pano encarnado para duas Cabaias ³⁶⁶ , e 4 barretes, forro, e feitio	35		60
Por 4 [Cutonias] de Seda p.a 4 Cabayas forro e feitio	16		56
Por 6 pares de sapatos de Veludo, Setim, e [Tamancos]	9		
	3243	1¾	5:558

[Anexo: f. 1v.]			
	Maticaes	tg.as	Panos
Transporte da Soma	3243	1¾	[5:558]
Por 1 Batica [eguinde] de Cobre de China			[80]
Por 2 Lancetas			[ilegível]
Por 2 Sombrieros de Seda com [pioens] de Cobre	12	4	
Por 3 Cadeiras de braços com assentos, e encostos de Chirim	4		[14]
Por 4 Tualhas de Meza 8 ditas de Maons e 12 guardanapos			[4]
Por 172 arrobas de Asucar pó	84		
Por 4 – dt.s – de Café	32		
Por 12 dt.s – de Polvora	113		
Por 12 dts e [4 a 8] de balas de Mosqueteria	60	5	
Por 32 Alqueires de Cauril	48		
Por 4 frasqueiras de Agoardente	72		
Por 6 – dt.s – de Cachaça	28		
Por [47] resmas de papel	12	6	
Por 24 Copos de Calix		9	
Por 25 dt.s p.a agoa	25		
Por 4½ Arrobas de Moniçaõ	[29]	2	
Por 3 Cassarolas có suas tampas de Cobre	14	[20]	
Por 12 [ilegível] de pimenta [robusta]	30		
Por 16 Espelhos grandes	8	[ilegível]	
Por 9 dt.s – piquenos	6	6	
Por 9 Palanganas Azues	20		
Por 12 Pratos Esmaltados	1	40	
Por 40 Porsalanas Ordinarias	10		
Por 1 Butica de remedio	199	[4]	
Por 1 Arroba e 21 [ilegível] de Asucar [pedra]	12	1¾	

Por 217 [Douros]	8	6½	
Por 6 Manchilas de Algodaõ	4		
Por 70 Alqueires de [duas palavras ilegíveis] produçaõ de 160 Alqueires de trigo	40		[ilegível]
	4074	3¼	[6:070]

[Anexo: f. 2]

	Maticaes	tang.s	Panos
Transporte da soma	4074	[3¼]	6:070
Pr 2 Barris de Vinagre			128
Pr 45 frascos de Manteiga	28		
Pr 4 frasqueiras de Azeite			96
Pr 2 frasqueiras de Chá	18	[0½]	
Pr 236 Pedras de fogo	2	3	
Pr 29 Espingardas	145		
Pr 4 ditas finas	48		
Pr 15 Guardafeixos	1		
Pr 1 Caixa de [Cartuxarros] com 2 arrobas de polvora e 3 arrobas de ballas de Mosqueteria	35		[10]
Pr 2 Quissapos de Sebolas e hum de Alho			[20]
Pr 1 frasco de tinta de escrever			[12]
Pr 60 Alqueires de Arros limpo produçaõ de 180 alqueires de base			424
Pr 1 Caldeiraõ	10		
Pr 10 Machados Cafriaes	5		
Pr 9 ditos com Cabos	9		
Pr 5 Fouçes roçadeiras	5		
Pr 2 Alavancas	4		
Pr 2 Barracas de pano	30		264
Pr 2 Bules de Chá			32
Pr 10 Chicaras e piris			20

Pr 4 Arroubas de Cera em Vellas	36		
Pr 3 [ilegível] de Ervadoce	2	2	
Pr 1 Almofariz de Marfim com sua Mão	2		
Pr 25 Novellos de linha	3	1	
Pr 30 Cabeças de Gado Vacum	60		
Pr 94 – dts_dts_miudo	15	4	
Pr Sacos para a condução de [ilegível]			70
Pr 900 Quissapos			75
Pr 8 frasqueiras Vazias			160
Pr 1 frasco de bebida			60
Pr Compra de Carvão			400
	4533	6	7:433

[Anexo: f. 2v.]

	Maticas	tang s	Panos
Transporte da Soma	4533	6	[7:433] ³ 67
Pr 15 Caxotes vazios			[60]
Pr 25 Solas p.a reformar as Patronas Boldrues e forrar os Caxotes			[50]
Pr Jornaes dos Carpinteiros			[40]
Pr dts dos Sapateiros no Conserto das Patronas, Boldruês, e outras Obras			[90]
Pr Compra de fio p.a Cuzer as Patronas e Boldrues			[ilegível]
Pr paga de 20 Cafres q' trabalharaõ dois Mezes em Carregar o fato e embarcar os Caxotes a hum pano p.r dia a Cada hũ			[1:200]
De Estanhar hum Caldeiraõ grande e tres Cassarolas			[40]
De 600 Alqueires de Milho			[600]

Ativar o Windows
Acesse Configurações para ativar o Windows

P.a forrar a Caixa dos instrumentos			[ilegível]
P.a por as Armas Reaes em huma Bandeira de Seda			[20]
P.a Sacos de Cartuxos de pessinha			[ilegível]
Pr 8 [ilegível] de Asso	1		
Pr despeza feita em pregos breo frasq.as Caixoens e [fumbas] p.a a remessa de Alguus efeitos da Villa de Senna pa a de Tette	7	[0½]	
Com os Patamares e hum Official Inferior duas vezes			[14]
Pr despeza feita no transporte do Capelaõ da expedição da Villa de Quelimane pa Tette			[62]
Pr fretes pagos a diferentes Embarçaõens que Conduziraõ fazendas e Efeitos de Senna a Tette			[81]
	4541	6½	[11:154]

[Anexo: f. 3]

	Maticaes	tang.s	Panos
Transporte da Soma	4541	6½	11:154

Efeitos que foraõ para a mesma expedição e não constaõ se recolheraõ ou naõ a Feitoria

1 Pessinha de bronze com seo reparo			
80 Cartuxos com [Alaternetas]			
30 [Vellas] de Compozição			
1 Balde com seo Arco de ferro			
1 Cabo de botafogo			
1 Diamante			
1 Patrona de Couro			
1 Verruma			
1 Tirante			
	4541	6½	11:154

_ Abatimento _			
	mat	[tg.	Panos
Em fatto q' da [d.ta] expedição recolheo a Feitoria		s]	240
Remessa q' fez a Tezouraria Geral o Feitor da Villa de Tette			
De fazendas Vendidas em Cazembe	124	[3½]	
Da Venda feita em Leilão de 30 Escravos q' foraõ comprados em Cazembe	64	[6½]	
Da Venda feita em Leilão de Alguns efeitos que vieraõ tornados da dt.a expedição	86	[7½]	
Da Cobrança que fez o mesmo Feitor de Tette e o de Quelimane do Espolio de Manoel dos Santos Silva Recebedor da dita expedição	[10 2]	7	
	379	0½	240
Restaõ	416 2	6	[10:31 4]
[Anexo: f. 3v.]			
_ Redução _			
Por 4162 maticaes e 6 tangas a 4\$000 reis o matical	16:651\$000		
Por 10:914 Panos a 500 reis o pano:	5:457\$000		
Soma R.s	22:108\$000		
Abate-se nesta Soma a importancia da remessa de Marfim e Cobre que o Feitor de Tette fez no anno d' 1800 e foi tomada dos Francez por ter sido prezionado o Navio em que Vinha a dita remessa =A Saber =			
32 Dentes de Marfim groço pezante 44 [arrobas] e 20 [ilegível] ³⁶⁸ a 44\$000 r.s a arroba preço pelo q' foi vendido outro Marfim da Fazenda Real naquele anno d' 1800			1:963\$5 00
1 Dito [d.s] [Meiaõ] Pezante 17 [ilegível] a 32\$000 r.s [ilegível] pella referida forma			17\$000
6 Ditos – [d.s] Meudo pezante 2 [arrobas] e 13 [ilegível] a 16\$000 r.s [ilegível]			38\$500
8 Barrinhas de Cobre pezante 3 [arrobas] e 20 [ilegível] a 19\$200 r.s a [arroba] preço uzual da terra			69\$600
			[2:088\$6 00]
Importa a Soma total da Despeza			[20:019\$ 400]