

1545-1703

EXPLORAÇÃO

- I — Comércio e Navegação.
- II — Os Náufragos.
- III — Esquecimento.

Comércio e Navegação

Na carta em que respondia a D. João de Castro, El-Rei considerava «o descobrimento daqueles rios que fez Lourenço Marques coisa mui importante e necessária acabar-se bem de saber» e recomendava ao governador da Índia que encarregasse Lourenço Marques, «pela informação e prática que já disso tinha», de nova viagem de exploração. Mas, com aquela sábia previsão (que infelizmente se perdeu das tradições da nossa administração ultramarina) de deixar aos que cá estavam o ajuizar das pessoas e coisas de cá, corrigia:

«E posto que vos diga que mandeis a isto Lourenço Marques, não o encarregareis disso senão parecendo-vos que é tão suficiente para isso, que podereis escusar de mandar a isso outra pessoa.»

Não sabemos quem veio. Associa-se, geralmente, o nome de António Caldeira ao de Lourenço Marques na expedição do descobrimento. Esta associação funda-se na informação deixada pelo narrador da perda do galeão grande *S. João*: em 1552, o rei da Inhaca «já tinha notícia de Portugueses por Lourenço Marques e António Caldeira que ali estiveram».

É claro, no entanto, que estas palavras não implicam forçosamente que Caldeira e Lourenço Marques ali tivessem estado juntos, ambos na viagem de descobrimento. O facto de D. João de Castro referir, apenas, Lourenço Marques sugere, antes, que assim

não foi, posto que possa também presumir-se, como alguns já têm presumido, que Caldeira não seria senão piloto ou mestre do navio do descobridor. Todavia, a sua menção por aquele narrador reforça, cremo-lo, a sugestão. Os dois nomes indicarão os dois homens que, até aquela data de 1552, teriam visitado a baía — provável corno é, ainda, que entre 1546-1552 não tivesse havido mais que duas ou três viagens da Índia a Lourenço Marques. António Caldeira pode ter sido, então, o capitão da segunda, iniciador da exploração comercial regular da baía.

Esta exploração não foi um estabelecimento, no sentido em que hoje entendemos esta palavra. Ao contrário do que dizem vários autores, não havia em terra fortificação ou feitoria com guarnição permanente. Não possuímos outros documentos destes tempos, além das relações trágico-marítimas, do roteiro de Perestrelo e de um curioso relatório de Jerónimo Leitão (¹). Estes documentos abrangem quase um século, 1552-1648. Para aquém desta data, temos, ainda, a informação proveniente de fontes holandesas: da galeota *Noord*, 1688, e da feitoria, 1723. Assim, e a despeito das suas largas soluções de continuidade, a revista desta documentação é decisiva da questão de se a baía foi ou não guarnecida entre 1545 e 1703.

(¹) As relações dos naufrágios acham-se na *História Trágico-Marítima. Os seus autores, que algumas vezes mencionamos neste estudo sem mais referências, são: do galeão S. João, 1552, anónimo; da nau S. Bento, 1554, Manuel de Mesquita Perestrelo; da S. Tomé, 1589, Diogo do Couto; da Santo Alberto, 1593, João Baptista Lavanha; da S. João Baptista, 1622-23, Francisco Vaz de Almada; do galeão Sacramento e nau Nossa Senhora da Atalaia, que viajavam em frota, 1647-48, Bento Teixeira Feio.*

O *Roteiro* de Manuel de Mesquita Perestrelo, 1575-76, foi publicado, com anotações de A. Fontoura da Costa, em edição da Agência Geral das Colónias, 1939.

Quanto ao relatório de Jerónimo Leitão, veja-se no final deste livro o primeiro documento.

As sucessivas expedições de naufragos que chegaram à baía após a aventureira marcha pelas praias e sertões da costa do Natal e dos Fumos — do galeão grande *S. João*, em 1552; da nau *S. Bento*, em 1554; da *S. Tomé*, em 1589; da *Santo Alberto*, em 1593; da *S. João Baptista*, em 1623; das naus *Sacramento* e *Nossa Senhora da Atalaia*, em 1647-48 — não encontraram nunca em terra guarnição estabelecida. Do roteiro de Perestrelo, 1575, igualmente se verifica que a baía estava desocupada. Em 1598, Jerónimo Leitão encontrou um verdadeiro forte abaluartado — mas construído por Ingleses.

Num relatório de 1723, dirigido ao governador e ao conselho político da Colónia do Cabo O, Jan van de Capelle, que foi a figura saliente da ocupação holandesa da baía, escreve:

“Também não posso deixar de dizer, Ex.^{mo} Senhor e Ilustríssimos Senhores, que muita gente estranhou não ser encontrada na Lagoa uma fortaleza decaída dos Portugueses nem alguém dessa nação (fosse preto ou branco) morando cá, como parece que se esperava.»

Em face destes depoimentos, não fica grande lugar para dúvida. E quanto à designação da Xefina como “possessão» ou “guarnição portuguesa», na carta do engenheiro holandês Konink, 1726, e em outros documentos holandeses, veremos adiante qual o seu significado.

Esta ideia de uma “ocupação» da baía provém, principalmente, de Paiva Manso (*Memória sobre Lourenço Marques* e memórias apresentadas pelo governo

(¹) Este relatório, bem como outros documentos da feitoria holandesa na baía, estão publicados na língua original em *Records of South-Eastern Africa*, coligidos por Mc Call-Theal. Foram publicados, em versão portuguesa de W. Mulder, residente holandês em Lourenço Marques, no documentário trimestral *Moçambique*, n.ºs 30, 34 e 35.

português à arbitragem de Mac-Mahon, na questão com a Grã-Bretanha) e resulta de se terem tomado em sentido moderno as expressões *feitoria* e *fortaleza* empregadas pelos antigos.

Uma das mais curiosas ilusões dessa «ocupação», se não mesmo colonização da baía, é a pretendida existência, em 1589, duma «colónia portuguesa no interior do Maputo», colónia constituída por Jerónimo Leitão e alguns companheiros. O erro provém de leitura superficial da relação, por Diogo do Couto, do naufrágio da nau *S. Tomé*. Couto, ou algum dos que intervieram na impressão da obra, estabelece grande confusão: num passo, chama Manhiça ao régulo da Inhaca; noutros, chama rio da Inhaca ao rio do Ouro e Inhaca a um régulo da margem desse rio. Uma leitura atenta, porém, permite corrigir facilmente a confusão e desfazer a lenda da colónia no interior do Maputo. A verdade do caso é assim:

Uns dias antes dos naufragos da *S. Tomé* chegarem à baía, largara dela Jerónimo Leitão, numa naveta carregada com o marfim do resgate. No Rio do Ouro, a naveta deu à costa; Leitão e os seus-homens foram roubados e recolheram-se na povoação de um régulo que Leitão conhecia, povoação que ficava «doze léguas pelo rio acima», onde parte daqueles naufragos os foram encontrar. O rio do Ouro é o Limpopo a que Diogo do Couto, na sua descrição geográfica, chama Inhapula (Inhampura). É este nome Inhapula que naqueles passos da relação aparece trocado por Inhaca — engano naturalmente sugerido pela notoriedade que então tinha este nome. Ou, mesmo, a expressão *inhaca* seria um título dos chefes, como *incosse*, *mambo* e *bilene*. Realmente, encontramos-la aplicada a outros chefes, além do régulo da ilha: o inhaca Sangoane, o inhaca Manganheira. Talvez por isso,

a ilha é, em regra, nomeada ilha do Inhaca e só mais tarde esta palavra aparece como topónimo. O nome original, indígena, da ilha parece ter sido Choambone, que designava também a península a ela fronteira.

De 1545 a 1703 não houve, de facto, ocupação portuguesa da baía — repetimos: «ocupação», no sentido em que hoje a compreendemos. Houve uma exploração comercial, por meio da expedição, anual ou de dois em dois anos, de um navio da Índia ou de Moçambique. O navio fundeava na baía. A tripulação vinha a terra, fazia resgate, voltava para bordo e o navio regressava a Moçambique, sem deixar em terra gente ou fazenda. Este carácter da exploração é bem acentuado num parecer enviado de Moçambique ao vice-rei da Índia, em 1745 ⁽¹⁾ :

«Para o Cabo das Correntes se pode e é conveniente mandar todos os anos um navio ao resgate do marfim, guardando-se naquela viagem a ordem e forma que em outros tempos se costumava, que era o capitão obrigado a fazer o dito resgate e voltar na monção sem deixar lá coisa alguma de fato ou coisa já resgatada.»

Tanto quanto sabemos, o trato na baía foi assim organizado:

Nos primeiros tempos, o resgate era feito nas praias, em idas e vindas de embarcações. Talvez, mesmo, nas primeiras viagens, ninguém desembarcasse e fossem os indígenas que, nos seus barcos (então ainda não as almadias que hoje conhecemos mas simples jangadas de troncos fortemente amarrados) iam encostar ao navio. A tradição indígena que atrás

⁽¹⁾ *Memória apresentada pelo Governo Português*, documento n.º 17.

referimos assim o quer, quanto aos primeiros Brancos que vieram negociar à baía.

Em todo o caso, em 1554 eram já os Portugueses que vinham a terra. O navio que recolheu, nesse ano, os naufragos da *S. Bento*, ancorou primeiro no «rio do meio» (¹) e o piloto, de nome Bastião de Lemos, «saía algumas vezes em terra, a fazer o resgate». Do «rio do meio», Bastião de Lemos “tornou ao Inhaca, sobre seu resgate, como costumava».

Mais tarde, estabeleceram-se em terra postos de resgate, com acampamentos feitos de casas de palha. Aí se recolhia a gente do navio enquanto duravam as transacções, se armazenavam as mercadorias e acudiam os indígenas a fazer seu negócio. Era a estes acampamentos que os antigos chamavam feitorias, até mesmo fortalezas.

Findo o resgate ou chegada a monção de partir, toda a gente recolhia ao navio e os acampamentos ficavam desertos até à nova campanha, no ano seguinte. A exploração era, pois, um típico sistema de feiras.

O primitivo resgate no «meio» foi posteriormente abandonado, decerto pela turbulência dos indígenas de Tembe e de Mpfumo (de que, mais tarde, os Holandeses se queixariam também). O facto é que, em anos posteriores, a actividade dos Portugueses exercia--se especialmente, se não exclusivamente, na Inhaca e ao longo do Incomáti. Na já citada relação de Jan Van de Capelle, há confirmação do abandono do resgate do “meio». De um indígena de Moçambique que viera várias vezes à baía com os Portugueses e ali

ficara, soube o Holandês que os Portugueses “nunca tiveram uma feitoria aqui [isto e, onde era o forte holandês, no sopé das dunas da Machaquene], mas numa ilha de nome Xefina, situada no lado NE da baía».

A primeira notícia que temos daqueles acampamentos é de 1589 (relação do naufrágio da nau *S. Tomé*). O régulo da Inhaca, aconselhando os naufragos a não passarem à outra banda (Mpfumo e Manhiça) e lembrando-lhes o que sucedera a Manuel de Sousa Sepúlveda, disse-lhes que «se não se haviam por seguros naquela aldeia [a povoação do Inhaca ficava no continente], ele os mandaria pôr em uma Ilha onde achariam ainda as casas em que os Portugueses viviam quando ali vinham ao resgate do marfim». Os naufragos aceitaram. Passaram à Inhaca e, depois, à ilha então chamada «Setimino» (¹) e nesta acharam “mais de cinquenta choupanas que os portugueses do resgate deixaram feitas». Essa ilha foi, depois (e ainda o é hoje), chamada “dos portugueses» — «pelos muitos que nela estão enterrados, dos que se salvaram da nau *S. Tomé*», conforme escreveu João Baptista Lavanha. A partir de certa data, o navio do resgate deixava na ilha uma embarcação pequena, para socorro dos naufragos que ali viessem dar. Jerónimo Leitão refere o facto nestes termos (veja-se Doc. 1.º):

“E nesta ilha do Inhaca terão os naufragos que comer, e se daí quiserem atravessar às terras de Inhambane sempre lhes aí deixam as embarcações do resgate em que o poderão fazer.»

Em 1593, a feitoria era ainda na ilha dos Portugueses. Os naufragos da *Santo Alberto*, que tiveram

(¹) Este rio *do meio* da baía não é o curso do Tembe, como alguns têm suposto, mas sim a própria baía, ou seja o estuário do Espírito Santo.

(¹) Noutro passo da relação aparece *Setimuro* em vez de *Setimino*. Trata-se, obviamente, de duas formas (erradas pelo copista ou impressor) de uma mesma palavra. O nome indígena da ilha é *Xitimáli*.

a sorte de chegar à baía quando nela se achava o navio do resgate, encontraram nessa ilha «a gente do navio aposentada em choupanas feitas nela para seu gazalhado».

Em 1622, passou-se uma cena semelhante à de 1589. O régulo, insistindo com os naufragos da *S. João Baptista* para que ficassem junto dele, que então residia na Inhaca, disse-lhes «que se não queriam fiar-se dele, fossem para uma ilha que estava logo ali pegada, à qual se passava a pé em baixamar, que ali tinham água, e que lhes mandaria fazer para cada dois portugueses uma gamboa, e teriam mantimento que bastasse, que ali tinham inverno por muitas vezes portugueses».

A chamada feitoria da Inhaca era, pois, na ilha dos Portugueses e não é bem claro se alguma vez foi na Inhaca propriamente dita, visto como a nomeação desta ilha frequentemente engloba a dos Portugueses. Por seu turno, a primeira notícia que temos do resgate no Incomáti vem-nos de Diogo do Couto. Descrevendo o rio do Manhiça, diz que ali faziam os Portugueses resgate de marfim e tinham a sua feitoria, onde residiam quatro meses do ano, que tanto durava a monção. Em 1623, Francisco Vaz de Almada refere-se-lhe nestes termos: «quando a estas partes vem embarcação, na sua [do Manhiça] terra tem a maior feitoria». A este tempo, ao que se deduz desta relação, a Xefina não era ainda utilizada: a feitoria achava-se na boca do Incomáti. Em 1647, porém, já a Xefina funcionava como base dos resgates estabelecidos ao longo do Incomáti. Bento Teixeira Peio, na sua relação do naufrágio do galeão *Sacramento* e nau *Nossa Senhora da Atalaia*, deixou-nos disse informação relativamente desenvolvida.

Quando os naufragos chegaram à baía, encontrava-

-se nesta, ancorada junto à Xefina, ilha despovoada, a galeota que viera ao resgate. Chegaram à ilha no dia «5 de Janeiro, véspera de Reis, de 1648, saindo logo para a igreja, que se ali faz de palha com a vinda do pataxo em que há capelão, e missa, a dar graças a Deus, e à Virgem do Rosário, cuja invocação tinha». Ao terceiro dia, repartiu-se a gente «pelas cinco feitorias, que já estavam assentadas, vinte léguas pelo rio acima» (o rio é o Incomáti). Na ilha ficaram, por hóspedes do capitão da galeota, o almirante ⁽¹⁾, os religiosos, os oficiais e passageiros do galeão e da nau, «acomodados por palhotas, que se faziam de novo, e outras, que despejaram os lascars da galeota, a quem se pagaram». Foi a este acampamento, naturalmente melhorado mais tarde, com a sua palhota-igreja de Nossa Senhora do Rosário ⁽²⁾ que os Holandeses chamariam «possessão» ou «guarnição portuguesa».

«Chegando-se o tempo de partir», continua a relação, «se vieram ajuntando os que escaparam nas feitorias, e embarcados todos levámos âncora a 22 de Junho à tarde [...]». Da Xefina foram dar fundo na

(*) O galeão *Sacramento* e a nau *Nossa Senhora da Atalaia* haviam partido juntos da Índia. O galeão era a capitania e a seu bordo viajava o «almirante», isto é, o capitão-mor, Luís de Miranda Henriques.

(2) Eis outro exemplo da ilusão de ocupação da baía. Paiva Manso, reelaborando o texto de Bento Teixeira Feio, diz que «o nosso estabelecimento de Lourenço Marques contava em 1647 uma população já de trezentas pessoas e nele havia também capela com seu capelão». Noutro passo, insiste: «Tinha uma população em 1647 de trezentas pessoas livres, com seu capelão, e seis feitorias».

Pelo que já transcrevemos do relato de Feio, sabemos o que se deve pensar da capela e seu capelão. Quanto às trezentas pessoas livres, eram 154 naufragos do *Sacramento* e da *Nossa Senhora da Atalaia*; o resto, a gente da galeota. E, como era regra, ninguém ficou em terra: «dando à vela dia de S. João começámos a navegar para Moçambique com trezentas pessoas, brancos e pretos, na galeota».

ilha do Inhaca onde resgataram muitas galinhas e batatas — largando, depois, para Moçambique.

Em 1688, a galeota holandesa *Noord*, que viera reconhecer e cartografar a baía, forneceu esta notícia: «no continente, perto da boca do Manhiça, os Portugueses tinham uma casa pequena (*lodge*) ou habitação temporária onde faziam o negócio».

Nos relatórios de De Capelle encontramos nova informação sobre os resgates da Manhiça. Como já atrás vimos, não era no sítio actual de Lourenço Marques que estava a feitoria mas sim na Xefina. De Capelle acrescenta:

«Na foz do rio que chamamos St. Esprit [os Holandeses, confundindo os nomes, chamavam assim ao Incomáti] tinham os Portugueses um sítio onde faziam palhotas para se alojarem durante o tempo de estadia para negociar, que ordinariamente era de cinco ou seis meses. Em cada uma das povoações ao longo do rio agora mencionado até Manisse (não tendo eles nunca penetrado mais para cima) mantinham durante o tempo indicado uma feitoria com mais ou menos quatro homens que faziam o negócio, vindo então de baixo, cada 8 ou 10 dias, para cima, com as suas embarcações, para buscarem os artigos negociados, e quando voltavam outra vez com os seus navios para Moçambique deixavam ficar as casas (de caniço) para o ano seguinte.»

No relatório e diário da lancha *De Hoop*, que por instruções de De Capelle explorou o Incomáti em 1728, há informações que permitem, cremos, localizar os postos de resgate portugueses: são as referências a «paus de bandeira» — que supomos assinalarem o lugar dos postos. Se, realmente, assim é, os postos ficariam, mais ou menos e subindo o rio: o primeiro, na Magaia, perto da «colina do chefe Magaia», possi-

velmente onde hoje está Vila Luísa de Marracuene; o segundo, entre a Macanda e o rio «Débora» (provavelmente o Xicluvane ou Xicluvanine que desemboca no Incomáti uns três quilómetros a jusante do monte Manhiça); o terceiro, junto ao monte Manhiça; o quarto e o quinto entre este monte e a ilha Mariana.

O rio do Ouro parece ter sido, também, um lugar de resgate, mas não sabemos se cabia ao navio de Lourenço Marques se ao de Inhambane. Fr. João dos Santos, o conhecido autor de «Etiópia Oriental», refere que o capitão de Moçambique mandava todos os anos um navio a Lourenço Marques, outro a Inhambane e Cabo das Correntes. Convém observar, a propósito, que a denominação Cabo das Correntes e, como mais tarde se dizia, «estabelecimento do Cabo das Correntes», é de referenciação incerta: umas vezes relaciona-se com Inhambane, outras com Lourenço Marques. Diogo do Couto, por exemplo, diz: «Cabo das Correntes, a que os de Moçambique comumente chamam Inhambane».

Jerónimo Leitão, um dos capitães do resgate de Lourenço Marques, deve ter visitado com insistência o rio e a costa do Ouro. Ao longo do rio tinha, em 1589, a doze léguas da costa, um régulo amigo. Rematando os seus conselhos aos naufragos que procurassem subir a costa, desde o Incomáti a Sofala, observava-lhes: «e em todas as partes por donde passarem dirão o meu nome que é Jerónimo Leitão, e em língua de cafre Inhale-fua». Este cognome cafre reproduz, provavelmente, a expressão chope que significa homem rico e poderoso — e os Bá-Chope eram a gente daquele rio e costa.

Para sul da baía, parece ter havido, também, certo movimento. Diogo do Couto indica dois lugares de resgate. Um era no rio de Simão Dote, por 27° 1/3,

inominado nas cartas mas assim chamado, do nome de um português que a ele fora ter num pangaio, pêlos que navegavam de Moçambique para Lourenço Marques. Em 1589, quando o batel em que iam os sobreviventes da *S. Tomé* ali varou, os pretos fugiram, primeiro; depois, voltaram e reconheceram os naufragos como portugueses, «pela comunicação que com eles tinham por causa do resgate do marfim que todos os anos ali iam fazer». O outro lugar apontado por Couto seria, algures, para além do rio de Santa Luzia, no reino do Vambe que da primeira terra do Natal se estendia para sul. Lavanha, por sua vez, apresenta a baía de Lourenço Marques como «o primeiro porto daquela costa em que os portugueses tratam e resgam». No entanto, o facto de no contrato de 1614, entre a Coroa e o capitão de Sofala e Moçambique, este ser autorizado a resgatar nos «portos do Cabo da Boa Esperança», sugere que, realmente, alguns mercadores se tivessem aventurado a tratar em portos a sul de Lourenço Marques.

O comércio na baía foi, talvez, nos primeiros anos, livre para os nacionais. É o que parece poder deduzir--se do facto de, em 1554, dois navios serem despachados para o resgate no rio da Lagoa: um, de Moçambique, pilotado por Bastião de Lemos, «mandado por D. Diogo de Sousa, capitão de Sofala e Moçambique, a buscar marfim para el-rei nosso senhor»; outro, o que Lourenço Marques aprontava em Cochim e estava para largar nos princípios de Fevereiro ⁽¹⁾.

De positivo, porém, sabemos que um regimento de El-Rei D. Sebastião tornou defeso «o trato e comércio

⁽¹⁾ Relação do naufrágio da *S. Bento*.

de Sofala, Cuama, Inhambane até o Cabo das Correntes inclusive». E a baía manteve-se fechada aos mercadores até que em 14 de Novembro de 1590 um alvará do capitão geral e governador da Índia, D. Manuel de Sousa Coutinho, permitiu aos moradores de Moçambique «em suas embarcações ir e mandar fazer seus tratos e resgates» na ilha de S. Lourenço, costa de Moçambique, costa de Melinde, Cabo Delgado e «do das Correntes até o de Boa Esperança». Deveriam trazer da Índia todas as fazendas de que necessitassem, embarcando-as na nau da viagem (carreira entre Moçambique e a Índia), a cujo capitão pagariam os devidos fretes.

É difícil apurar se este regime se manteve. Como é sabido, a condição do comércio na Capitania passou por frequentes modificações: arrendamento ao capitão, monopólio da Fazenda, contrato com particulares, liberdade. As duas primeiras alternativas prevaleceram, pelo menos até 1680. Dos documentos sobre o assunto nem sempre se distingue se as providências tomadas respeitavam apenas a Sofala e aos Rios de Sena, onde corria o negócio do ouro, ou também aos outros portos. Em 1614, firmou-se contrato entre a Coroa e o capitão de Sofala e Moçambique Rui de Melo Sampaio; uma das cláusulas «permitia» ao capitão resgatar nos portos do Cabo da Boa Esperança, e é possível que nestes se compreendesse o de Lourenço Marques. Em 1622-1623, parece que os resgates dos portos do sul seriam monopólio do capitão. De facto, Francisco Vaz de Almada, um dos sobreviventes da nau *S. João Baptista*, tendo chegado, por terra, a Inhambane, resolveu prosseguir para Sofala, pois tão cedo não se esperava navio em Inhambane. A razão era que tinha falecido em Sena o governador Nuno da Cunha.

No ano de 1680, o Príncipe Regente, por alvará em

força de lei, de 24 de Marco, extinguiu a Junta do Comércio de Moçambique e Rios de Cuama e declarou o comércio livre a todos os seus vassallos, assim do Reino como da Índia e mais Domínios e Conquistas. Mas vinte anos depois foi novamente estabelecida a Junta do Comércio que perduraria até 1720.

Em todo o caso, a carreira comercial Moçambique-Baía da Lagoa parece ter-se mantido, ao longo deste século e meio, 1545-1703, com regularidade.

Nos primeiros anos, supomos, o navio do resgate vinha despachado da Índia. O relator do naufrágio do galeão *S. João*, 1552, refere que os naufragos julgaram poder esperar, em Mpumbe, «ate vir navio da Índia». Em 1554, quando a nau *S. Bento* largou de Cochim para Lisboa, Lourenço Marques estava acabando de se aviar para uma viagem à baía do seu nome.

Em breve, no entanto, o navio do resgate passou a ter praça em Moçambique e nesse mesmo ano de 1554 o navio que veio à baía fora despachado por D. Diogo de Sousa, capitão de Sofala e Moçambique.

Não é possível garantir se a carreira era anual ou de dois em dois anos. Pr. João dos Santos, por exemplo, apresenta-a como anual. João Baptista Lavanha, porém, com a sua autoridade de cosmógrafo-mor de Sua Majestade, afirma que o navio do resgate vinha à baía de dois em dois anos. Um passo de Francisco Vaz de Almada sugere, também, que fosse esta a periodicidade da carreira. Mas a maioria de indicações são pela viagem anual.

Esboçaremos, agora, com os poucos dados que possuímos, um quadro da navegação na baía.

Em 1552, os naufragos do galeão *S. João*, ao che-

garem ao rio do meio (estuário) souberam, por uns indígenas vindos em almadias, que «ali viera um navio de homens como eles e que já era ido». Já depois da morte de D. Leonor, e de Manuel de Sousa se ter internado no mato, chegou um navio em que vinha, talvez como capitão, «um parente de Diogo de Mesquita».

Em 1554, os naufragos da *S. Bento* foram recolhidos pelo navio pilotado por Bastião de Lemos, chegado à baía em 3 de Novembro. Só a 20 de Março, com os «primeiros Ponentes», o navio pôde largar de regresso a Moçambique.

Em 1589, quando a gente da *S. Tomé* chegou à baía, um indígena informou-a de que não havia ainda dez dias largara do rio de Lourenço Marques para Moçambique uma naveta de que era capitão Jerónimo Leitão, que levava muito marfim.

Em 1593, os naufragos da *Santo Alberto* tiveram a dita de encontrar na baía o navio *Nossa Senhora da Salvação*, pilotado por Baptista Martins e de que era capitão Manuel Malheiro.

Este mesmo capitão Manuel Malheiro fez, pelo menos, mais uma viagem e foi morto por gente do Inhaca, talvez em 1596 ou 1597.

Em 1598, voltou à baía o mesmo Jerónimo Leitão que já viera em 89. E por ele se sabe que em Junho de 1597 se perdera na Inhaca «um navio pequeno de 500 candis, que com o vento ponente deu à costa na ponta da ilha».

Em 1622, o relator da perda da *S. João Baptista* deixou-nos a informação de que havia dois anos não ia navio à Inhaca, «pelo gasalhado que os tempos atrás lhes fizera» o régulo, o qual matara «um clérigo, e três portugueses, pêlos roubar».

Em 1647, veio à baía a galeota de que era capitão

Diogo Velho da Fonseca, natural de Vila Franca de Xira, casado e morador em Moçambique, e mestre Manuel Rodrigues Sardinha.

Só em 1685-86 temos mais notícias de navio português na baía: a viagem de Domingos Lourenço que achou o resgate quase completamente despojado por cinco navios ingleses que o haviam precedido.

Conhecem-se, ainda, em 1688 a viagem de João Jacques e, finalmente, entre 1701-1703, aquela que marca o termo da exploração comercial da baía pelos Portugueses, fechando o primeiro ciclo da história de Lourenço Marques.

A viagem normal entre a baía e Moçambique demorava uns quinze dias. É, pelo menos, o que pode deduzir-se das poucas informações de que dispomos. Assim, na viagem de 1554-55, o navio largou da Inhaca em 20 de Março e chegou a Moçambique em 2 de Abril. Em 1648, a galeota de Diogo Velho da Fonseca saiu em 24 de Junho e chegou em 9 de Julho.

A *Nossa Senhora da Salvação*, em 1593, levou vinte e seis dias — mas sofreu mau mar e esteve em riscos de perder-se em alturas do Rio do Ouro. Em 1597, Jerónimo Leitão saiu de Moçambique em Novembro e só chegou à Inhaca em Janeiro de 1598, «por vir em pangaio e se deter em Sofala mais de um mês».

Como já dissemos, o plano da carreira parece ter sido este: chegar à baía por Outubro-Novembro, aguardar nela uns cinco meses e sair por Março ou Abril. Ao menos nos primeiros tempos da navegação, este esquema aparece-nos com regularidade: assim o vemos com as viagens de 1552, 1554 e 1589.

No entanto, já em 1554 temos uma indicação contrária. Os naufragos, numa paragem a sul do rio da Pescaria, resolveram mandar para diante «três ou quatro homens despejados», por terem receio de não

chegar a tempo de encontrarem o navio. Pelas suas contas, não poderiam atingir a baía senão em Julho. E a partida do navio, «segundo a navegação ordinária, havia de ser com a lua de Junho». Em 1593, também: o piloto Rodrigo Migueis exortou os seus companheiros de naufrágio a esforçarem-se por chegar ao Rio da Lagoa em fim de Junho, «que era o tempo em que dele partia o navio do resgate para Moçambique». Foi, realmente, o que sucedeu: o navio só largou em 12 de Julho. Na viagem de 1647-48, a partida efectuou-se em 24 de Junho.

O caso de 1554 talvez possa explicar-se pelo facto-de que o navio em questão era o de Lourenço Marques, em viagem directa entre a Índia e a baía, por consequência sujeito a diferente regime de monções. Outros denunciavam, provavelmente, uma ampliação do «esquema primitivo, explicável por que, tendo-se o comércio expandido ao longo do Incomati, o resgate-exigia maior demora na baía.

O marfim era o objecto principal do comércio e, se acaso não foi ele que provocou a expedição inicial, por ele se tornou famosa a baía de Lourenço Marques. Mas ao resgate concorriam também, como escreveu Fr. João dos Santos, «âmbar, escravos, mel e manteiga, cornos e unhas de Bada⁽¹⁾, dentes e unhas de cavalo marinho». Havia cera, também, embora não em grande quantidade, conforme o intérprete informou: De Capelle.

Do cobre, a que D. João de Castro ligara tanta importância, não há notícia. Quanto a ouro, o intérprete de De Capelle declarou-lhe ignorar se os Por-

(*) Abada, rinoceronte.

tugueses tinham, alguma vez, resgatado aqui ouro; ele, em vinte anos de permanência na baía, «nunca tinha visto ouro nesta nação». Não é muito crível que, se o resgate na baía desse ouro, este nunca apareça mencionado ou, então, seria em tão pouca quantidade, comparado com o que vinha de Sofala e Rios de Sena, que nem valeria a pena referi-lo. O facto é, no entanto, que à feitoria holandesa aqui estabelecida mais tarde vinham indígenas do interior trazer ouro em pó, cobre e estanho, os quais, diz De Capelle, eram de K3or muito bonita, se bem que o estanho lhe parecia um pouco mole e leve.

Em troca, os compradores ofereciam panos e contas. Estas eram, como diz Perestrelo, tidas pêlos indígenas «por tão precioso tesouro, como nós a pedraria ou seu Semelhante». Foram, possivelmente, os naufragos que introduziram no comércio outras mercadorias, tais como pregos e bocados de cobre e ferro. Mas aquelas veniagas — roupas, velório e missanga — eram as preferidas pelos indígenas.

Não possuímos qualquer indicação sobre o volume e o valor do comércio na baía. Os mais remotos números que se conhecem respeitam à feitoria holandesa e adiante os referiremos. O resgate devia ser frutuoso, dadas a sua sustentação regular pelos Portugueses durante século e meio e a insistência com (que os estrangeiros procuravam a baía. Os Holandeses, todavia, nunca se satisfizeram com ele e a situação comercial da sua feitoria esteve sempre longe da prosperidade.

Também não possuímos mais que escassas indicações sobre os preços. Na carta de D. João de Castro a El-Rei, avalia-se por três vinténs de contas um bar (mais ou menos, duzentos e trinta quilos) de marfim. As relações dos naufrágios apresentam-nos algumas

transacções: uma vaca por seis pregos; quatro vacas, por cobre que valeria três vinténs; cada um dos sobreviventes do galeão *S. João*, em 1552, custou ao capitão, do navio do resgate dois vinténs de contas... A instituição do presente aos régulos, o *saguete*, cedo deve ter começado. Em 1589, o régulo da Inhaca usava «um ferragoulo de pano verdozo que o alferes-mor D. Jorge de Menezes tinha mandado de Moçambique». E quando, em 1593, Nuno Velho Pereira chegou à baía com o seu cortejo de naufragos, presenteou, às mãos rotas, o mesmo régulo: «um sombreiro de feltro, negro, um pano da China lavrado de seda e ouro, duas vacas, uma delas prenhe, uma medalha com cadeia de prata e uma garrafa pequena de prata». Ao filho-do régulo deu um copo de prata, «que o pai logo lhe tirou».

Mas, com esta prodigalidade, Nuno Velho Pereira queria comprar alguma coisa mais que marfim: a vida.

As relações com os indígenas foram, no início, excelentes com o Inhaca, mas não assim com a gente das terras que bordam a baía desde o Tembe até as proximidades do Incomáti.

Esta verificação é extremamente interessante, pois, reflecte a diferença de duas raças: os tongas autóctones (representados pela gente do Inhaca, a uma banda, e, à outra, a do Magaia) e os invasores vindos-de Psatine (Suazilândia), vaga da grande migração que descera do Norte, da região dos Lagos. Esta gente trazia uma cultura superior à das pacíficas populações aborígenes e a aventura da migração aguçara nela o espírito da agressão, do assalto e da pilhagem — o espírito da guerra. De Capelle descreve-a assim, em 1723, num retrato feliz:

«Estes gentios são vaidosos como raça; gostam de ser considerados como gente audaz; dizem que os Holandeses não têm coragem, eles sim; várias vezes assaltam os nossos que se encontram fora no mato a comprar alguma coisa; também mesmo na fortaleza ameaçam espancar os nossos, como eu mesmo já vi se muitas vezes os tenho mandado sair imediatamente da fortaleza».

Como já dissemos, deve ter sido esta belicosidade da gente do Tembe e de Mpfumo que levou os nossos, logo nos primeiros anos do comércio na baía, a abandonar o primitivo resgate no «rio do meio». Temos, na relação do naufrágio da *S. Bento*, 1554, um testemunho da insegurança deste resgate:

Recolhidos os naufragos no navio, este veio fundear no “rio do meio». Bastião de Lemos, o piloto, saía algumas vezes para terra, ao resgate — mas «andavam os cafres da borda daquele rio do meio tão amotinados contra ele, que quase todos os dias o faziam embarcar às pancadas, com assas pressa». Ao princípio, os nossos contemporizaram. Mas, com o abuso, resolveram castigá-los. Organizaram o assalto a uma povoação perto da borda de água, onde fora espancado >e roubado um dos nossos homens. Os indígenas começaram por resistir bem mas, depois, viraram costas. Deixaram no campo cinco mortos, entre os quais Maçamana, seu capitão. Os nossos cativaram cinco ou seis mulheres que, «por reformação de pazes», restituíram ao Tembe, rei daquela terra, o qual, depois de saber o que se passara, achou bem feito o castigo e ficou «nosso amigo».

Mais para norte, para além donde está hoje a cidade de Lourenço Marques, pelas praias até o Incomáti, Manuel de Sousa Sepúlveda, sua mulher Leonor de Sá e os companheiros tinham, dois anos antes, sofrido

roubos e maus tratos. O nome de Manuel de Sousa seria, por muito anos, invocado como aviso àqueles que, não achando na baía o navio do resgate e não sofrendo a espera, se inclinassem a tentar o caminho para Inhambane e Sofala, rodeando a baía. Foi para lhes evitar a travessia dessas terras de gente violenta e cruel que os navios do resgate passaram a deixar embarcações na ilha dos Portugueses. Jerónimo Leitão, nos conselhos que, por 1598, dá aos naufragos, recomenda que, não achando na ilha as embarcações, «se deixem estar e não queiram dar a volta à baía como fez Manuel de Sousa de Sepúlveda, porque entre rio e rio os mataram todos por ser muito má gente e nossa inimiga».

Nas terras do Inhaca, que se estendiam pelo continente para sul, entre o Tembe e o mar, os Portugueses encontravam guarida simpática. Não isenta, sem dúvida, de cobiça, de extorsão e vexame — ou, como diz Perestrelo, “não tudo fundado em virtude mas parte em interesse»; todavia, generosa bastante para os abrigar e lhes matar a fome. Por vezes, nas narrativas dos naufragos, o Inhaca é-nos apresentado em manifestações de cordialidade e bonomia. Mais tarde, porém, estas relações alteraram-se: a onda invasora transpusera o Tembe e rolara pelas terras hoje do Maputo, acabando por avassalar os tongas do Inhaca. A actividade dos Ingleses concorreria, também, para indispor os indígenas contra os nossos — quer porque os Ingleses lho insinuariam quer porque pagavam melhor o negócio.

Qualquer coisa sucedeu, entre 1594 e 1597, de que resultou a morte de Manuel Malheiro (capitão do *Nossa Senhora da Salvação*, que em 1593 estivera na baía) e exigiu a intervenção, como negociador de pazes, de Jerónimo Leitão. Por 1620-1622, inter-

rompeu-se a navegação para a baía ou, pelo menos, o resgate na Inhaca, porque o régulo mandara matar “Um clérigo e três portugueses», para os roubar.

Onde as relações com os indígenas parecem ter-se mantido sempre boas foi ao longo do Incomáti. No Manhiça, como então se dizia (provavelmente tratava-se, antes, do Magaia) também os naufragos acharam sempre boa guarida e o bom conselho de que não se metessem, por terra, pela Costa da Calanga — Limpopo, Zavala — habitada também por gente de má índole, os antepassados dos actuais Vá-Lengue e Bá-Chope. A penetração no interior, com as cinco estações à margem do rio até perto da ilha Mariana, só era possível com a simpatia das populações indígenas.

O aparecimento dos Brancos e a instituição do comércio regular obviamente teriam profunda repercussão. À baía de Lourenço Marques vieram, de remotos lugares, homens curiosos e audazes. Estabeleceram-se, por terra, extensas correntes de tráfico. Nuno Velho Pereira encontrou, pelas paragens do rio do Infante, no interior, indígenas que usavam contas, as quais lhes vinham das terras do Inhaca. Entre a Manhiça, Inhambane e Sofala parece ter existido movimentado tráfico, como De Capelle refere. Da Manhiça a Inhambane contavam os indígenas sete jornadas. De Inhambane a Sofala, cinco. O filho do régulo da Manhiça explicou ao Holandês que a sua gente ia a Inhambane, na estação seca, e comprava enxadas, machadinhas, azagaias e missanga de Moçambique, artigos que depois negociava com a gente das terras em redor.

Vinha, também, gente de «Paraotte» e «Maschicosje» (Machicoche) à feitoria holandesa — e é de crer que já viesse, anteriormente, aos resgates dos Portugueses. Um dos homens que ofereceram ouro

aos Holandeses trazia uma balança, com seixos de vários tamanhos a servirem de pesos. McCall Theal supõe que ele teria obtido a balança e aprendido a usá-la em Manica ou algures perto do Zambeze, «pois não o teria podido conseguir em qualquer lugar próximo da baía de Lourenço Marques». Esta argumentação surpreende, pois esses homens vinham de regiões que ficavam a oeste do alto-Incomáti, no Transval, e podiam muito bem ter entrado em contacto com as estações portuguesas da Manhiça, nas quais, certamente, se usavam também balanças.

Estas correntes de comércio pelo interior e, com elas, a comunicação entre populações que se ignoravam representam os primeiros, titubeantes passos da civilização nestes sertões de África — e, também aqui, era pela mão dos Portugueses que ela os ensaiava... A Cruz e a Espada foram impostas, entrelaçadas, no nobre escudo das Descobertas e Conquistas de Portugal. Esqueceu-se a Balança — ou talvez se julgue que ela é desdouro. Todavia, a História ilustra-a de pergaminhos e títulos, e muitas vezes foi ela que marchou adiante, desbravando para a Cruz e para a Espada a glória com que as lisonjeiam...

Tal foi a organização da exploração comercial da baía de Lourenço Marques, de 1545 a 1703, ano a partir do qual e até 1781 se interrompeu a sua frequência regular pelos Portugueses. Tinha como pontos de apoio a ilha dos Portugueses e a ilha da Xefina. Desta, internava-se pelo sertão, à margem do Incomáti, em postos de resgate escalonados desde a boca do rio até às proximidades da ilha Mariana. Nestes postos, havia mastros nos quais a gente do resgate içava a bandeira, certamente como sinal de que tinha

chegado — uma chamada do marfim. As feitorias--bases e estes postos eram ocupados apenas temporariamente, durante o período da monção.

À margem desta organização da exploração comercial, um facto do que hoje chamaríamos «assistência»: as embarcações deixadas na ilha dos Portugueses, para que os náufragos ali chegados fora da temporada do resgate pudessem seguir por mar para Inhambane e Sofala, a salvo das depredações da gente inóspita e bravia das terras do Tembe e de Mpfumo, da costa do Ouro ou da Calanga.

Por outro lado, os capitães dos navios do resgate não eram simples negociantes. Ao serviço do donatário e contratador da Capitania, ou do monopólio mercantil da Real Fazenda, eles eram, em verdade, agentes e fiscais desse senhorio, uma autoridade política e administrativa — como também o eram as donas e, depois, os arrendatários dos prazos.

Os indígenas assim o sentiam, embora, sem dúvida, o não compreendessem — como igualmente não compreendiam o que era doar terras e fazer dois riscos em cruz num papel em que os Brancos tinham escrito coisas intraduzíveis. Mas sentiam-no assim — e por isso os vemos, em 1597, quando da tentativa inglesa na Inhaca, estranharem que Jerónimo Leitão não viesse, e só tratarem com os Ingleses depois destes lhes darem a falsa garantia de que Leitão estava a bordo, pois ele era o senhor da Inhaca: «Jerónimo Leitão cuja aquela ilha era». Vemo-los, também, em 1726, quando os Holandeses se achavam já instalados na baía e os Portugueses havia vinte anos que lá não iam — vemo-los obedecer à ordem do governador da Capitania para irem a Moçambique.

Numa era em que nenhuma outra nação da Europa tinha, ainda, posto pé em África, a ocupação territo-

rial não importava e nem era necessária como expressão de senhorio. Dos seus paços e solares em Moçambique, Sofala, Sena e Tete os Portugueses saíam, periodicamente, a visitar os mais remotos lugares do seu domínio — um domínio em que não tinham confrontações nem vizinhos. A simples frequência regular desses lugares, sistematizada e, mesmo, organizada localmente como vimos, traduzia uma presença de facto. A continuidade da exploração representava a afirmação e o exercício dum senhorio — até mesmo a rotina de uma administração. A instituição do comércio regular era, assim, uma forma real de instituição política — tão significativa como qualquer outra, até o dia em que para se reconhecer teria de se eriçar de baionetas e canhões...

II

Os Náufragos

Mas não foi só pelo seu marfim que a baía de Lourenço Marques se tornou famosa. Ilustraram-na, também, a esperança e o desespero, a salvação e a perdição daqueles que naufragados na costa do Natal e do Cabo a demandavam pelo longo e torvo caminho da Cafraria. Longo e torvo mas, assim mesmo, caminho de salvação.

Esta foi, também, uma função histórica da baía da Lagoa. O descobrimento dos rios de Lourenço Marques prolongou-se no descobrimento desse caminho. Antes, os que se perdessem naquelas fatídicas

alturas de 31-33 graus não podiam senão marchar para sul, em busca da Aguada do Saldanha, e esperar que aí fosse alguma das naus do Reino; ou, então, no próprio lugar em que o mar os deitara, construir embarcação com que tentassem alcançar Sofala, se não, até, rodear o Cabo. Mas a prática da marinharia levava a navegação, logo nos primeiros anos da carreira da Índia, a deixar de frequentar as escalas do sul e agora só por acaso surgiria nelas alguma nau. “Primeiro se gastariam eles todos, os naufragos, que ali fosse ter nau que os tomasse» (¹). E quanto à segunda alternativa, raro era que da perdição das naus pudessem eles recolher materiais bastantes para a fábrica duma embarcação e a viagem em batéis por aquela costa provou ser mais incerta que a dos caminhos da terra (²).

Agora, a baía da Lagoa oferecia-lhes a promessa de acharem nela o navio do resgate que os levaria a Moçambique — ou, ao menos, de nela terem parco mas seguro agasalho nas terras do Inhaca e as embarcações que os do resgate lhes deixavam para tentarem alcançar Inhambane ou Sofala.

A descoberta deste novo caminho de salvamento não foi, porém, sem dor nem terríveis aventuras. Manuel de Sousa Sepúlveda pagou por ela a vida de sua mulher, a dos filhos, por fim a sua própria. As primeiras expedições (1552, 54, 89) tomaram o

(¹) Perestrelo, relação do naufrágio da *S. Bento*.

(²) Em 1633, a nau *Nossa Senhora de Belém* naufragou em 32 graus. Os naufragos conseguiram improvisar na praia um estaleiro e construir dois pequenos navios, nos quais deram a volta do Cabo e atingiram Angola.

Nos naufrágios da *S. Tomé* e das naus *Sacramento* e *Nossa Senhora da Atalaia*, temos exemplos de quanto era improvável vencer os mares daquela costa (do Natal e canal de Moçambique) em pequenas embarcações.

caminho da beira-mar, procurando assim salvar-se da bárbara cafraria. Mas por esse quase deserto caminho esperavam-nas a fome e a sede e também as largas bocas de grandes rios em cuja travessia consumiam vidas e trabalhos sem fim. Esta experiência levou o bem-avisado Nuno Velho Pereira, em 1593, a conduzir a sua gente «por terra dentro» — e esta foi a mais feliz das seis expedições cuja história se conhece (³).

A trágica experiência de Manuel de Sousa deveram, ainda, os que vieram depois dele, uma lição preciosa: a dos perigos de rodearem a baía pelas terras da gente cruel do Tembe e de Mpfumo. Por isso os da nau *S. Bento* preferiram ficar na ilha do Inhaca, esperando durante cinco meses a chegada do navio do resgate.

Daí nasceu, também, a ideia de se deixar na ilha dos Portugueses embarcações de socorro. Os primeiros naufragos que as encontraram foram os da *S. Tomé*, em 1589. Foi, sem dúvida, uma grande providência para a travessia da baía mas excessivamente ambiciosa quando se propunha levar a salvo os naufragos a Inhambane ou Sofala. Nesta altura da costa, a navegação em pequenas embarcações era tão perigosa como vimos sê-lo na costa do Natal. A gente da *S. Tomé* tentou a experiência e não passou além do Limpopo.

João Baptista Lavanha escrevia, com razão, ao apresentar a sua narrativa do naufrágio da *Santo Alberto*, que as notícias do caminho que os naufragos

(³) Outras houve, de que não nos ficou a história. Duma, pelo menos, temos notícia: na tripulação da *Nossa Senhora da Atalaia*, 1647, contavam-se três marinheiros que quatro anos antes tinham naufragado naquelas paragens com uma naveta capitaneada por D. Luís de Castelbranco e haviam subido a Cafraria até ao Cabo das Correntes.

faziam eram “de grande importância para nossas navegações, e para aviso delas mui necessárias». Por outro lado, as expedições dos naufragos costa acima legaram à história, à geografia e à etnografia valioso cabedal de informações.

Mas se a descoberta e a prática deste caminho foram, como já julgámos, uma função histórica da baía da Lagoa, foram, também, o seu romance — o romance da grande aventura dessa incerta, temerosa jornada de cem dias pelos trilhos da Cafraria, à fome e à sede, à torreira do sol e à cacimba gelada, lacerando os pés nas rochas ou afundando-os na fofa areia, sempre sob a angústia da ameaça iminente — a emboscada dos cafres e das feras... E este romance é o pano de fundo da história da baía.

Ninguém, por certo, o contaria melhor do que eles próprios, seus protagonistas, o contaram — e na *História Trágico-Marítima* estão algumas das mais belas, mais coloridas, palpitantes e dramáticas páginas que em português se têm escrito. Por isso nós não faremos mais que visionar, no cenário azul e luminoso da baía, a silhueta dessas lentas, exaustas procissões — o bando miserável de capitães, fidalgos e oficiais de El-Rei, mercadores, mulheres e crianças, frades e soldados, gente do mar e escravaria arrastando-se pelo caminho... À frente, um crucifixo erguido. Aqui, além, um vulto de dona sobre um andor levado aos ombros de escravos ou grumetes... E, atrás de todos, os fantasmas dos que iam ficando, uns caídos de fadiga e inanição, outros varados pelas azagaias dos cafres, ou chagados dos pés, ou no imenso abandono a uma mortal renúncia; outros, levados, esvaídos de forças, a boiar na corrente dos rios que lhes atravessavam o caminho; outros, desertados — e não só escravos, mas portugueses também, preferindo aos

trabalhos da jornada o ficarem ali, ao calhar, vivendo entre os cafres... (1).

E ao perpassar desta assombrada teoria recolheremos um grito ou um murmúrio, recortaremos uma figura ou uma cena — iluminuras ardentes para a história da baía da Lagoa...

...Eis Leonor de Sá, “fidalga, delicada e moça». Havia muito que tinham fugido os escravos que a traziam num andor. E ela, «fraca e pouco costumada a trabalhos», viera a pé, «como qualquer robusto homem do campo, por aqueles tão compridos e ásperos caminhos e sempre com tantas tomes e sedes». Tão gentil e animosa que ainda em seu grande desconsolo consolava os outros e ajudava a trazer seus filhos.

Quando, na aldeia real de Mpfumo, seu marido Manuel de Sousa Sepúlveda e os outros homens consentiram em se repartir e entregar as armas, ela soube que tudo estava perdido — tudo, menos o sofrimento derradeiro que a misericórdia de Deus guardava, ainda, para ela!

— Vós entregais as armas, agora me dou perdida com toda esta gente.

Roubados e expulsos, retomam a caminhada. Mas, algum tempo adiante, algures pelas terras da Maota e Magaia até o Incomáti, os cafres assaltam-nos e tiram-lhes o que ainda possuíam: as roupas com que se cobriam.

(1) No naufrágio do Sepúlveda, eram cerca de 500 pessoas, das quais 180 portugueses, quando partiram daquela praia de 33 graus; chegaram à baía 120. Da *S. Bento*, salvaram-se 322 pessoas: 98 portugueses e 224 escravos; chegaram 56 portugueses e 6 escravos. Da *Santo Alberto*, de 125 portugueses, chegaram 117; de :60 escravos, 65. Das 279 pessoas da *S. João Baptista* (que tiveram de atravessar a Costa da Calanga até Inhambane, umas, Sofala, outras) acabaram por se reunir em Moçambique 29.

«Aqui dizem que D. Leonor se não deixava despir e que às punhadas e bofetadas se defendia, porque era tal que queria antes que a matassem os cafres que ver-se nua diante deles». Mas Manuel de Sousa, que mais que tudo a queria viva, rogou-lhe que deixasse e, «pois que Deus daquilo era servido, o fosse ela também».

E Leonor ficou nua — o seu branco corpo de fidalga, delicada e moça alvejando contra o sertão bárbaro da negra África...

Os homens que com ela vinham afastaram-se, de vergonha. E ela desatou os compridos cabelos, enrolou-se toda neles e a si própria se enterrou, até a cintura, numa cova na areia. Então, chamou André Vaz, o piloto, e disse-lhe:

— Bem vedes como estamos e que já não podemos passar daqui e que havemos de acabar por nossos pecados; ide-vos, muito embora, fazei por vos salvar e encomendai-nos a Deus; e se fordes à Índia e a Portugal em algum tempo, dizei como nos deixastes, a Manuel de Sousa e a mim com meus filhos.

Eles foram-se. Manuel de Sousa, já meio-louco, os filhos, Duarte Fernandes contra-mestre da nau e cinco escravas ficaram com ela. Leonor não mais saiu da sua cova. Um dos meninos morreu e Manuel de Sousa por suas mãos o enterrou. E ao outro dia, quando voltava do mato com alguma fruta, Manuel de Sousa achou Leonor falecida e o menino também. «Dizem que ele não fez mais, quando a viu falecida, que apartar as escravas dali e assentar-se perto dela, com o rosto posto sobre uma mão, por espaço de meia hora, sem chorar nem dizer coisa alguma; estando assim com os olhos postos nela e no menino fez pouca conta.»

Nunca mais despertou desta contemplação. Ergueu-

-se, sonâmbulo, a alma já morta dentro do corpo. As escravas vieram ajudá-lo e ele, sem uma palavra, abriu as duas covas, sepultou nelas os dois corpos — e ainda sem uma palavra, sem um aceno, sem um olhar, virou costas e sumiu-se pelo mato, para todo o sempre...

...Pantaleão de Sá, fidalgo, português ilustre. Da mesma perdição do galeão grande *S. João*, errou longo tempo pelos matos de Mpfumo. Um dia, acossado pela fome, chegou à aldeia real e pediu que pedissem ao rei algum subsídio para ele. Não o atenderam: sua majestade estava morrendo, aos poucos, duma chaga numa perna, «tão pertinaz e corrupta que todos os instantes lhe esperavam a morte». Ngangas e feiticeiros tinham falhado. Então, Pantaleão de Sá afirma que é médico, vê o doente — e joga a sorte.

— Tenha muito confiança e facilmente recobrará saúde.

«E saindo para fora se pôs a considerar a empresa em que se tinha metido, donde não poderia escapar com vida, pois não sabia coisa alguma que pudesse aplicar-lhe; como quem tinha aprendido mais a tirar vidas que a curar achaques para as conservar.»

Urinou no chão. Com a terra amassada de urina pensou a chaga. E ficou-se, à espera mais da própria morte que da vida do doente. Ao dia seguinte, alarido no paço... A chaga «gastara todo o podre e aparecia só a carne, que era sã e boa». Proficiente, o fingido médico repetiu o curativo e, em poucos dias, o doente sarou. «O que visto, além de outras honras, puseram a Pantaleão de Sá em um altar, venerando-o como a divindade». Pediram-lhe que ficasse ali com eles e, como nos contos de fadas, el-rei ofereceu-lhe, ma-

gnânimo, metade do seu reino. Mas o ilustre Sá recusou — e, então, o rei presenteou-o “ com grande quantia de ouro e pedraria» (sem dúvida roubados a Manuel de Sousa) e mandou escoltá-lo até Moçambique...

...Outro da perdição de Manuel de Sousa: Rodrigo Tristão, o branco cafre. Quando, dois anos depois, a gente da *S. Bento* descançava no rio da Pescaria, viu sair do mato «um ajuntamento de cafres que traziam entre si a um homem nu, com um molho de azagaias às costas». Não se diferenciava dos cafres, nem mesmo na cor. Era Rodrigo Tristão. Juntou-se aos da *S. Bento* e seguiu jornada. Mas, dias mais tarde, ao ser destacado à procura de mantimento, não mais voltou nem mandou recado — branco tornado cafre, absorvido pelo feitiço da vida primitiva...

...E Beatriz de Lima, mulher de D. Paulo de Lima que morrera nas paragens do rio do Ouro, levando pela Cafraria, num saco, as ossadas de seu marido...

...D. Ursula Maria, «moça, formosa, mais alva e loira que uma framenga», deixada ao rei negro do rio da Manhiça que a levou consigo num andor...

...Francisco Vaz de Almada, cravado de cinco azagaias numa peleja com os cafres... Não conseguia arrancar os ferros — e meteu ao mato, à procura dos próprios com quem pelejara, para que lhos tirassem, o que eles fizeram e o curaram com mafurra...

...A bordo da *Nossa Senhora da Atalaia*, na hora da perdição... Alguém vai pedir a frei António de

S. Guilherme, agostinho, que ali à beira da morte o oiça de confissão... Mas o frade repele-o, que não era aquela hora para confessar, mas sim para trabalhar... Cai por uma escada, abre-se-lhe na cabeça uma grande brecha — mas fr. António ata-lhe um lenço e continua, rudemente, a trabalhar nas bombas...

...Bernardim de Carvalho, «fidalgo de muita virtude», um dos raros exemplos, nestes cortejos de desesperados, de piedade, abnegação e ternura... Entre as mulheres, vestidas de jubões brancos, calções compridos até ao chão e barretes vermelhos, ia D. Joana de Mendonça amortalhada no hábito de S. Francisco... No batel em que se salvara da nau, implorava que lhe fossem buscar a filha. A ama, na nau, levantava nos braços a menina, mostrando-lha — mas não lha dava, não a dava sem que a levassem também a ela... E D. Joana cortara os formosos cabelos e fizera o voto de professar. Naquela companhia, só ela não tinha pai ou marido que a ajudasse. Sozinha, veio andando, ficando para trás, até não poder mais. Então se chegou a ela Bernardim de Carvalho e lhe deu a mão, sem mais a desamparar. Na ilha dos Portugueses, ele ia ao mato buscar lenha para ela e a trazia sobre as suas costas; ia à fonte acarretar água; «a galinha, quando se resgatava, ele a matava, depenava e guisava, comendo dela Gregório Botelho, sua filha D. Mariana e D. Joana de Mendonça, ficando a ele sempre o menor quinhão, e ainda deste guardava uma peça para D. Joana, para a noite ou para o outro dia». Assim ele a serviu, «com tanto resguardo, honra e virtude que fez pasmar a todos». E assim, também, de puro trabalho se finou naquela ilha...

...A Fome... Tiravam dos pés as alpergatas e comiam-nas... Um, mais requintado, assou o sapato... Outros, às ocultas, comeram uns pretos que, por motim, haviam sido enforcados — e a carne, ao assar, «cheirava excelentissimamente a carne de porco»... Outros, ao darem com grandes cardumes de caranguejos brancos no rolo do mar, “e como o tempo não era para grandes temperos» tão sôfregos os levavam à boca que eles se lhes ferravam nela; «e, ficando-lhes ali a perna ferrada, o resto mal mastigado ia bolindo pelo papo abaixo»... Houve os que, «por perderem o sentido do comer», mascavam âmbar... E uns, um dia, devoraram a carta de marear...

...Água... Dar de beber a quem tem sede... Mas nem sempre os que tinham água a davam aos que com eles iam morrendo de sede... Vendiam-na. Um púcaro de quartilho por dez cruzados — e num caldeirão de quatro canadas faziam cem cruzados de negócio...

...E aquele queixume de certa moçazinha branca, filha de um português velho que morrera na nau... Ninguém queria trazê-la num andor e ela caminhou ainda alguns dias... Fraca, esgotada, não pôde mais. Pediu confissão, que frei Bernardo lhe ouviu. E deitou-se na areia, cobrindo a cabeça com a saia de tafetá preto que trazia vestida... A gente ia passando, grupo agora, outro mais logo. E a cada um que passava ela descobria a cabeça e dizia:

— Ah! Portugueses cruéis que vos não compadeceis de uma moça donzela portuguesa como vós e a deixais para pasto de animais! Nosso Senhor vos leve a vossas casas!

Os últimos passaram e ela lá ficou, na praia deserta, com a sua saia de tafetá preto sobre a cabeça...

...E outros, tantos outros, heróicos ou miseráveis, generosos ou cúpidos, piedosos ou cruéis, humanos ou bestas-feras — simples Homens, afinal, nas suas eternas momices de brinquedos de Deus e do Diabo...

Assim eles vieram, aqui morreram ou daqui passaram... Deles ficou, ao longo do caminho da história, um rasto de lágrimas e sangue, de dor e desespero, de heroísmo e mesquinhez — um murmúrio de prece e imprecação... Basto e murmúrio que são hoje, para nós, um surto de poesia, da imensa poesia do sofrimento e da aventura humana. E contemplando, agora, da Cidade essa baía que foi para eles terra de promessa e de morte, só quem não tem olhos os não verá, sombras azuis e luminosas, vagueando no cenário azul e luminoso... E pobre daquele de nós, então, que ao descobri-los assim não sinta nos seus lábios, trémulo e dolorido, um sorriso de infinita ternura e piedade e gratidão...

III

Esquecimento

Entretanto, as actividades de estrangeiros na baía haviam-se tornado tão insistentes que afectaram seriamente o comércio português. Na viagem de 1685-86, o capitão de Moçambique e Rios, D. Miguel de Almeida, comunicou ao vice-rei que o navio do Cabo

das Correntes levara esse ano muito pouco resgate. O capitão da viagem, Domingos Lourenço, explicou que haviam estado na baía cinco navios ingleses «resgatando marfim e âmbar com fazendas melhores que as nossas». O resgate fora tal que as terras circunvizinhas tinham ficado «sem marfim de consideração». O capitão-general reuniu, em 6 de Agosto de 1686, na fortaleza de S. Sebastião, conselho em que estiveram presentes o tenente-general e superintendente Francisco de Aveles Ramires, o capitão e castelão Pascoal de Abreu Sarmiento, o feitor e alcaide-mor João Machado Sacoto, o reverendo padre reitor do colégio Manuel Freire, o prior e vigário da vara Domingos Dias Ribeiro e o vigário de S. Domingos fr. João da Madalena, com o escrivão da superintendência Manuel da Fonseca e Paiva. Assentou-se não se fazer, nesse ano de 1686, a viagem e que convinha comunicar ao vice-rei a «vinda dos ditos ingleses ao porto, pois se supõem por infalível o continuarem eles». Pediam-se providências ao vice-rei, para se continuar o resgate. Era necessária embarcação mais defensível, pois os navios de que em Moçambique se podia dispor eram «desarmados e sem capacidade de artilharia bastante para a sua defesa» (1).

D. Rodrigo da Costa, vice-rei da Índia, remeteu o assunto a Sua Majestade. Ao mesmo tempo, porém, expediu ao capitão de Moçambique ordem de que as viagens continuassem, para que de todo se não perdessem. Parecia-lhe mais útil alguma perda que a real fazenda pudesse sofrer, enquanto não fossem dadas providências, do que «deixá-los [os Ingleses]

(1) A carta de D. Rodrigo da Costa a El-Rei, bem como a do capitão de Moçambique a D. Rodrigo e o «assento que se tomou na junta de Moçambique», acham-se na *Segunda Memória* apresentada pelo Governo Português à arbitragem de Mac-Mahon, documento n.º 102 e anexos.

tomar posse disso, tornando por motivo o nosso esquecimento».

Não há dúvida de que a carreira se manteve.

Em 1688, veio à baía o navio de João Jacques e nela se encontrou com um navio inglês e a galeota holandesa *Noord*. Este encontro parece não ter preocupado João Jacques que fez tranquilamente o seu resgate no Incomáti, enquanto os Ingleses o faziam ao abrigo duma tenda armada na Inhaca e os Holandeses sondavam e cartografavam a baía.

Um indígena, natural de Moçambique, contou a De Capelle que fizera sete vezes a viagem a Lourenço Marques, com os Portugueses, e é natural que essas viagens estejam dentro do período 1685-1701 ou 1703. Nestes anos de 1701 ou 1703 fora a sua última viagem — aquela com que fechou, desastrosamente, o ciclo da exploração comercial portuguesa da baía.

Não se sabe a data certa. Esse homem disse a De Capelle que já tinham passado vinte anos sobre o acontecimento. Mais provavelmente, a conversa do Holandês com ele foi em 1721, ano em que De Capelle subiu o Incomáti (o «intérprete», como ele lhe chama, achava-se nas terras do Manhiça). Na incerteza, porém, há que referir os vinte anos ao período 1721-1723 (data do relatório de De Capelle C).

Eis como, no relatório, a informação do intérprete é reportada:

«Quando veio pela sétima vez, com os Portugueses de Moçambique, ao Rio da Lagoa, querendo eles voltar para casa [isto é, regressar a Moçambique]

(1) McCall Theal, *The Portuguese in South Africa*, diz, não sabemos com que fundamento, que a interrupção da navegação portuguesa da baía se deu em 1602.

encontraram na baía um navio, sob uma bandeira branca, e tornando-se o tempo calmo foram obrigados a ancorar e pouco tempo depois o capitão deles, com o escrivão, foi ao outro navio (que julgavam ser francês e amigo) onde ambos foram feitos prisioneiros. Entretanto anoiteceu e ao amanhecer, mas sendo ainda escuro, os supostos Franceses aproximaram-se, em três embarcações a remos, com a intenção de surpreender o navio dos Portugueses: mas como levassem consigo o escrivão (amarrado) este ousou gritar à tripulação que tivesse cuidado e afugentasse as mencionadas embarcações, porque elas iam para assaltar o navio: conseqüentemente, os Portugueses levantaram-se e fizeram algumas descargas, depois do que a gente das embarcações (não vendo boa a oportunidade) se foi embora. De dia os Portugueses quiseram entrar mas infelizmente encalharam; em seguida toda a tripulação abandonou o navio, salvando-se em terra; os do outro navio vieram pouco tempo depois, levaram as melhores mercadorias, para depois porem fogo ao navio, tendo já passado vinte anos que isto aconteceu e desde então não tornaram a vir os navios dos Portugueses que estes tinham por costume mandar cada ano.»

Naturalmente, a gente do navio meteu-se ao caminho até Inhambane ou Sofala, tendo o “intérpretes” preferido ficar.

Se podemos tomar o ano de 1703 como o do cancelamento da carreira regular Moçambique-Baía de Lourenço Marques e, portanto, do abandono oficial da baía, fica-se na dúvida de se, uma ou outra vez ainda, algum mercador de Moçambique se teria aventurado a vir a estas paragens. De Capelle desconfiava que sim, mesmo já quando os Holandeses tinham o seu forte em Lourenço Marques. Diz ele:

“No entanto, [os Portugueses] ainda visitam a gente de Manhiça e estão em contacto com essa nação, pois que se viu usar-se na Lagoa, desde há alguns meses, muita missanga nova de Moçambique, que os cafres dizem comprar na Manhiça.»

Como já dissemos, ao tratar do movimento comercial na baía, é provável (e, a nosso ver, seria o caso) que essa missanga proviesse do comércio interior, feito pelo indígena ao longo dos caminhos entre Manhiça, Inhambane e Sofala.

Duma maneira ou doutra, o facto é que dentro de poucos anos as relações com a baía se tinham perdido completamente. Em 1753, era possível a um capitão-general declarar que só de tradição conhecia o porto de Lourenço Marques, pois havia muitos anos que se interrompera a navegação para lá (1).

Sucedeu, então, o que D. Rodrigo da Costa previra. Do esquecimento dos Portugueses tomaram os estrangeiros motivo para se apossarem do comércio da baía e, até, das suas terras. Foi uma dominação efémera e por ela não se ilustraram os dominadores — porque uns, os Holandeses, saíram dela por tibieza de ânimo; outros, os Austríacos, expulsos pelas armas portuguesas.

Oitenta anos depois, a reconquista firmava decisi-
vamente a soberania de Portugal.

(1) Capitão-general Francisco de Melo e Castro que assirn respondia à ordem da Corte para estabelecer em Lourenço Marques fortaleza e feitoria.