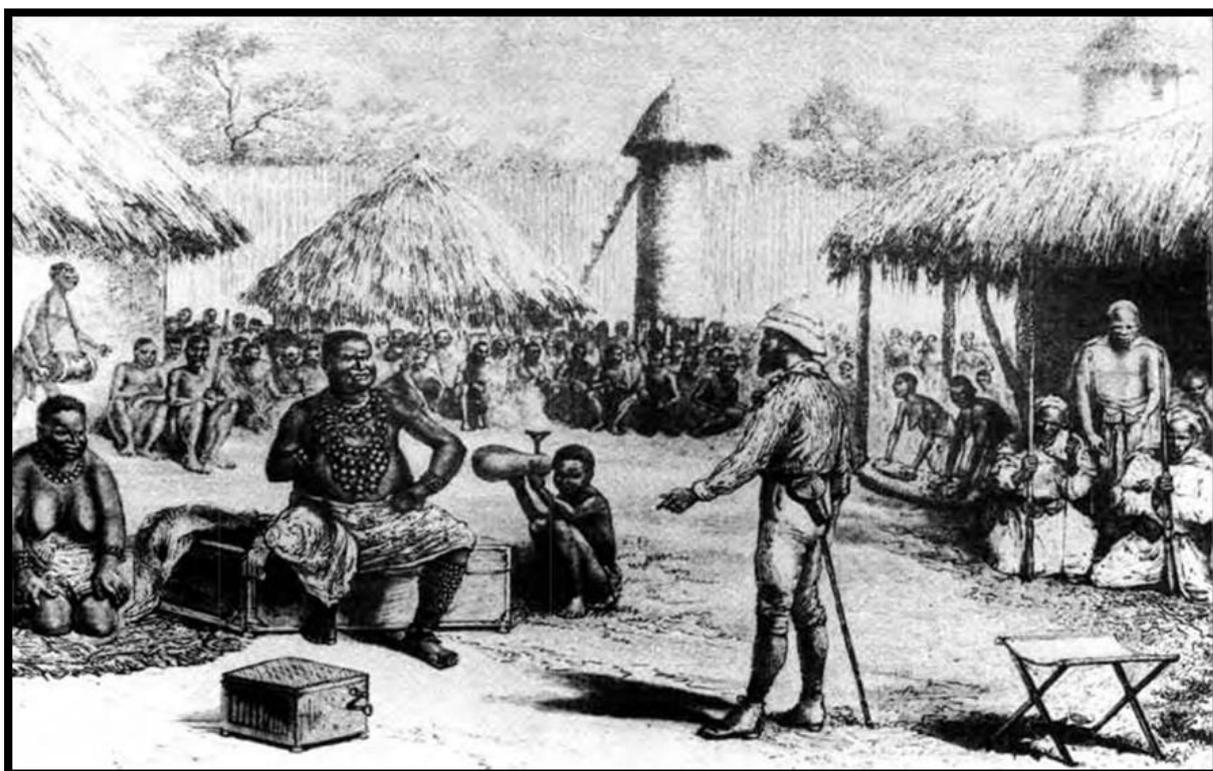




UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ – UEM
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS LETRAS E ARTES – CCH
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA – PPH
Área de Concentração: Política, Movimentos populacionais e Sociais

CARLOS EDUARDO RODRIGUES

**De Zanzibar rumo ao interior da África Oriental: o comércio de marfim e escravos
segundo o relato de Victor Giraud [1883 a 1885]**



Maringá-PR

2015

CARLOS EDUARDO RODRIGUES

**De Zanzibar rumo ao interior da África Oriental: o comércio de marfim e escravos
segundo o relato de Victor Giraud [1883 a 1885]**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História-PPH do Centro de Ciências Humanas Letras e Artes-CCH da Universidade Estadual de Maringá-UEM para a obtenção do título de Mestre em História.

Área de Concentração: Política, Movimentos populacionais e Sociais

Linha de Pesquisa: Política e Movimentos Sociais

Orientador: Doutor Luiz Felipe Viel Moreira

Maringá-PR

2015

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Biblioteca Central - UEM, Maringá, PR, Brasil)

R696d Rodrigues, Carlos Eduardo
De Zanzibar rumo ao interior da África Oriental :
o comércio de marfim e escravos segundo o relato de
Victor Giraud [1883 a 1885] / Carlos Eduardo
Rodrigues. -- Maringá, 2015.
186 f. : il. (algumas color.), figs., tabs.,
grafs. quadros, organogramas, mapas

Orientador: Prof. Dr. Luiz Felipe Viel Moreira.
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de
Maringá, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes,
Programa de Pós-Graduação em História, 2015.

1. África Oriental - Zanzibar - Comércio de
marfim e escravos - Século XIX. 2. Cidades Suáilis.
3. Comércio de marfim e escravos - África Oriental.
4. Sultanado de Omã - Imperialismo. 5. Giraud,
Victor - 1858-1898 - Relato de viagem. I. Moreira,
Luiz Felipe Viel, orient. II. Universidade Estadual
de Maringá. Centro de Ciências Humanas, Letras e
Artes. Programa de Pós-Graduação em História. III.
Título.

CDD 21.ed. 967.81

AMMA-002983

Nome: RODRIGUES, Carlos Eduardo

Título: De Zanzibar rumo ao interior da África Oriental: o comércio de marfim e escravos segundo o relato de Victor Giraud [1883 a 1885]

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História-PPH do Centro de Ciências Humanas Letras e Artes-CCH da Universidade Estadual de Maringá-UEM para a obtenção do título de Mestre em História.

Área de Concentração: Política, Movimentos populacionais e Sociais

Linha de Pesquisa: Política e Movimentos Sociais

BANCA EXAMINADORA

Presidente e Orientador: Dr. Luiz Felipe Viel Moreira
Doutor em História Social – USP 1999
Departamento de História UEM – Maringá-PR

Membro Convidado: Dr. José Henrique Rollo Gonçalves
Doutor em História Comparada – UFRJ 2013
Departamento de História UEM – Maringá-PR

Membro Convidado: Dr. José Roberto Braga Portella
Doutor em História – UFPR 2006
Departamento de História UFPR – Curitiba-PR

Membro Convidado: Dr. José Francisco dos Santos
Doutor em História Social – PUC-SP 2014
Departamento de História UEM – Maringá-PR

Membro Suplente: Dr. Ricardo Tadeu Caires Silva
Doutor em História – UFPR 2007
Departamento de História FAFIPA – Paranavaí-PR

Local: Universidade Estadual de Maringá–UEM. Campus sede, cidade de Maringá-PR, Bloco H 12 (doze), Sala 13 (treze), Dia 26 de março de 2015, às 14 horas.

DEDICATÓRIA

A meus avos Sebastião Ribeiro e Augusta Monttezo Ribeiro.

Em memória de meus avos Joana Primila Rodrigues e Raymundo Rodrigues.

Em especial a Lidiani Macedo.

AGRADECIMENTOS

O trabalho acadêmico é solitário e cansativo e por isso agradeço a todos que de alguma forma contribuíram para a conclusão dessa dissertação.

A meus pais Gustavo e Maria do Rosário, e a meu irmão Tiago, pessoas que compartilho uma história em comum e que mesmo distante a mais de 450 km estiveram presentes em meus pensamentos no momento da escrita. E a meus tios Osmar Rodrigues e Gerson Rodrigues pelo incentivo ao trabalho e estudos desde a infância.

Ao Professor Doutor José Henrique Rollo Gonçalves, por acreditar que é possível História da África, e pela paciência e boa vontade em ceder o seu tempo para me orientar neste projeto e que contribuiu muito para minha formação, tanto como professor durante minha graduação e especialização, quanto como orientador deste trabalho. Além de mestre, foi amigo nas horas vagas, e que após uma conversa informal em um dia qualquer de 2011, no portão da UEM, foi surpreendido por um aluno que sem saber o que estudar lhe fez a seguinte pergunta: “Tem algum projeto aí que você não terminou? Pode ser qualquer coisa, menos em religião e Paraná”. E assim acabei em História da África.

Ao Professor Doutor Felipe Viel Moreira, meu orientador, que apesar de minhas limitações, que ele já conhecia desde a graduação, confiou em minha capacidade para concluir um trabalho desse calibre e me deu todo o suporte necessário para realizá-lo.

Ao Professor Doutor José Francisco dos Santos, que “caiu de paraquedas” no DHI e para minha sorte compreendia tão bem a História Africana. Obrigada pelas conversas descontraídas, em mesas de bar ou em carteiras escolares, pelo espaço cedido em suas aulas, pelas indicações de livros, pelos incentivos e palpites que contribuíram de maneira direta no texto final e para minha formação intelectual.

Ao grande Antônio Marcos Alves de Sá, cientista social e amigo desde 2007, sempre disposto a ajudar e a debater sobre qualquer assunto a qualquer hora.

A Doutora Eliane Sebeika Rapchan do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais PGC/UEM, pelo excelente curso de Análise de Sistema Simbólicos, fundamental para a estruturação teórica da dissertação. E a Doutor José Roberto Braga Porttela pela avaliação, sugestões e críticas construtivas.

Aos órgãos institucionais da Universidade Estadual de Maringá, DHI e PPH e seus professores pela formação universitária, a BCE pelo acervo acadêmico e aos colegas espalhados por vários departamentos.

A CAPES/FUNDAÇÃO ARAUCÁRIA por um ano de bolsa de estudos, o que me permitiu ter tempo para escrever e pensar, pois se tratando de um trabalho assim, “dinheiro é tempo”.

Aos colegas de longa data, Aluizio Carsten, Letícia Fernandes, Bruna Flávia, Elton Jhon e Felipe Mateus, entre tantos outros, dos quais expresso minha gratidão. A Dona Cida, vizinha e amiga, sempre disposta a ajudar.

Aos antigos amigos de Matão-SP, Tiago Antônio Sabadoto, Antônio César Caporal, Ronaldo Alexandre de Melo e Leonardo Vicente Vivaldo, dos quais ainda preservo o mínimo de contato mesmo após nove anos longe.

E a Lidiani Macedo, por todos os “eu disse”, “criatura isto esta muito ruim”, “peste, cadê as vírgulas”, “não tem um s nesta pagina”, “o trabalho é seu, mas está errado”, e os clássicos, “sejamos realistas”. Mas principalmente pela paciência, por sua leitura cautelosa e crítica na revisão final do texto, e durante todo o período de composição do mesmo, discutindo ideias, questionando meus argumentos e me fazendo questionar conceitos preconcebidos.

RESUMO

O objetivo desta dissertação de mestrado é compreender alguns aspectos do funcionamento do comércio de marfim e escravos no interior da África Oriental no final do século XIX, tendo como fonte o relato intitulado *Los lagos del Africa Ecuatorial: Expedición tras los pasos del Dr. Livingstone*. Escrito pelo tenente da marinha francesa Victor Giraud, ele viajou para esta região entre os anos de 1883 a 1885. Para a realização deste trabalho, a dissertação foi subdividida em cinco capítulos, que formam três eixos temáticos:

1) refere-se ao relato de Victor Giraud, tema trabalhado essencialmente na Introdução e no Capítulo I no qual é feita uma introdução geográfica da África e a apresentação do relato de viagem como fonte histórica, suas características e informações sobre a África Oriental, problematizando-a teoricamente e contextualizando-a historicamente com base nas relações que a África estabeleceu com a economia mundial do século XIX.

2) dentro de uma perspectiva de longa duração, do século VI a meados XIX, nos Capítulos II e III abordo o processo histórico de formação das cidades suaílis, ressaltando a instalação dos primeiros colonos vindos da Península Arábica e a formação da vida urbana, sociocultural e material da África Oriental. Procuro destacar a importância do comércio marítimo no oceano Índico e as ações imperialistas do Sultanato de Omã, a partir do século XVI, para controlar este comércio e dominar, de modo informal, as cidades suaílis.

3) constitui os capítulos IV e V no qual discuto a África Oriental na segunda metade século XIX. No capítulo IV, é abordado a colonização de Zanzibar por Omã e seu modelo econômico, que exportava marfim, escravos e cravo-da-índia e importava produtos industrializados, principalmente arma de fogo e tecido de algodão. O capítulo V trata do comércio de marfim e escravo na obra de Victor Giraud, procuro destacar a forma como as comunidades do interior da África Oriental se relacionaram com os mercadores vindos do litoral e as transformações sociais que a arma de fogo e o tecido de algodão causaram nessas sociedades, enfatizando as ações dos chefes locais, comerciantes, caçadores e demais indivíduos que atuavam neste comércio, compreendendo assim o ponto chave da dissertação.

Palavras-Chaves: África Oriental; Cidades suaílis; Comércio de marfim e escravos; Imperialismo; Século XIX; Sultanato de Omã; Victor Giraud.

ABSTRACT

Name: RODRIGUES, Carlos Eduardo

Title: Of Zanzibar towards interior of East Africa: trade in ivory and slaves in the travel book of Victor Giraud [1883-1885]

The purpose of this master thesis is to understand some aspects of the functioning of the ivory trade and slaves in the East Africa in the late nineteenth century, using as history record the book *Los lagos del Africa Ecuatorial: Expedición tras los pasos del Dr. Livingstone*. The book it was writ by Victor Giraud, lieutenant French navy, who traveled to East Africa between the year 1883 to 1885. For write the dissertation, the texto was divided in five chapters that make up three themes:

1) refers to the travel book of Victor Giraud, theme of the Introduction and Chapter 1. In them, is made a introduction of the geography of Africa and a presentation of the travel book as registry historical, their characteristics and information about East Africa, analysis historical and theoretical context based in relations between the Africa and world economy of the nineteenth century.

2) with a perspective of long time spans, sixth century to the nineteenth, the Chapters II and III discusses the development historical of swahili towns, the installation of the first colonists in the Arabian Peninsula and the formation of urban life, social, cultural and material from the East Africa. Attention special on the maritime trade of the Indian ocean and the imperialism of the Sultanate of Oman, from the sixteenth century, to control this trade and the swahili towns.

3) the chapters IV and V is discuss East Africa in the second half XIX century. In chapter IV is discussed the colonization of Zanzibar by Oman and its economic model: export of ivory, slaves and clove and the import of industrial products. In chapter V is discussed the trade of the ivory and slaves in the book of Victor Giraud. Highlight for the relationships between the communities in the interior of East Africa and merchants of the coast, the social transformations caused by firearms and cotton fabric within these communities. I emphasize the actions of local chiefs, traders, hunters and other people who worked in this trade. And this is key point of the dissertation.

Keywords: East Africa; Swahili towns; Trade in ivory and slaves; Imperialism; Century nineteenth; Sultanate of Oman; Victor Giraud.

Listas de Mapas

Mapa 1: Localização da Viagem de Victor Giraud	11
Mapa 2: Caminho percorrido por Victor Giraud	44
Mapa 3: Algumas Cidades Suaílis do litoral da Somália e Quênia	63
Mapa 4: Algumas Cidades Suaílis do litoral da Tanzânia.....	64
Mapa 5: Ventos das Monções e o trajeto dos barcos no oceano Índico ocidental	66
Mapa 6: Kirk: Ambientes geográficos.....	68
Mapa 7: Regiões islamizadas na África Oriental	76
Mapa 8: África Oriental: ilhas de Zanzibar e Pemba	114
Mapa 9: O Comércio no interior da África Oriental no século XIX	152

Lista de Quadros

Quadro 1: Índice de cidades e sua localização	12
Quadro 2: Produtos comercializados pelas Cidades Suaílis (séculos XII a XV)	79
Quadro 3: Cronologia dos sultões de Omã.....	88
Quadro 4: A marinha de Omã (1716 e 1721)	97
Quadro 5: Zanzibar, marcos cronológicos.....	116
Quadro 6: Cronologia dos sultões de Zanzibar	117

Lista de Figuras

Figura 1: Victor Giraud (1858-1898)	18
Figura 2: Alguns indivíduos da expedição de Victor Giraud	38
Figura 3: Exemplo de uma Boma (fortaleza): “El boma de Mere-Mere”	55
Figura 4: Recepção de Victor Giraud na boma de Ketimkuru	165

Lista de Tabelas

Tabela 1: Exportações de cravo-da-índia e coco por Zanzibar e Pemba.....	123
Tabela 2: O comércio de escravos da África Oriental no século XIX	143
Tabela 3: Escravos exportados da África Oriental para Arábia, Pérsia e Índia (1801-1896). 143	

Lista de Organogramas

Organograma 1: Cronologia simplificada dos sultões de Omã no contexto da Guerra Civil (dinastia Ya‘rubi).....	87
Organograma 2: Zanzibar e o tráfico negreiro na África Oriental	136

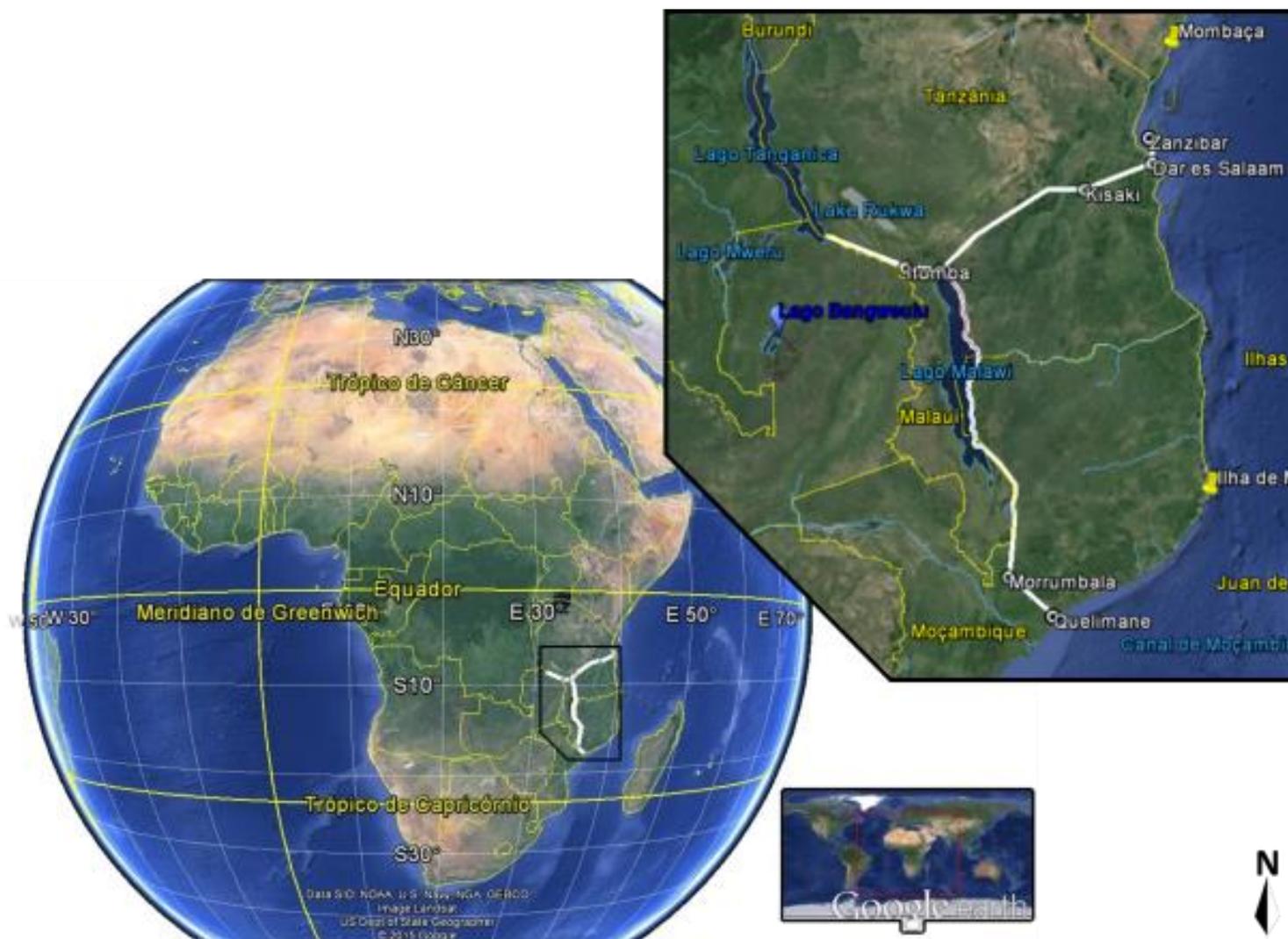
Lista de Gráficos

Gráfico 1: Preço do marfim de primeira qualidade em Zanzibar (1822-1873).....	139
Gráfico 2: Escravos retidos na Costa da África Oriental no século XIX	144

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
CAPÍTULO 1: A VIAGEM DE VICTOR GIRAUD.....	33
CAPÍTULO 2: A ÁFRICA ORIENTAL.....	56
CAPÍTULO 3: OMÃ, UMA POTÊNCIA IMPERIALISTA	83
CAPÍTULO 4: O SULTANATO DE ZANZIBAR.....	112
CAPÍTULO 05 O COMÉRCIO NO INTERIOR DA ÁFRICA ORIENTAL	147
CONSIDERAÇÕES FINAIS	176
BIBLIOGRFIA.....	181

Mapa 1: Localização da Viagem de Victor Giraud



Região visitada por Victor Giraud em detalhe com base no mapa 2, p. 44. A linha branca representa o percurso feito pelo viajante que é de 2.508 km aproximadamente.

Fonte: Mapa feito via o programa de computador Google Earth.

Quadro 1: Índice de cidades e sua localização

Cidade	Localização
Adem (ou Áden)	Litoral ocidental do Iêmen. Também pode ser uma referência ao Golfo de Adem, costa do mar da Arábia, Ásia Meridional.
Al-Rustaq	Omã, Oriente Médio, Ásia.
Argel	Argélia, África do Norte.
Bagamoyo	Litoral da Tanzânia, África Oriental.
Beluchistão	Paquistão, Ásia Meridional.
Boma	Cidade portuária as margens do rio Congo, cerca de 100 km da costa atlântica, República Democrática do Congo, África Central.
Bombaim (ou Mumbai)	Ilha de Salsete, Índia ocidental, Ásia Meridional.
Brava (ou Barawa)	Litoral da Somália, África Oriental.
Bunyoro	Um dos cinco reinos tradicionais de Uganda, África Oriental.
Cartago	Litoral da Tunísia, África do Norte.
Chole	Vila do arquipélago de Mafia, Tanzânia, África Oriental.
Dar es-Salaan	Litoral da Tanzânia, África Oriental.
Faza	Ilha de Pate, arquipélago de Lamu, Quênia, África Oriental.
Gedi	Aldeia próxima da cidade de Malindi, litoral do Quênia, África Oriental. Atualmente só existe as ruínas.
Gibrin	Omã, Oriente Médio, Ásia.
Goa	Litoral ocidental da Índia, costa do mar da Arábia, Ásia Meridional.
Hadramaut	Litoral do Golfo de Aden, sul da península Arábica, Iêmen, Oriente Médio, Ásia.
Hormuz (ou Ormuz)	Cidade do século XVI localizada na ilha de Djârun. Também pode ser uma referência ao Estreito de Hormuz, Golfo Pérsico, Oriente Médio, Ásia. A cidade aparece nos relatos portugueses do século XVI acerca da região.
Iêmen	Iêmen, Oriente Médio, Ásia.
Ibo	Litoral de Moçambique, África Oriental.
Karema	Interior da Tanzânia, África Oriental.
Kilwa (ou Kilwa Kisiwani)	Ilha do litoral da Tanzânia, África Oriental.
Kilwa Kivinje	Litoral da Tanzânia, África Oriental.
Kisimani	Vila do arquipélago de Mafia, Tanzânia, África Oriental.
Kua	Vila do arquipélago de Mafia, Tanzânia, África Oriental.
Kutch	Litoral ocidental da Índia, Estado de Guzerate (ou Gujarat). Também pode ser uma referência ao Golfo de Kutch, costa do mar da Arábia, Ásia Meridional.
Lamu	Ilha do arquipélago de Lamu, Quênia, África Oriental.
Luanda	Litoral de Angola, África Ocidental.
Mafia	Ilha do arquipélago de Zanzibar, Tanzânia, África Oriental.
Malabar	Costa do Malabar, litoral ocidental da Índia, Ásia Meridional.
Malindi (ou Melinde)	Litoral do Quênia, África Oriental.

Cidade	Localização
Manda	Ilha de Manda, arquipélago de Lamu, Quênia, África Oriental
Maniema	Província da atual República Democrática do Congo, África Central.
Mascate	Litoral do Golfo de Omã, sul da península Arábica, Omã, Oriente Médio, Ásia.
Merka	Litoral da Somália, África Oriental.
Mikindani	Litoral da Tanzânia, África Oriental.
Moçambique	País da África Oriental. No período estudado, Moçambique diz respeito à Ilha de Moçambique e/ou parte de seu litoral.
Mogadíscio (ou Mogadixo)	Litoral da Somália, África Oriental.
Mombaça (ou Mombasa)	Litoral do Quênia, África Oriental.
Mtangata	Atualmente localizada na região de Tanga, cidade do litoral da Tanzânia, África Oriental.
Nizwa	Antiga capital de Omã, Oriente Médio, Ásia.
Omã	País do Oriente Médio, África.
Pangani	Litoral da Tanzânia, África Oriental.
Pate	Ilha de Pate, arquipélago de Lamu, Quênia, África Oriental.
Pemba	Ilha do arquipélago de Zanzibar, Tanzânia, África Oriental.
Quiola (ou Quiola)	Nome dado pelos portugueses a Kilwa Kisiwani no século XVI, Ilha do litoral da Tanzânia, África Oriental.
Saadani	Litoral da Tanzânia, África Oriental.
Siri Lanka (ou Sri Lanca)	A forma portuguesa é Ceilão, ilha localizada ao extremo sul da Índia, Ásia Meridional.
Siyu	Ilha de Pate, arquipélago de Lamu, Quênia, África Oriental.
Sofala	Litoral da Baía de Sofala, Moçambique, África Oriental. Atualmente chama-se Nova Sofala.
Surat (ou Surate)	Estado de Guzerate (ou Gujarat), Índia ocidental, Ásia Meridional.
Tabora	Interior da Tanzânia, África Oriental.
Tanga	Litoral da Tanzânia, África Oriental.
Tungi	Litoral da Tanzânia, África Oriental.
Ujiji	Interior da Tanzânia, África Oriental.
Vanga	Litoral do Quênia, África Oriental.
Vumba	Norte da ilha de Pemba, Tanzânia, África Oriental.
Vumba Kuu	Cidade do século XVI, Litoral sul do Quênia, África Oriental.
Warsheikh	Litoral da Somália, África Oriental.
Wasini	Ilha do litoral do Quênia, África Oriental.
Xanga	Ilha do arquipélago de Sanje ya Kati, Tanzânia, África Oriental.
Zanzibar	Ilha do arquipélago de Zanzibar, Tanzânia, África Oriental.

Fonte: Elaborado pelo autor.

INTRODUÇÃO

A África é formada pelo velho fragmento do supercontinente meridional Gouduano. Os 30.249.096 km² de sua extensão territorial africano está distribuído no globo entre os paralelos 37° de latitude norte e 35° de latitude sul. Esse vasto território é cortado ao norte pelo Trópico de Câncer e ao sul pelo Trópico de Capricórnio e também é cortado pelo meridiano de Greenwich, que cruza com a linha do Equador exatamente no Golfo da Guiné. O cruzamento dessas principais coordenadas geográficas coloca a África em uma posição central no globo, com seu território distribuído entre os hemisférios norte e sul, sendo a porção norte quase duas vezes mais larga que a parte sul (COOK, 2005, p. 105), 80% dessas terras se enquadram em uma zona intertropical, entre os Trópicos de Câncer e de Capricórnio (SERRANO, 2010, p. 40) acentuando assim o caráter tropical do continente. São cinco macroregiões divididas politicamente em África Setentrional, África Ocidental, África Central, África Austral e África Oriental¹.

Em oposição à Ásia e a Europa, a África é, assim como as Américas, um continente vertical, uma característica geográfica que permite uma variação vegetativa e climática à medida que nos distanciamos da linha do equador, por onde uma faixa de floresta tropical corta horizontalmente ao meio o continente. Ao norte e ao sul desta faixa existe uma área de campo aberto onde o índice de chuva é adequado para a agricultura e o pastoreio. Há também dois desertos significativos: ao sul o deserto do Kalahari engloba os países Botswana, Namíbia e África do Sul. O outro é o imenso Saara, que atravessa a parte norte do continente africano de ponta a ponta, do Egito ao Saara Ocidental na horizontal e da Argélia até o Mali no sentido vertical. O mar Mediterrâneo distancia a África Setentrional da Europa, próximos apenas pelo Estreito de Gibraltar, as famosas colunas de Hércules da antiguidade. À nordeste, a península do Sinai liga a África à Ásia e ao mar vermelho, palco de muitas histórias bíblicas e testemunha dos primeiros anos da força do Islã e sua chegada à África no século VII d.C. Foi na África Setentrional que se desenvolveram civilizações como Cartago e Egito, cuja cultura deste último perdurou por mais de 3.000 anos até a expansão do Islã pelo deserto do

¹ Essa divisão foi determinada pela Organização da Unidade Africana e a União Africana que atualmente conta com 54 países-membros (<http://www.onu.org.br/a-onu-em-acao/a-onu-e-a-africa/>). Com relação à África Oriental, sua definição geográfica perpassa por mudanças históricas pontuais e complexas. Na fase anterior à colonização europeia, essa área pode ser definida como a zona de influência de Zanzibar. Na época da colonização, a região abrange a África Oriental Britânica e Alemã e, em termos pós-coloniais, os atuais estados do Quênia, Uganda, Tanzânia, Ruanda e Burundi (WESSELING, 1998, p.149).

Saara após a conversão dos primeiros povos berberes², nômades que habitavam a região, e que com suas caravanas transitavam pelo deserto, ligando o litoral do Mediterrâneo às zonas de savanas ao sul.

Ao norte, as relações entre África e Europa sempre foram constantes desde a antiguidade. Não se pode falar em história do mundo do Mediterrâneo sem falar sobre a África, onde ariano-europeus e povos do mar como os gregos, romanos e vândalos quase sempre estiveram presente. Já a parte Ocidental entrou no contexto comercial europeu com a expansão marítima do século XV, primeiro com os portugueses, que contornaram o litoral atlântico para chegarem às Índias Orientais, depois vieram os espanhóis, holandeses, ingleses e franceses. Ao longo deste litoral foram criadas várias feitorias, que serviam como fortaleza e ponto de comércio e, por meio dessas feitorias, o tráfico negreiro no oceano Atlântico se desenvolveu e as relações entre África e Américas se estreitaram, devido às ações dos navios negreiros. Já a África Austral pertence, em parte, ao mesmo contexto histórico da África Ocidental, possuindo suas particularidades assim como as regiões anteriores. Foi nessa região que a colonização europeia no século XIX gerou as marcas da política de segregação racial na década de 1950, o Apartheid da África do Sul. Porém, sua relação com a Europa também nasce com as Grandes Navegações, principalmente após o Cabo das Tormentas se transformar em Cabo da Boa Esperança e abrir caminho para o maravilhoso mundo do oceano Índico, quando a África Oriental entra em contato com todo um mundo do oceano Atlântico, e o comércio de especiarias entre o oriente e o ocidente começa a transitar livremente a bordo das caravelas europeias.

A África Oriental, com o seu 7.409 km de litoral³, que se estende da Somália até Moçambique, e estabelecia de forma indireta contatos com os europeus desde a Antiguidade Clássica, por uma ampla rota marítima que integrava os mares Mediterrâneo, Vermelho e Arábico ao oceano Índico, tem ao norte uma zona climática de Sahel e um bioma semideserto

² A denominação Berbere provém do vocabulário latino *Barbarus* utilizado para classificar as pessoas “incultas perante os povos de civilização inferior que viviam fora da *orbis romanus*” (GIORDANI, 1976, p. 120). Eram povos que os árabes encontraram no decorrer do processo de expansão pelo Magrebe (ou *Maghrib*, que significa Ocidente, por oposição a *Mashrik*, o Oriente). É um conceito linguístico e não étnico. Segundo Giordani, os povos que receberam essa denominação não constituem uma “raça” no sentido biológico, mas apresentam a língua do grupo camita-semítico como denominador comum. Provavelmente vindos da Ásia Menor, os berberes se estabeleceram no norte da África por volta do século V a.C., a expansão desse povo teria atingido o Atlântico e chegado às ilhas Canárias. Chama a atenção que, durante todos esses séculos, os berberes não formaram uma civilização ou um estado autônomo no sentido *stricto sensu*, entretanto, as tribos não viviam em constantes conflitos entre si e se integravam dentro de um determinado império ou estado, cujo centro se encontrava distante das áreas que atuavam (Ibid. p. 98-99).

³ Extensão litorânea: Somália 3.025 km; Quênia 536 km; Tanzânia 1.424 km; Moçambique 2.470 km. Total 7.409 km.

que formam a maior parte do Quênia e quase toda a Somália. E, apesar do seu clima desfavorável para o desenvolvimento humano, esta região é a uma das mais antigas da África Oriental em termos de relações socioculturais e econômicas, tendo sua proximidade com a Península Arábica e com mar Vermelho contribuindo para o desenvolvimento de portos no litoral do Banaadir e no chifre da África, capazes de receber visitantes da Índia e da Arábia. Esses visitantes traziam consigo sua cultura, sua religião e suas especiarias para serem comercializadas, sendo por essa zona de Sahel que o Islã alcançou a terra dos Zanj, em árabe, “terra dos negros”⁴, onde estes imigrantes fundaram, junto à população local, várias cidades da Somália até Moçambique. A influência islâmica ultrapassou a linha do equador e se concentrou onde hoje é a Tanzânia.

As cidades portuárias edificadas pelos árabes eram ricas, desenvolvidas e capazes de fazer comércio em alto mar. No século XIX, essas cidades, assim como as feitorias fundadas pelos europeus no litoral ocidental, serviam como pontos estratégicos para a expedição de viajantes e missionários ocidentais que se dirigiam para o interior do continente e, posteriormente, como base para a colonização após 1885. É nessa fase histórica que inúmeros viajantes ocidentais interessados em conhecer e explorar o continente começam a visitar a África, deixando registradas suas impressões sobre o que viram e viveram em terras africanas, seus relatos detalhados e escritos em diversas línguas europeias, do russo ao português, são responsáveis pela criação na sociedade ocidental, de uma imagem particular sobre a África e os africanos, ao mesmo tempo em que apresentam os aspectos socioculturais, políticos, militares, econômicos, religiosos e geográficos, de um continente até então pouco conhecido pelos europeus. Esta dissertação de mestrado tem por objetivo estudar as relações comerciais na África Centro-Oriental de 1840, data da fundação do Sultanato de Zanzibar, até 1885, ano da definição do Congresso de Berlim, usando como fonte histórica o relato de viagem de Victor Giraud.

⁴ Zandj em árabe e persa significa “terra dos negros”, uma expressão que por muito tempo causou confusão nos geógrafos árabes. Para Wahb ibn Munabbih (morto entre 728 e 732), Ibn Qutayb (morto em 889) e Al-Masudi, os zandj eram oriundos do Sudão. Todavia, a maior parte das fontes disponíveis os situam ao sul da Abissínia (Etiópia), costa da África Oriental local dos povos de origem bantu (M'BOKOLO, 2009, p. 216). Eles foram os responsáveis pela maior resistência negra frente à escravidão árabe: três rebeliões seguidas entre os anos de 868 a 883 e resultaram na fundação de uma capital própria em Muktara, cerca de 70 km de Bagdá, cujos recursos possibilitaram a construção de navios de guerras e armamentos. Após uns 15 anos de resistência, os zandj caíram frente ao general Muwaffaq, que reconheceu o potencial militar desses negros, e optou por incorporá-los ao exército, recusando assim o pedido dos antigos senhores de escravos para que eles voltassem ao trabalho (SHAHADAH, 2009).

Com o título de *Los lagos del Africa Ecuatorial: Expedición tras los pasos del Dr. Livingstone*⁵, Victor Giraud (ver figura 1, p. 18) descreve a expedição que fez entre os Grandes Lagos Equatoriais africanos entre os anos de 1883 e 1885 (ver mapa 1, p. 11). Pode-se dizer que a expedição de Giraud se assemelha à realizada por outros europeus: Livingstone, Stanley, Speke ou Burton, ou seja, um europeu sozinho, que muitas vezes se comportasse como dono das terras que atravessava, armado de boas armas de caça e crente na superioridade do homem branco sobre o negro. Tal mistura de superioridade e absoluto convencimento de seu papel na civilização dos “selvagens” faz com que Giraud solucione diversas situações de perigo, algo muito parecido com o que ocorre com os demais aventureiros europeus do mesmo período, pois no decorrer de sua longa jornada diversos percalços se puseram em seu caminho: animais selvagens, doenças, montanhas e rios, rebelião de sua caravana e choques culturais com algumas comunidades. Em suma, Giraud é o representante típico dos “grandes exploradores” europeus que iam à África em busca de uma boa aventura.

⁵ O título original em francês é: *Les lacs de l'Afrique équatoriale: voyage d'exploration exécuté de 1883 à 1885*, Paris: Librairie Hachette et, 1890. Durante a narrativa do livro a menção ao missionário britânico aparece em parágrafos e frases dispersas ao longo da narrativa da viagem. Além disso, o percurso executado por Giraud em nada se aproxima do caminho feito pelo missionário britânico. Provavelmente, os editores da tradução espanhola se aproveitaram do conhecido nome do Dr. Livingstone para divulgar o livro de Victor Giraud, alterando o nome original para: *Los lagos del Africa Ecuatorial: Expedición tras los pasos del Dr. Livingstone*.

Figura 1: Victor Giraud (1858-1898)



Foto do livro original em francês. Esta foto não está presente na a versão espanhola de 1997.
Fonte: GIRAUD, 1890.

Escrito como um livro de literatura, repleto de descrições de aventura e com 107 gravuras⁶, a obra de Victor Giraud possibilita ao pesquisador um leque de informações acerca da África Centro-Oriental do último quarto do século XIX, uma vez que durante o percurso o viajante entra em contato com comerciantes e caravanas de escravos e de marfim, chefes de “Estados” centralizados do interior, missionários britânicos, bandos de mercenários, além de diversos grupos de africanos espalhados ao longo das rotas comerciais, encontramos também informações sobre a biodiversidade, economia, geografia, questões militares, políticas e sociais. Informações estas que obedecem a uma ordem cronológica, com começo, meio e fim, distribuindo os acontecimentos e os fatos em um determinado espaço e tempo, a ordem de deslocamento do viajante pelas terras africanas, em outras palavras, o autor não concentra as informações centrais em capítulos isolados, as descreve de forma dispersa e misturada em meio à narrativa. Todas as descrições trazem consigo uma dose de “maravilhoso”, ou seja, coisa que provoca admiração por sua beleza ou grandeza, aquilo que é ou parece extraordinário, porém as informações principais são práticas e diretas, e poderiam ser utilizadas como um pequeno manual aos futuros viajantes europeus que desejassem conhecer a África Centro-Oriental no século XIX.

Quem foi Victor Giraud? Esta foi a principal questão que percorreu toda a elaboração da dissertação de mestrado: saber quem foi o francês que escreveu um relato sobre a África Centro-Oriental nos últimos anos que antecederam a colonização europeia. Porém, devido às dificuldades de encontrar escritos sobre o autor, mesmo em língua estrangeira, esta e outras questões só puderam ser parcialmente respondidas ao utilizar o relato não somente como fonte, mas também como bibliografia. As informações que foram possíveis sobre o viajante foram recolhidas do próprio relato de sua viagem, mais precisamente dos capítulos I e II, onde o francês procura descrever as motivações que o levaram até à África, à escolha da região e o sentido do trajeto, que se deu de leste a sul, partindo de Zanzibar rumo aos Grandes Lagos. Victor Giraud existiu? Provavelmente sim, já que referências ao seu livro aparecem em catálogos virtuais de bibliotecas: *Gallica Bibliothèque Numérique* (França, texto original) e na *Hathi Trust Digital Library*; e em sites de compra de livros raros: *AbeBooks.co.uk*⁷. Até o

⁶ Na versão original em francês, o livro conta com 159 gravuras e dois mapas.

⁷ **Gallica Bibliothèque Numérique.** Versão original do livro de Victor Giraud. Disponível em: <<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1048705>>. Acesso em 20 ago. 2014.

Hathitrust Digital Library. Versão original do livro de Victor Giraud. Disponível em: <<http://catalog.hathitrust.org/Record/008642907>>. Acesso em 20 ago. 2014.

AbeBooks.co.uk Versão original do livro para compra. Disponível em: <<http://www.abebooks.co.uk/servlet/SearchResults?an=GIRAUD%20VICTOR&tn=LES%20LACS%20DE%20L%27AFRIQUE%20EQUATORIALE%20->

presente momento não temos documentos precisos que provem empiricamente a sua existência, nem mesmo as intenções de sua viagem à África, as justificativas que possuímos são aquelas apresentadas em seu relato de viagem. Se este francês sonhava em descobrir algo inédito e assim ficar lembrado na história, uma motivação comum entre os europeus do século XIX, que partiam para as longínquas regiões da Ásia, África, Américas e Oceania, ao que parece, tal sonho não se concretizou.

Ao chegar a Zanzibar, Giraud está prestes a entrar em um sistema socioeconômico bem distante daquele existente na França. Nesta parte da África, sobretudo no litoral suaíli, que compreende uma faixa de terra que se estende, aproximadamente, de Mogadíscio na Somália até a Ilha de Moçambique, local onde se fala o idioma suaíli, as relações sociais eram regularizadas pela fusão do direito árabe com o direito africano pautado nos costumes. Não sabemos ao certo se o viajante possuía conhecimentos suficientes sobre a África Oriental para realizar a viagem com segurança. As estradas eram zonas de atuação de mercenários, salteadores, árabes e chefes de comunidades que controlavam vastos territórios e, para trafegar por estes caminhos, o viajante precisava já ser um bom diplomata, saber fazer alianças, construir laços de amizade, negociar e guerrear quando necessário, era talvez a única forma de se chegar ao destino final e voltar para casa em segurança.

O bom diplomata deveria carregar consigo uma razoável quantidade de armas de fogo e outros produtos industrializados, em especial os tecidos de algodão, as armas para a defesa e para caça, os tecidos para presentear, selar amizade ou utilizar como moeda de troca, e também não sabemos se a expedição foi patrocinada pela marinha francesa, já que Giraud era o único europeu entre os 121 homens que formavam a sua caravana. Dificilmente o governo francês financiaria uma expedição até África Oriental apenas para um europeu sem o apoio de uma tropa militar, deste modo, torna-se mais provável que a expedição tenha sido financiada com recursos particulares.

Entre as possibilidades de estudo que a fonte oferece foram selecionados os fragmentos referentes às relações comerciais entre o litoral suaíli e o interior da África Oriental, mais precisamente os trechos que o viajante narra o comércio de marfim e de escravos. Tais trechos tiveram que ser “pincelados” em meio às outras narrativas da viagem, pois em várias passagens as informações estavam colocadas em apenas uma frase, o que compreendeu em uma maior dificuldade para a análise da fonte. Desde já, deixo claro que a

intenção não é fazer uma biografia sobre Victor Giraud, o tema chave da dissertação é analisar o comércio de marfim e escravos, sendo o livro de Giraud apenas a fonte para tal estudo. O problema que me proponho a levantar nesta dissertação está pautado nos seguintes questionamentos: Quem comprava? Quem produzia? Quem transportava? Onde se comercializava? Quem financiava? Quem eram os agentes desse comércio? Quem controlava as rotas comerciais? Buscar responder a essas e outras dúvidas serão as bases para realização desse trabalho.

Assim expostos o objeto, o tema e o problema, é preciso deixar claro ao leitor que a obra de Victor Giraud é um relato de viajante e, portanto, possui técnicas, métodos e teorias específicas para serem estudadas.

Os relatos de viagens

Escritas majoritariamente em línguas árabes e europeias, as fontes históricas deixadas por viajantes são primordiais para entendermos as relações históricas entre a África e o mundo. A abundância de descrições nos permite compreender uma parte do passado africano, ou seja, a parte do passado escrito pelo olhar do estrangeiro. A maioria dos livros consiste em relatos parciais e incompletos, uma vez que seus escritores eram indivíduos de passagem e sua convivência com as pessoas do lugar visitado era circunstancial e limitada. O viajante procura registrar o que vê, ouve ou ouviu dizer e geralmente se comunica com as pessoas do lugar por meio de intérpretes, que acabam atuando como filtro das informações (LÓPES ESTRADA, 2003, p. 12). Seus registros possuem um caráter informativo, pois serviam como referência para a elaboração de uma concepção do mundo exterior ao do viajante (BAS MARTÍN, 2007, p. 4), constituindo-se como uma fonte de notícias que permitia ao leitor contextualizar um lugar desconhecido e a apreender o modo de vida de uma determinada sociedade.

Segundo Bas Martín (2007, p. 5), “En ausencia de fotografías, los libros de viajes se convirtieron en el caleidoscopio en el cual mirar más allá de nuestras fronteras”, em outras palavras, os relatos de viagem tornam-se o “testemunho impresso” de um lugar, um meio fundamental para se conhecer uma região distante, tanto no espaço como no tempo. Todavia, existem épocas em que a quantidade deste tipo de literatura aumenta consideravelmente, obedecendo ao interesse que a população de origem do viajante tinha por saber mais sobre as terras que ele visitou, ao ponto que a curiosidade em saber mais motive a redação de livros sobre as experiências aventurescas em terras estrangeiras e, ainda que uma parte do relato seja invenção, o autor sabe que sua obra, motivada pela curiosidade da população, será copiada, traduzida e difundida, portanto, lida por muitas pessoas (LÓPES ESTRADA, 2003, p. 12).

No norte e na costa leste da África, regiões onde o Islã floresceu, encontram-se crônicas que datam do século IX, como as *Futuh al-Buldan* escritas por Baladhori, um jurista egípcio que se dedicou a falar sobre a conquista do Egito e do Magreb, e a biografia de Kindi (falecido em 961) o *Kitab Wulat Misr wa Qudhatuha*, um registro de primeira mão sobre o Egito e as primeiras relações com a província do Magreb durante o século VIII (DJAIT, 2010, 95). Os detalhes mais originais sobre a África Oriental e o Zanj são encontrados nas *Crônicas da Fortaleza de Aden* escrita por Abu Makhrama (morto em 1540). Em 1720, Sirhan Ibn Sirhan de Omã escreveu outra crônica sobre a região, esta foi incorporada a uma obra mais recente redigida por seu conterrâneo Salil Ibn Raziq, falecido em 1873, intitulada *História dos Imanes e Sayyds de Omã* (HRBEK, 2010b, 118-119). Existem outras fontes sobre a costa suaíli escrita pelos árabes: as Crônicas de Quíola do século XVI e, do século XIX o Livro dos Zanjs, as Crônicas de Lamu e as Crônicas de Pate.

A expansão do Islã possibilitou aos árabes e aos povos orientais, que adotaram esta religião, a chance de aumentar seus conhecimentos geográficos e etnológicos sobre os lugares conquistados, pois a expansão favoreceu a redação de livros de viajantes muito preocupados, devido ao fato de que estas regiões absorviam em maior ou menor grau a crença de seus conquistadores, e isto favorecia a redação de livros de viajantes, cuja experiência foi prematura para os primeiros autores (LÓPES ESTRADA, 2003, p. 19). Segundo Alberto da Costa e Silva (2012, p. 11), “um muçulmano culto viajava não só por curiosidade, mas quase que por imperativo da fé, para conhecer melhor a obra de Deus”. Não interessa a ele percorrer apenas as terras do Dar al-Islam, ou seja, o extenso mundo muçulmano, cabia-lhe a obrigação de difundir a palavra do profeta Mohamed⁸ para as regiões do Dar al-Harb, a parte do mundo que continuava infiel. Sem abandonar o interesse pela pregação, o viajante muçulmano procurava em ambas as terras o diferente, o estranho, o exótico e o inesperado, e podemos supor que era exatamente isso que esperava a maior parte de seus leitores, mas havia também um público que se interessava por outros tipos de informações, aquelas sobre como comerciar naquelas terras.

Já as descrições feitas pelos europeus datam da antiguidade clássica e foram executadas por diversas pessoas: cronistas, marinheiros, comerciantes, literatos, escritores profissionais, missionários, cientistas, jovens aventureiros, militares, etc. Em outras palavras,

⁸ Mohammad, Muhammad ou Maomé é o profeta da religião muçulmana. Nascido em Meca no ano 570 como Mohammad, passou boa parte da vida como mercador. Por volta dos 40 anos de idade teria recebido suas primeiras revelações do arcanjo Gabriel, algo que se repetiu por cerca de 23 anos, dando origem ao Corão (ou Alcorão), livro sagrado dos muçulmanos. A partir de então, Mohammad passou a pregar a devoção a um único Deus, Alá.

os viajantes podem ser da mais variável classe social, mas o que provem para nosso fim é saber que eles deixaram o seu testemunho em livros, que alcançam não apenas a condição literária, como também transmitem as notícias documentadas de sua expedição. As viagens elevaram o conhecimento dos homens e isto é um princípio de sabedoria, entretanto, muitos relatos estão repletos de trechos que variam entre o possível e o impossível, entre a mentira e a verdade e ficção (existe também a “ficção relativa”, que é quando o autor de um livro de literatura insere elemento existente no “real”, como os espaços geográficos onde acontece a aventura ou a referência a alguns personagens históricos)⁹, crenças fantásticas e exageros que procedem da tradição de viagens fabulosas: “Quien a lejanas tierras va, si antes no mentía, mentirá” (LÓPES ESTRADA, 2003, p. 12; 14). É um hábito que aparece desde o começo da Idade Moderna e que pode ser caracterizado como uma forma de distorção da realidade feita pelo viajante. Esta tendência foi reorientada no século XIX, quando o racionalismo e o empirismo¹⁰ tornaram-se frequentes nos relatos de viajantes (BAS MARTÍN, 2007, p. 5).

Sobre a África tropical, o volume de relatos de viagens escritos por europeus aumentou e eles tornam-se mais detalhados a partir do século XVI. Os limites geográficos, as crenças e os costumes, a política, a cultura e a sociedade, a natureza, a economia e as pessoas, quase tudo passou a integrar o universo de descrições dos europeus cujo autor estava limitado não só pela concepção de mundo do seu tempo, como também pela sua formação religiosa, social, moral e erudita. Por exemplo, um peregrino religioso e um mercador que visitassem a cidade de Meca no mesmo período certamente acabariam escrevendo textos com abordagens completamente distintas, isso porque seus objetivos, motivações e conhecimentos se diferem, além disso, os relatos eram destinados a um público leitor específico e foram escritos por

⁹ López Estrada cita como exemplo o livro *Dom Quixote de La Mancha* do espanhol Miguel de Cervantes y Saavedra (1547-1616). O título e ortografia originais: *El ingenioso hidalgo Don Quixote de La Mancha*, Madrid, 1605.

¹⁰ *Racionalismo*: Doutrina que privilegia a razão dentre todas as faculdades humanas, considerando-a como fundamento de todo conhecimento possível. O racionalismo considera que o real é, em última análise, racional e que a razão é, portanto, capaz de conhecer o real e de chegar à verdade sobre a natureza das coisas. Segundo Hegel: “Aquilo que é racional é real, e o que é real é racional” (Filosofia do Direito, Prefácio). Oposto a ceticismo, misticismo.

Empirismo: Doutrina ou teoria do conhecimento segundo a qual todo conhecimento humano deriva, direta ou indiretamente, da experiência sensível externa ou interna. Frequentemente fala-se do “empírico” como daquilo que se refere à experiência, às sensações e às percepções, relativamente aos encadeamentos da razão. O empirismo, sobretudo de Locke e de Hume, demonstra que não há outra fonte do conhecimento senão a experiência e a sensação. As ideias só nascem de um enfraquecimento da sensação, e não podem ser inatas. Daí o empirismo rejeitar todas as especulações como vãs e impossíveis de circunscrever. Seu grande argumento: “Nada se encontra no espírito que não tenha, antes, estado nos sentidos”. “A não ser o próprio espírito”, responde Leibniz. Kant tenta resolver o debate: todos os nossos conhecimentos, diz ele, provêm da experiência, mas segundo quadros e formas a priori que são próprios de nosso espírito. Com isso, tenta evitar o perigo do dogmatismo e do empirismo (JAPIASSÚ, 2008).

alguma intensão ou propósito, vindo a se tornar uma fonte histórica no futuro, seus leitores fazem parte de um grupo social particular, cujas relações perpassam por inúmeros interesses, político, econômico, sociais e familiares (LÓPES ESTRADA, 2003, p. 11). Os viajantes do século XVI e XVII tinham o rei e sua corte como leitores ideais. No século XIX, os consumidores desses relatos são a sociedade burguesa em geral, os ricos comerciantes e governantes de diversos países interessados em investir seu capital em lucrativos negócios na África. Nessa época, as descrições sobre a África e os africanos se orientavam por uma história natural, cuja preocupação era organizar e estabelecer uma narrativa que fosse capaz de expor um quadro cronológico das modificações que ocorreram nas sociedades africanas (CORREA, 2008, p. 14).

É nesse contexto que aparecem os primeiros processos de sistematização dos estudos. Alguns europeus tinham como preocupação conhecer os habitantes deste continente e por isso passaram a recolher todo o material que encontravam: documentos escritos, quando encontrados, tradições orais e outros testemunhos do passado. Esse desejo de conhecer a África se refletiu na quantidade de literatura produzida pelos viajantes europeus do século XIX¹¹, o que predominava eram temas como: *Geografia*: população, clima, fauna, flora, meio urbano; *Política*: governo; *Economia*: agricultura, indústria, artesanato; *Sociedade*: costumes, hierarquias, papel das mulheres; *Cultura*: monumentos, história, literatura, personagens relevantes; *Costumes*: vestuário, alimentação, festas e outros eventos (BAS MARTÍN, 2007, p. 5).

Tal literatura serviu de suporte para o desenvolvimento de uma nova disciplina, capaz de estudar o homem em uma perspectiva científica com base nas técnicas, métodos e rigor aplicado para o estudo do mundo natural, usando a física, a química e a biologia como referenciais. Essa disciplina recebeu o nome de antropologia e é um exemplo de sistematização dos estudos acerca do continente africano, tornando-se acadêmica na segunda metade do século XIX e definindo de forma autônoma o seu objeto de estudo: “as sociedades então ditas “primitivas”, ou seja, aquelas exteriores às áreas de civilização europeias ou norte-americanas” onde o distanciamento entre o observador e o objeto se encontra, e por muito tempo permanecerá, somente na distância definida pela geografia. São sociedades às quais são

¹¹ Fage (2010, p. 9) selecionou uma pequena lista dos principais títulos: *Travels to Discoverer the Sources of the Nile* de James Bruce (1790); os capítulos especificamente históricos dos relatos de visitas a Kumasi, capital de Ashanti, de T. E. Bowdich (*Mission from Cape Coast to Ashantee*, 1819) e de Joseph Dupuis (*Journal of a Residence in Ashantee*, 1824); *Reisen und Entdeckungen in Nord-und Zentral Afrika* (1857-1858) de Heinrich Barth; *Documents sur l'Histoire, la Géographie et le Commerce de l'Afrique Oriental* de M. Guillain (1856); e *Saara und Sudan* de Gustav Nachtigal (1879 -1889).

atribuídas as seguintes características: “sociedades de dimensões restritas; que tiveram poucos contatos com os grupos vizinhos; cuja tecnologia é pouco desenvolvida em relação à nossa [à ocidental]; e nas quais há uma menor especialização das atividades e funções sociais” (LAPLANTINE, 2013, p. 7-8).

Segundo Oliva (2007, p. 69), é neste período da história europeia que ocorre uma migração da imagem do africano, antes caracterizada pelas leituras reminiscentes da antiguidade clássica e do medievo cristão e pelas teorias racistas, para um grupo de representações pautáveis que deveria justificar as ações imperialistas, ao mesmo tempo em que legitimasse e desenvolvesse o pensamento científico e racional europeu, utilizado em muitos casos para justificar e comprovar a inferioridade dos negros africanos. Assim, para explicar as diferenças entre as sociedades, intensos debates ocorreram no circuito acadêmico, entre os antropólogos deterministas, ligados aos referenciais biológicos e raciais e os antropólogos evolucionistas, que baseavam suas teorias nos tratos sociais e culturais.

Entre os elementos de destaque do período a associações de conjuntos imagéticos do passado, muitos deles construídos com base na cor da pele e na animalização do negro¹², somaram-se aos conceitos construídos pelas ciências desenvolvidas nas academias pelos antropólogos. Muitas delas foram procedentes das teses do Evolucionismo, do Determinismo Cultural e do Darwinismo Social¹³, que se ocuparam em classificar os africanos nos últimos

¹² Quando um europeu chegava à África a cor da pele era uma das características mais percebidas. Branco e negro são comumente vistos como pólos em oposição. O branco representa a humanidade, a razão e a beleza, o negro o feio, o demoníaco e a animalidade. Na Idade Média e no Renascimento “a beleza canônica se situa na brancura rosada e nos cabelo loiros”. Em alguns relatos portugueses encontramos o uso do termo “mulato”, ou “mulata”, ou “mulo”, animal híbrido resultado do cruzamento de cavalo com jumenta ou jumento com égua, para se referir à cor de pele de alguns africanos. Exemplo: Francisco de Lemos Coelho, ao descrever as mulheres mandingas, ressalta que “[...] são bem parecidas a côr amulatada [...]”. Isso acabava inferindo em uma aproximação entre o africano e um animal, que de alguma forma se fazia presente na prática social com a intensão ou não de inferiorizar o negro devido à cor de sua pele (DESTRO, 2008, p. 8-9).

¹³ *Evolucionismo*: “nas ciências sociais, foi um princípio diretor proposto para a interação dos fatos sociais, consubstanciado no conceito de evolução, que se popularizou no meio científico no final do séc. principalmente entre 1860 e 1890, quando grande parte das obras evolucionistas foi publicada. Visava à descoberta e à exposição das sequências ou estádios do crescimento sócio-cultural humano desde suas formas originais até os tempos atuais, considerados ponto máximo do progresso humano. Os grandes evolucionistas do séc. XIX foram: na Inglaterra, H. Spencer; nos EUA, L. H. Morgan; na França, A. Comte. Embora o evolucionismo tenha recebido grande impulso com a publicação da obra de C. Darwin, o conceito de evolução cultural que dominou o pensamento antropológico do séc. XIX não foi consequência direta de suas idéias, como normalmente se pensa. Na realidade, desde o Iluminismo tal tema já estava sendo debatido. Para os primeiros evolucionistas, o foco central de interesse era o desenvolvimento da cultura da humanidade como um todo, e não de uma sociedade específica. Almejavam captar o ritmo de crescimento sócio-cultural do homem e, através das similaridades apresentadas, formular generalizações de ampla aplicabilidade que explicassem o desenrolar da história humana” (BARBOSA, 1986, p.444).

Determinismo Cultural: “é a concepção de que um sistema cultural ou modo de vida exerce ou é capaz de exercer influência determinante sobre outros aspectos do comportamento humano, a influência é tamanha que esses aspectos são o que são por causa dela. Em algumas formas, afirma-se que fatores culturais determinam fatores culturais: que um sistema cultural é o seu próprio predeterminante invariável – sendo que a expressão

degraus da escala da evolução das “raças” humanas. Muitos pensadores europeus procuravam evidenciar na prática o fato de que os africanos seriam a prova do “desenvolvimento do macaco até o homem”, sendo o negro mais próximo dos animais do que dos seres humanos¹⁴. Ignorantes e impossibilitados de evoluir, os africanos estavam extremamente necessitados da ajuda dos europeus, que viria por meio das ações imperialistas no continente (OLIVA, 2007, p. 67).

Essas teorias acabaram por direcionar as representações elaboradas sobre os africanos do século XIX em diante. No crescente desejo de saber mais sobre os africanos, em muitos relatos, foram abandonadas as descrições que o retratavam de forma simpática e até mesmo de admiração, típicas dos primeiros contatos na antiguidade, para darem lugar aos escritos que pouco ou nenhum esforço faziam para compreendê-los, deste modo, desde as últimas décadas do século XVIII os africanos são descritos como preguiçosos, volúveis, estúpidos, supersticiosos, mentirosos, inconstantes, dissimulados, ladrões, gananciosos, violentos, rancorosos, vingativos, traiçoeiros, e sobre este e aquele povo lançou-se a acusação de

predeterminante invariável é usada para conservar a ênfase de invariância, enquanto se evita a controvérsia sobre a natureza da causa. Essa ênfase pode ser abrandada, mas o termo então passaria a designar influência cultural ou condicionamento cultural. A expressão é, às vezes, usada num sentido mais fraco, simplesmente para denotar o fato de que os sistemas culturais são autodeterminados – sem especificar que são culturalmente determinados. Os antropólogos evolucionistas especulativos do séc. XIX chamaram a atenção para o crescimento regular da cultura, no qual forma de casamento, um modo de subsistência ou uma crença religiosa sucedia a outra de maneira regular. Presumivelmente, alguma forma de determinismo ou condicionalismo cultural estava em ação, mas a sua natureza não foi esclarecida. Dentre os expoentes desse modo de encarar a cultura estão V. N. Childe e J. Steward” (HONIGMANN, 1986, p. 340).

Darwinismo Social: “é a aplicação à sociedade de princípios que se crê terem sido estabelecidos por C. Darwin. Essa noção obscurece e reforça a idéia errônea de que os cientistas sociais do final do séc. XIX, mais especificamente a partir de 1859, liderados por H. Spencer, passaram a aplicar os conceitos desenvolvidos por Darwin na interpretação e análise da natureza e do funcionamento da sociedade. A expressão darwinismo social não só confunde quanto ao quadro cultural e científico da época, no qual Darwin se inspirou, como distorce a ordem dos fatos. Quando, ainda em 1842, Darwin terminava o seu projeto preliminar da teoria da seleção natural, Spencer já publicava uma série de artigos intitulados *The proper sphere of government*, onde expõe suas idéias sobre a evolução e propõe a análise das sociedades como organismos. Os denominados darwinistas sociais do séc. XIX basearam a teoria da evolução social numa analogia orgânica, substituindo os organismos vivos por grupos sociais. A partir daí estruturaram uma sociologia peculiar, baseada na noção de que a sociedade era um universo bastante vago de grupos sociais em conflito. Os grandes nomes do darwinismo social foram W. Bagehot, L. Gumplowicz, W. E. Sumner, entre outros” (BARBOSA, 1986, p. 300).

¹⁴ Exemplo, os estudos de crânio feito pelo médico norte americano Samuel George Morton (1799-1851) que procurava comprovar a superioridade racial por meio de um estudo científico dos crânios humanos, aqueles que possuíam estruturas físicas menos complexas significava sinal de ignorância. A estrutura do crânio caucasiano seria a mais avançada, seguida pela “raça” mongol, malaia e americana, agrupadas entre os nativos de seus respectivos continentes, e por último “raça” etíope, que abrange todos os habitantes da África. A teoria de Morton persistiu por quase 150 anos e foi analisada por estudiosos com Charles Darwin e influenciou as teorias favoráveis e contra a escravidão, sendo definitivamente desmantelada na década de 1980, embora as manifestações racistas persistam. Seus livros são: *Crania Americana; or, A Comparative View of the Skulls of Various Aboriginal Nations of North and South America: To which is Prefixed An Essay on the Varieties of the Human Species*. Philadelphia: J. Dobson, 1839; *Crania Aegyptiaca; or, Observations on Egyptian ethnography, derived from anatomy, history, and the monuments*. Philadelphia: J. Pennington, 1844.

antropofagia. Tais descrições aparecem nos textos de diversos viajantes, que em busca de reconhecimento e fama, publicaram as memórias, relatórios, crônicas, diários, etc. de suas empreitadas ao interior africano (SILVA, 2012, p. 13).

Nesse processo de descrição, os conhecimentos e métodos da antropologia eram colocados em prática para assim decodificar os padrões culturais das sociedades encontradas pelos viajantes. Segundo Oliva (2007, p. 69), o ato de “especificar e desvendar os mecanismos que regulavam as instituições sociais ou as estruturas organizacionais africanas seriam tarefas que serviriam, também, evidentemente, como espaço de mediação e hierarquização dos universos humanos”. Talvez seja por isso que nos relatos do século XIX é comum encontrarmos termos como “primitivos”, “selvagens” e “tribais”, empregados em grande escala para classificar as sociedades encontradas pelos viajantes, tais termos quase sempre eram aplicados como antônimos de “complexos”, “civilizados” e “cosmopolitas”, em um sistema de inversões maniqueísta e dicotômico.

O uso da dicotomia nos livros escritos por europeus está presente desde a Antiguidade Clássica, onde existiam os gregos e não gregos; no medievo cristão surge a ideia de fiéis e infiéis; selvagens e não selvagens durante as Grandes Navegações, primitivos e civilizados para as concepções imperialistas do século XIX; primeiro mundo e terceiro mundo na classificação mundial da Guerra Fria¹⁵ e, no século XXI, desenvolvidos e em desenvolvimento. Junto a esse modelo dicotômico, os relatos também se caracterizam por ser um gênero literário de múltiplas formas, e nisso está a dificuldade em situar os livros em uma determinada metodologia de estudo. Por constituírem uma classe social diversa, os viajantes escrevem sobre os mais variados assuntos. É por isso que podemos aprender com os seus livros temas como política, economia, geografia, relações sociais e religiosas, costumes, crenças, etc. (LÓPES ESTRADA, 2003, p. 13). Em alguns casos, os livros de viajante tratam de vários assuntos ao mesmo tempo, dificultando ainda mais o seu enquadramento em uma única metodologia de estudo. Isso é ampliado quando o viajante possui algum grau de instrução, pois quanto mais culto é o viajante, melhor é a sua argumentação, algo que está presente na maior parte dos relatos.

Assim, a formação intelectual do viajante interfere de forma significativa no relato que escreve, e isso pode indicar o quanto o escritor se vale da poética para formular sua redação e

¹⁵ Durante o período da Guerra-Fria, os países de Primeiro Mundo eram os que estavam na órbita dos EUA e os do Segundo Mundo aqueles que estavam na esfera Soviética. A expressão Terceiro Mundo foi definida pelo francês Alfred Sauvy (1898-1990) e funcionou como uma proposta para a defesa dos interesses particulares dos países mais pobres, em busca do que veio a ser a política de não alinhamento, defendida pela Conferência de Bandung de 1955.

o quanto faz uso dos meios retóricos para organizar os conteúdos. Desde suas origens, com Aristóteles, os tratadistas sempre fizeram uso da retórica para tentar descrever lugares, pessoas e coisas. É instrumento acessível aos viajantes, especialmente entre aqueles que tenham o mínimo de formação erudita, como clérigos, universitários, alguns militares, diplomatas, etc., indivíduos que possuam a capacidade de cruzar a gramática, a eloquência, a dialética, e demais recursos literários em seus textos, fornecendo a eles elementos novos para contar suas experiências de viagens: “Lo que nos importa es que se narre la peripecia del viaje, y en esto entra en función el recurso literario”. Com a poética, os textos ganham ares literários que o deixam mais agradáveis para os leitores não especializados. Com a retórica, as descrições ficam mais embasadas e, às vezes, misturam-se com conhecimentos eruditos que o viajante adquiriu em alguma instituição, sejam nas escolas, igrejas, quartel, etc. Os estudos sobre retórica e poética podem referir-se aos critérios que o “autor” utiliza para a elaboração do relato, daí a necessidade de estabelecer quadros teóricos adequados e a constituição do gênero correspondente. De acordo com esta visão, as literaturas de viagens são essencialmente heterogêneas, e podemos encontrar trabalhos classificados em determinados gêneros que são na verdade literatura de viagem¹⁶ (LÓPES ESTRADA, 2003, p. 14; 16-17).

Outros pontos a serem levados em consideração ao analisar um relato de viagem dizem respeito à nacionalidade do viajante e sua relação com o tempo histórico. Durante o século XVI, os viajantes que iam para a África eram predominantemente portugueses; no XVII aparecem os holandeses, franceses e ingleses; no XVIII, principalmente ingleses e franceses; e no XIX, ingleses, alemães e franceses¹⁷. Outras nações foram, evidentemente, representadas no decorrer de todos esses séculos, mas estas constituíram uma quantidade menor e dispersa (HRBEK, 2010b, 121). Essa pequena cronologia também revela o poder expansionista que cada nação possuía no período, por exemplo, no começo das Grandes Navegações, o pioneirismo português permitiu a elaboração de inúmeros relatos entre europeus e os africanos do litoral, e há pouco ou quase nenhum registro produzido por ingleses. Entretanto, à medida que caminhamos para o século XIX, e a Grã-Bretanha passa a dominar os mares, os relatos produzidos por viajantes ingleses aumentam significativamente.

¹⁶ Lópes Estrada cita como exemplo o *Poema de Mio Cid*, que é considerado a primeira grande obra redigida em língua castelhana, datada aproximadamente de fins do século XII e início do século XIII. Em tal obra já se pode constatar um distanciamento do homem real e o princípio da construção de um dos maiores mitos ibéricos.

¹⁷ Observação: esta cronologia representa apenas o avanço de outras nações sobre a África, mais precisamente a nacionalidade predominante no período, o que não significa dizer que ou entrar no século XIX, por exemplo, a presença de portuguesa ou holandesa deixou de existir no continente, o que houve foi uma ascensão de ingleses, alemães e franceses na época em questão.

Graças ao maior interesse expansionista que a Grã-Bretanha passa a ter sobre a África, Ásia e as Américas.

Contudo, é necessário fazer uma ressalva. Ao avaliarmos os relatos de viagens, não devemos levar tanto em consideração a nacionalidade do viajante e o tempo histórico que foi escrito, quanto “a mudança de atitudes dos europeus em relação aos africanos e suas sociedades em geral”. A quantidade e variedade de relatos não nos permite fazermos generalizações, apenas uma análise individual, que leve em consideração a data e o assunto, nos permitiriam formalizar um julgamento. Uma crônica feita por um português, no século XVI, não é melhor nem pior que o registro de um cientista inglês do século XIX. É claro que existe diferença entre ambos, a narrativa de um cronista português está impregnada de valores medievais e preconceitos cristãos. Já um trabalho de cientista inglês, fruto de uma educação mais racional e científica, contém observações mais objetivas acerca dos africanos. Também devemos evitar o erro de achar que, como o tempo, existiu uma melhora gradual na objetividade das narrativas, e de que, quanto mais próximo do tempo presente, mais científicos e objetivos se tornaram os relatos de viajantes sobre a realidade africana. O relato do cientista inglês não tem, simplesmente por isso, uma credibilidade maior que o texto do cronista português. Burton e Stanley, por exemplo, eram observadores crentes na superioridade do homem branco sobre o negro, do mesmo modo que muitos jesuítas eram prisioneiros da pretensa hegemonia de sua fé cristã sobre as religiões pagãs (HRBEK, 2010b, 121).

Independente da época em que foi escrito e da região de origem do escritor, qualquer relato de viagem apresenta ao leitor um itinerário, e este consiste em uma sucessão de nomes de lugares e personagens reais ou fictícios. Alguns podem conter também mapas e ilustrações da época, que servem para ampliar o grau de entendimento do leitor e sua imaginação sobre o local narrado, o maravilhoso e o imaginário estão presentes nesse itinerário. É evidente que na maior parte dos casos o que é contado pelo viajante é o resultado extraordinário de sua viagem, de modo a exercitar a imaginação de seu leitor. É por isso que, muitas vezes, os relatos se orientam pela expressão *maravilha*, palavra cujo uso é muito geral na literatura de viagens de tal maneira que em algumas ocasiões está presente inclusive no nome. A edição de um relato pode explorar tanto os lugares distantes como também os limites da experiência humana. O texto se refere à narração das aventuras do viajante em terras estrangeiras, em último caso, as viagens podem servir como trama para uma poesia¹⁸, e ainda cabe ao

¹⁸ Lópes Estrada cita como exemplo o *Cancionero de Baena*, uma peça única e muito importante que põe a salvo do esquecimento 576 composições de 56 poetas que integram as correntes poéticas fundamentais da segunda

pesquisador explorar a dimensão interior da literatura destes livros (LÓPES ESTRADA, 2003, p. 15-17).

Em suma, as literaturas de viagem nos proporcionam conhecimentos universais sobre lugares e épocas distantes, a sua enorme riqueza se confunde entre o real e a ficção, o estranho, o exótico e o imaginário. Temas narrados com empolgação, motivados pela busca do maravilhoso ou com a preocupação de agradar ao público leitor. O imenso valor desta fonte histórica vai além do ponto de vista tradicional, geográfico ou histórico, perpassa também pela literatura. A construção de mitos, heróis e identidade/memória nacional, reflete a interação entre povos de mundos diferentes, cuja narrativa é construída pelo olhar do viajante, sendo sua cultura o ponto referencial. E foi com base em sua cultura ocidental que Victor Giraud descreveu as pessoas que habitavam o interior da África Oriental, onde os primeiros estranhamentos já ocorreram quando seu navio atracou em Zanzibar, dando início à sua aventura.

Considerações sobre os capítulos

CAPÍTULO 1: A viagem de Victor Giraud

O eixo central de abordagem do capítulo I é o livro de Victor Giraud. O objetivo é fazer uma apresentação geral da fonte histórica, as possíveis abordagens teóricas e as possibilidades de estudos. Em meio à apresentação da fonte, serão discutidos outros dois pontos: a geografia e o tempo histórico da região pesquisada. No primeiro ponto, será exposta a geografia da África Oriental, mais precisamente o clima e vegetação das regiões percorridas por Victor Giraud, a intenção é situar o leitor no espaço que me propus a estudar. No segundo, discuto a relação da África com a economia-mundo e a atuação dos exploradores ocidentais e dos missionários cristãos. Tais viajantes, ao chegarem à África Oriental, estabeleceram as primeiras relações sociais com os habitantes das cidades suaílis, cuja formação história será apresentada no capítulo II.

CAPÍTULO 2: A África Oriental

A formação da África Oriental é o assunto do capítulo II. Trabalhando em uma perspectiva de longa duração, do século VI ao XVIII, a intensão desse capítulo é fazer uma

metade do século XIV e da primeira parte do XV. Consiste em um importante trabalho de recompilação feito por Juan Alfonso de Baena, que se dedicou a recolher em seu livro de músicas composições de poetas que viveram e escreveram durante os reinados de Enrique II (1369-1379), Juan I (1379-1390), Enrique III (1390-1406) e as primeiras décadas de Juan II (1406-1454).

exposição universal sobre a formação histórica desta região da África. A estrutura do texto perpassa pelo período de formação das cidades suaílis (séculos VI ao XII), fase da chegada dos primeiros imigrantes vindos da Ásia e a integração com a população local; depois, abordo o período que vai do século XII ao XV, época do auge do desenvolvimento sociocultural, material e comercial; por último, descrevo a fase de estagnação e/ou decadência, e a chegada dos invasores estrangeiros entre os séculos XV ao XVIII. Entre esses invasores estão os omanianos, que vão se consolidar na região até o final do século XIX graças ao desenvolvimento de uma poderosa marinha mercante.

CAPÍTULO 3: Omã, uma potência imperialista

Este capítulo tem como objetivo discutir a ação imperialista de Omã sobre o oceano Índico. Trata-se de uma ação de longa duração na qual o recorte histórico é bem anterior à viagem de Victor Giraud. Sua gênese está no século XVI e avança gradativamente nos séculos seguintes, até se consolidar no início do século XIX. Esse recuo no tempo faz-se necessário para entendermos de forma mais completa o poder que os árabes tiveram sobre o comércio no Índico Ocidental, e a força econômica e militar que o Sultanato de Zanzibar desempenhou na região quando da chegada das potências ocidentais no contexto do Imperialismo Europeu. Por esse motivo, neste capítulo não será discutido nenhum trecho da viagem de Victor Giraud.

CAPÍTULO 4: O Sultanato de Zanzibar

Neste quarto capítulo, procuro dar continuidade ao tema discutido no capítulo I, ou seja, a viagem de Victor Giraud pelo interior da África Oriental. Tal tema foi interrompido no capítulo II, quando foi apresentada a formação histórica das cidades suaílis, e no capítulo III, no qual foram analisadas as ações imperiais de Omã. Ambas as interrupções foram necessárias para se compreender as relações culturais, políticas e econômicas vislumbradas por Giraud em sua passagem pelo continente, já que ao chegar, a colonização de Omã havia atingido outro patamar com a instalação do sultanato de Zanzibar por Sayyid em 1840. Agora, no capítulo IV, o tema debatido é o modelo econômico pautado na exportação de marfim, escravos e cravo-da-índia e a importação de produtos industrializados ocidentais, cujo resultado foi o avanço da fronteira suaíli por meio das amplas rotas de comércio que interligavam o litoral a várias áreas do interior do continente africano, por onde as caravanas de comércio transportavam escravos e marfim para o litoral e levavam para o interior armas de fogo e tecido de algodão.

CAPÍTULO 05 O comércio no interior da África Oriental

O tema do último capítulo é o comércio de marfim e escravos na obra de Victor Giraud. O objetivo é analisar as relações sociais e econômicas que o viajante francês estabeleceu com alguns habitantes do interior do continente: chefes de “Estados” centralizados, mercenários, caçadores, comerciantes de caravanas e europeus de instituições missionárias ou de companhia de comércio. Para compreender tais relações, utilizo um referencial teórico e metodológico da antropologia, de autores como Sydney Mintz e Cyril Shirley Belshaw, que procuraram compreender as relações de trocas em sociedades com organização sociocultural completamente diferente da sociedade ocidental, que faziam quase nenhum uso da moeda e onde os valores dos bens envolvidos nas relações de trocas perpassavam por questões muito além do que seu valor monetário, envolvendo questões simbólicas, familiares, políticas e culturais.

CAPÍTULO 1: A VIAGEM DE VICTOR GIRAUD

Se dice que se necesita mucha energía y una voluntad de hierro para emprender y llevar a cabo esas expediciones lejanas, a las que oponen frecuentes obstáculos la hostilidad de los indígenas y las dificultades naturales. Por lo que a mí respecta, confieso que si he dado pruebas de alguna energía en el transcurso de mi viaje, he tenido que consumir una suma de voluntad mucho mayor para preparar su realización (GIRAUD, 1997, p. 7).

O ano era 1883, o dia 9 de julho, o navio *Jemna* sai de Marselha carregado de mercadorias rumo ao porto de Zanzibar, em uma viagem que levou 45 dias, possivelmente realizada via o canal de Suez¹⁹. Inaugurado em 1869, o navio levava a bordo um jovem tripulante, o tenente da marinha da França de apenas 23 anos chamado Victor Giraud, que foi à África Oriental com o objetivo de percorrer a desconhecida região dos Grandes Lagos Equatoriais. Apesar da desaprovação da família e de parte de seus superiores, que o alertavam sobre a possibilidade de comprometer sua carreira como militar, Giraud, entusiasmado com tal empreendimento, sabia muito bem o que buscava no continente africano, mas desconhecia os detalhes práticos e técnicos. Tinha apenas em sua mente as descrições que lera de outros viajantes, que pintavam com cores mais brilhantes as terras africanas que percorreram: Caillié e Mungo Park lhe faziam imaginar o Timbuctu; Barth e Owerverg o Chade; Baker o Nilo^{20 21}.

¹⁹ Com cerca de 195 km de extensão, 170 m de largura e 20 m de profundidade, o Canal de Suez foi construído pela Companhia Suez de Ferdinand de Lesseps (França). Sua função consistia em interligar o Mar Mediterrâneo ao Mar Vermelho para facilitar a viagens das embarcações europeias ao Oriente, pois evitam o extenso contorno do continente africano pelo Cabo da Boa Esperança. Ao término dos trabalhos, o Egito e a França eram os proprietários do canal. Contudo, a dívida externa do Egito obrigou o país a vender sua parte do canal ao Reino Unido, o que assegurou a sua rota para as Índias.

²⁰ Giraud faz referência à viagem de Burton em uma pequena passagem: “Creo que Burton cruzó el Ruaha por más arriba. No recuerdo lo que él ha dicho el ilustre viajero [...]” (GIRAUD, 1997, p. 54).

²¹ *René Auguste Caillié (1799-1838)*, França, primeiro europeu a visitar as cidades do oeste Africano. Deixou a costa da África Ocidental em abril de 1827 e chegou a Timbuktu (Tombouctou) no centro do Mali em 20 de abril de 1828, sua viagem foi interrompida ao longo do caminho por cinco meses de doença. Caillié viajou também para o Senegal e algumas regiões do interior do continente. Entre suas narrativas temos *Journal d'un voyage à Temboctou et à Jenné dans l'Afrique centrale : précédé d'observations faites chez les Maures Braknas, les Nalous et d'autres peuples, pendant les années 1824, 1825, 1826, 1827, 1828* [1830].

Mungo Park (1771-1806), Escócia, oficial médico em 1792, seus estudos subsequentes da vida vegetal e animal de Sumatra ganhou o apoio da Associação Africano para explorar o curso do rio Níger. Começou os trabalhos na foz do rio Gâmbia em 21 de Junho de 1795, em uma estação comercial britânica. Prejudicado por febre e outras dificuldades, cruzou o território desconhecido da Bacia superior do Rio Senegal. Em 20 de julho de 1796 chegou ao Ségou (agora em Mali) no curso do Níger, visitou outras regiões da África Ocidental e no ano de 1797 retornou à Grã-Bretanha. Seus livros são: *Travels in the Interior Districts of Africa, 1795-7*; *The Journal of a Mission to the Interior of Africa, in the Year 1805* [1815].

Heinrich Barth (1821-1865), Alemanha (Prússia), geógrafo, viajou pelas áreas costeiras do Mediterrâneo que hoje fazem parte da Tunísia e da Líbia (1845-1847). Junto com Richardson e Overweg partiu em uma expedição britânica para o oeste do Sudão (termo geral para a maioria de África Central e Ocidental). Assumiu o comando da expedição após a morte de Richardson (1851) e Overweg (1852), viajou para a cidade de Timbuktu (Mali) e permaneceu lá por seis meses antes de retornar, via Trípoli, para Londres (1855). Seus quatro grandes volumes

Porém, para Giraud, a África do norte lhe atraía muito pouco, sua busca por dificuldade e obstáculos o levou para outras regiões, abaixo da linha do equador: a África tropical:

El África tropical me atraía mucho más, y el fin sublime de Livingstone en los pantanos del Bangweulu me hacía visitar con el pensamiento aquellas tierras; me decidí, pues, por la exploración de dicho lago, que llegó a ser el objetivo principal de mi viaje.

Como el Bangweulu está precisamente en el centro del continente, a igual distancia de sus dos costas, podía llegar a él, o partiendo de Zanzibar, o bien de Luanda, que son casi los únicos puntos en los que se puede organizar una gran caravana hacia el interior (GIRAUD, 1997, p. 8-9).

É apenas no século XIX, mais precisamente na segunda metade, que a África Central começa a ser detalhada nos livros de geografia da Europa. Antes desta data, o interior do continente estabelecia contatos indiretos com os europeus por intermédio dos habitantes do litoral. Os portugueses, por anos, sonhavam com a riqueza do Império do Monomotapa e do Grande Reino do Congo²², muitos lusitanos já haviam realizado expedições até as terras

são: *Reisen und Entdeckungen in Nord- und Central-Afrika in den Jahren 1849 bis 1855* (1857-58); “Viagens e Descobertas no Norte e Central África nos anos 1849-1855”, continuam a ser uma das obras mais completas sobre a região. Suas viagens posteriores o levaram para a Turquia e Ásia Menor, Espanha, Itália e os Alpes. Ele foi nomeado professor de geografia da Universidade de Berlim (1863).

Adolf Overweg (1822-1852), Alemanha, geólogo e astrônomo, foi o primeiro europeu a circunvagiar e mapear Lago Chade. Em 1849 se juntou a uma expedição do governo britânico liderada por James Richardson, cuja finalidade era abrir relações comerciais regulares com os reinos da África Central a partir da costa norte do continente. No início de 1851, o grupo se separou e Overweg continuou sozinho até se encontrar com Heinrich Barth em Kukawa (nordeste da Nigéria). Os dois passaram 18 meses a explorar o sul de Adamawa emirado (Nigéria) e do rio Benue, em torno do lago Chade e para o sudeste.

Sir Samuel Branco Baker (1821-1893), Inglaterra, junto com John Hanning Speke ajudou a localizar a nascente de Rio Nilo. Em 1861 com Florence von Sass, que mais tarde se tornou sua segunda esposa, foi para a África explorar os afluentes do Nilo, ao redor da fronteira do Sudão e Etiópia. Em fevereiro de 1863 encontrou a nascente do Nilo, em março 1864 determinou a fonte para um lago que deu o nome de Albert Nyanza (Lago Albert), entre Uganda e Congo. Em 1867 retornou à Inglaterra. Alguns de seus livros são: *The Albert N'Yanza, Great Basin of the Nile, and Explorations of the Nile Sources* [1821-1893]; *Ismailia: A Narrative of the Expedition to Central Africa for the Suppression of the Slave Trade*, Organized by Ismail, Khedive of Egypt [1821-1893].

Sobre Caillié; Park; Barth; Overweg e Baker ver: **Encyclopaedia Britannica**. Disponível em: <<http://www.britannica.com/>>. Acesso em 06 jan. 2015.

²² O Reino do Congo (ou Kongo) estava situado na África Central e abrangia regiões dos atuais países: Gabão, Congo-Brazzaville, Congo Democrático (ex-Zaire) e Angola. O fundador deste vasto reino foi Nimi-a-Lukeni, um rei guerreiro e conquistador. Com a chegada de Diogo Cão em 1482, os Portugueses foram penetrando pouco a pouco no território do Reino do Congo, que assim foi perdendo a sua hegemonia. O Império Monomotapa (ou Mwene Mutapa, Mwenemutapa, Muenemutapa, Monomatapa), desenvolveu-se na parte oriental de África, entre os rios Zambeze e Limpopo, atuais países de Moçambique e Zimbábue. Este reino foi fundado por povos bantu vindos dos Grandes Lagos. Os portugueses chegaram à região no século XVI, em 1629 coroaram um o rei Mavura, que convertido ao cristianismo se dedicou a expandir sua religião. No final do século XVII o reino vizinho de Rozuí tomou o poder dos monomotapas. Ambos os reinos se desenvolveram no período de expansão do Islã, entre os séculos XII e XVI. Todavia, é importante destacar que por muito tempo os historiadores e pesquisadores coloniais se dedicaram a tornar plausível a ideia de que os Estados ao sul do Saara só progrediram devido à influência árabe. Embora esta influência seja incontestável na zona sudano-saheliana, mesmo que vários reinos já existiam antes do Islã na região, somos obrigados a convir que Estados como o reino do Congo, o Zimbábue e o Monomotapa praticamente não sofreram a influência do Islã (NIANE, 2010, p. 6).

distante do litoral em busca de um “eldorado”, mas a maioria consistia em expedições esporádicas e com pouco sucesso. Porém, no século XIX a situação muda, o interesse pela África entra na rota do capitalismo mundial e o número de europeus interessados em explorar o “continente negro” cresce rapidamente, principalmente após as publicações das viagens de David Livingstone (1813-1873) em 1865, 1872 e 1875²³. Esse escocês, que partiu da Inglaterra com a máxima discrição possível para percorrer a África Austral e Central, possuía a arte de provocar amizades duradouras e tirar proveito delas, o que permitiu concluir suas viagens, ser um médico de formação erudita e acadêmica contribuiu para o conhecimento da África, uma vez que muitos de seus relatos, apesar do excesso de humanismo religioso, tinham como motivação a paixão por descrever e conhecer com objetividade as regiões que visitava (M'BOKOLO, 2011, p. 318).

Giraud buscava chegar aos pântanos de Bangweulu, localizados na Zâmbia. Região que Giraud acreditava se encontrar no centro do continente, assim não havendo diferença partir de Zanzibar ou de Luanda. Seu raciocínio revelou-se inexato, pois Zanzibar está um pouco mais próxima dos pântanos²⁴. Apesar disso, a escolha por partir de Zanzibar não foi motivada pela localização geográfica, e sim, porque segundo o próprio Giraud, os povos da África Ocidental são resistentes a sair de suas feitorias e são mais embrutecidos devido à bebida alcoólica²⁵, o que dificultaria a formação de uma caravana.

²³ 1865: Narrativa de uma Expedição ao Zambeze e seus Afluentes, e do Descobrimento dos Lagos Shirwa e Nyassa (1858-1864); 1872: Explorações na África, Pelo Dr. David Livingstone, e Outros, Fornecendo um Relato Completo da Expedição de Pesquisa de Stanley-Livingstone, sob o Patrocínio do New York Herald, conforme Fornecido pelo Dr. Livingstone e o Sr. Stanley; 1875: Os Últimos Diários de David Livingstone, na África Central. De Mil Oitocentos e Sessenta e Cinco à sua Morte. Seguido pela Narrativa de seus Últimos Momentos e Sofrimentos, Obtida de seus Fiéis Servos, Chuma e Susi, por Horace Waller, F.R.G.S., Reitor de Twywell, Northampton. Sobre os livros de David Livingstone ver: **Biblioteca Digital Mundial**. Disponível em: <<http://www.wdl.org/pt/search/?q=David+Livingstone#view=list>>. Acesso em 06 jan. 2015.

²⁴ De Zanzibar até o Lago Bangweulu são cerca de 1.166,72 Km, e de Luanda até o Lago Lago Bangweulu são cerca de 1.837, 45 km. Diferença de 670,73 km aproximadamente. Medidas calculadas por meio do programa de computador Google Earth.

²⁵ Em algumas regiões da África ocidental, a introdução de bebida alcoólica esteve relacionada com o tráfico de escravos. Desde o final de 1600 até o fim do tráfico ao sul do equador em 1830, Luanda, a maior cidade da região, desenvolveu um intenso comércio que compreendia a compra de cachaça brasileira por cativos. Originariamente introduzida no ano de 1650 à cachaça logo caiu no gosto da população, vindo a competir com o vinho comercializado pelos portugueses, também utilizado para obter escravos. A partir de então, uma rixa entre os comerciantes capitalistas de Portugal e os mercadores coloniais do Brasil foi criada. Em meio a essa competição, a cachaça saiu-se melhor pois, além de ser novidade entre os consumidores, o seu preço baixo em Luanda e no interior permitia uma rápida expansão. Além disso, o teor alcoólico da cachaça que variava entre 40 a 45 % era considerado alto e atrativo pela população, o que instigou os traficantes de escravos ampliarem o volume de trocas. Outra vantagem da cachaça frente ao vinho é a sua resistência em ambientes tropicais, isso reduzia muito a perda no transporte pelo Atlântico Sul e possibilitava ao consumidor de Luanda armazená-la e transportá-la por mais tempo, algo que não acontecia com o vinho português (CURTO, 1999, p. 69-70; 75-76).

Cuando estuve de crucero en la costa occidental, tuve ocasión de formarme una triste opinión acerca de los pueblos de aquellas comarcas, embrutecidos por el aguardiente y el ajeno, y a los que es muy difícil obligar a separarse de las factorías. Esta razón, aparte de otras muchas, me indujo a decidirme por Zanzibar, cuya población está más acostumbrada a estos largos viajes (GIRAUD, 1997, p. 9).

Em Zanzibar, a “población está más acostumbrada a estos largos viajes”. É provável que Giraud estivesse se referindo às rotas de comércio árabes percorridas pelas caravanas, responsáveis pelo comércio de longa distância entre o litoral suaíli e o interior da África Oriental (tema que será trabalhado no capítulo V). Estas rotas eram a maneira mais acessível de chegar aos Grandes Lagos, nelas o viajante teria acesso a uma gama de bens e serviços: segurança, abrigos, carregadores, alimentos, escravos, marfim, etc. As caravanas suaílis em regra eram recrutadas na cidade de Zanzibar e, para se alcançar o interior do continente, se fazia necessário um bom número de homens dispostos e experientes para realizar grandes expedições. No dia 25 de agosto, Giraud finalmente chegou a Zanzibar onde contratou um total e 121 homens:

El 25 de agosto, después de una travesía bastante monótona de cuarenta y cinco días, fondeábamos en el puerto de Zanzibar.

Tuvar que contratar en aquella ciudad: trece hombres para mis cajas; cinco para las camas, tiendas, mesas y varios objetos; diez para los cartuchos; sesenta y cinco para los fardos de tela y de abalorios; ocho jefes; veinte hombres para mi lancha.

En total, ciento veintiún hombres.

[...]

En cuanto armamento, tenía: veinticinco fusiles Gras, sesenta fusiles de percusión, cuatro mil cartuchos Gras y tres barriles de pólvora (GIRAUD, 1997, p. 10).

Entre os homens recrutados por Giraud alguns deles eram muito experientes e conheciam perfeitamente a região (ver figura 2, p. 38): Nassib, árabe negro de Zanzibar era o chefe; Tuakali, um pouco rebelde, mas bom intérprete e com experiência em longas viagens; Wadi Asmani, encarregado das montagens das tendas; Wadi Salimán, que havia sido o último condutor da lancha de Stanley²⁶; Wadi Combo e Ferruji, ambos jovens que haviam passado

²⁶ Henry Morton Stanley (1841-1904), Grã-Bretanha/Estados Unidos, seu nome original era John Rowlands. Aos 17 anos foi para Nova Orleans trabalhar com algodão onde adotou seu novo nome, foi soldado do Exército Confederado na Guerra Civil Americana e após a guerra foi trabalhar para o jornal New York Herald que patrocinou suas expedições para a África: a primeira entre 1871-1872 para a África Oriental a fim de encontrar o missionário David Livingstone; a segunda em 1874 para explorar as vastas áreas da África Central, depois de partir de Zanzibar, em novembro de 1874 Stanley circumavegou o lago Vitória e explorou os lagos Alberto e Tanganica, desceu os rios Lualaba e Congo, alcançando o Atlântico em agosto de 1877. O relato de sua viagem está no livro *Through the Dark Continent* (Através do continente negro) de 1890. Sobre Henry Morton Stanley ver: **BBC History**. Disponível em: <http://www.bbc.co.uk/history/historic_figures/stanley_sir_henry_morton.shtml>. Acesso em 06 jan. 2015. Ver:

três anos no Congo com Stanley; Kamna, último cozinheiro de Stanley e Babaidi, o carpinteiro. Outros homens haviam prestado serviços na caravana de Stanley: Hassani, Bogo, Salimu, Saidi, Amisi e Ferreji (GIRAUD, 1997, p. 17-18; 75; 183). Os demais serviram como carregadores para seus pertences: caixas, camas, tendas, mesas e outros objetos, um pequeno barco de vela latina de 7,5 m x 1,5 m dividido em cinco partes para facilitar o transporte²⁷, além é claro de muito pano e armas de fogo.

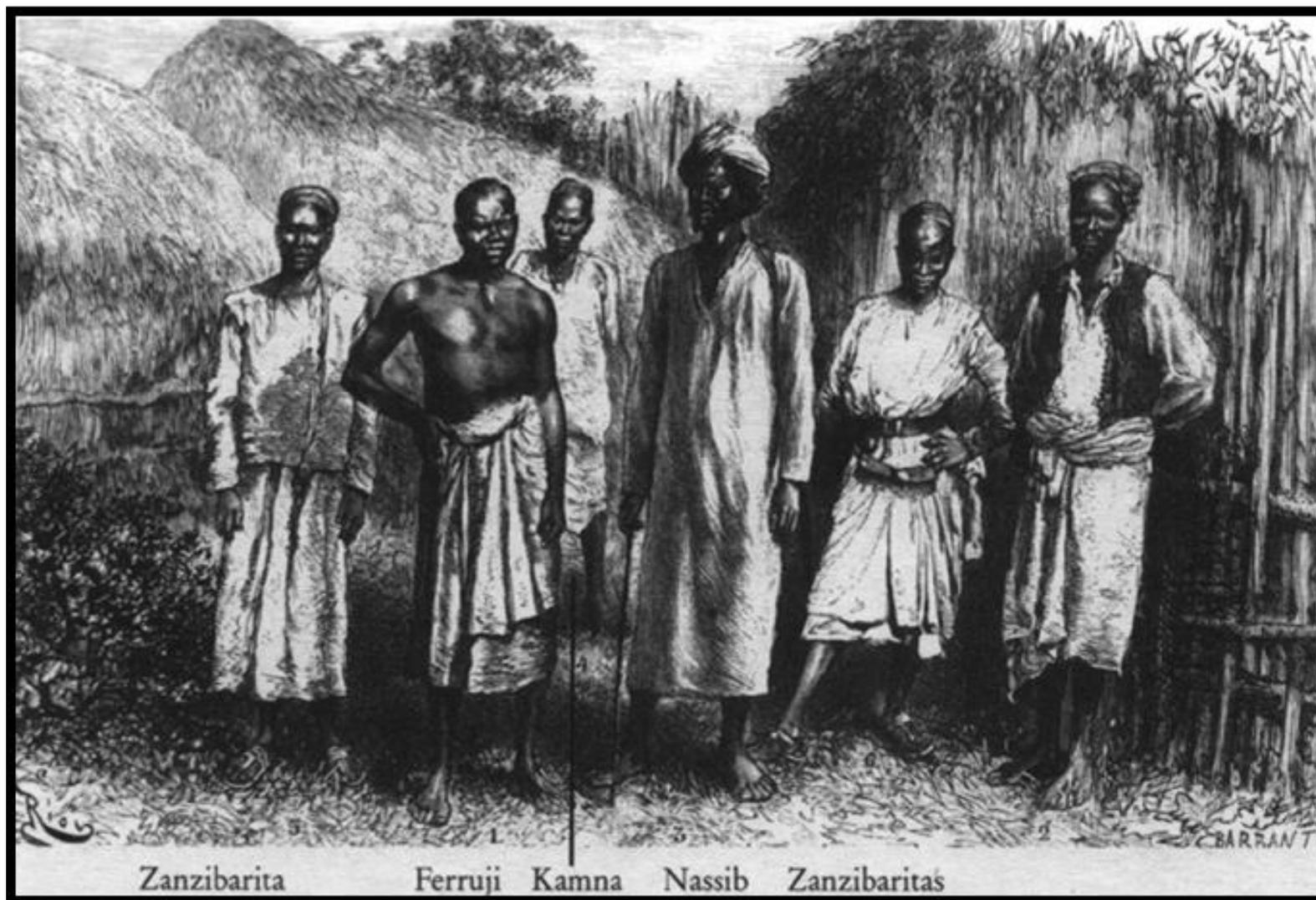
A chegada cada vez maior de europeus à África era fruto da ação individual dos exploradores e da ação coletiva das expedições organizadas pelos governantes da Europa. O papel que ambas as ações desempenharam, sobretudo na construção de um conhecimento sobre o continente africano, foram fundamentais para a colonização efetiva do final do século XIX. É importante deixar claro que, independentemente da época em que foram realizadas as expedições, as sociedades africanas não nutriam nenhum desejo de serem “exploradas” ou mesmo “descobertas” e, por mais que as fontes escritas por africanos sobre a relação entre eles e os exploradores sejam raras, as fontes escritas por europeus nos permite elaborar hipóteses sobre essa relação. Dessa forma, assinalamos dois pontos distintos de atuação dos exploradores: um no litoral e a outra no interior (M'BOKOLO, 2011, p. 316).

No litoral africano, que estabelecia relações com os europeus desde o século XVI, a partir da segunda metade do século XIX testemunhou-se um aumento significativo da presença de diplomatas europeus, o que acabou por facilitar a formação de expedições para o interior do continente. Os guias eram remunerados e quase sempre recrutados entre os traficantes de escravos, mercenários ou carregadores, indivíduos acostumados a percorrer longas distâncias, no interior, a forma de atuação dos exploradores e das expedições acabou contribuindo para a diminuição das comunidades mercantis. Um exemplo é a própria atuação da caravana de Giraud que apesar de não ter como objetivo principal o comércio (ao menos isso não explícito na leitura da fonte), a simples presença entre as comunidades do interior trouxe um desequilíbrio na organização econômica, política e militar devido à introdução de produtos industrializados trazidos por ele e, que de alguma maneira, acabaram sendo inseridos nessas comunidades, como os tecidos de algodão e as armas de fogo.

Encyclopaedia Britannica. Disponível em: <<http://global.britannica.com/EBchecked/topic/563226/Sir-Henry-Morton-Stanley>>. Acesso em 06 jan. 2015.

²⁷ Este barco foi motivo de admiração de Ketimkuru quando Giraud passou por seu território: “El barco, armado y aparejado, fue para Ketimkuru objeto de profunda admiración. Hubiera querido lanzarlo al río para complacerlo, pero en aquella época del año no era más que un pântano sin fondo” (GIRAUD, 1997, p. 169).

Figura 2: Alguns indivíduos da expedição de Victor Giraud



Outro exemplo é a atuação das caravanas suaflis, que alcançaram o curso do rio Congo onde se encontraram com os comerciantes ligados aos negócios do oceano Atlântico, entre os anos de 1845 e 1860, e a atitude de três mercadores de Zanzibar, dos quais não temos informações, que atravessaram a África: de Bagamoyo a Benguela e de Benguela a Bagamoyo (M'BOKOLO, 2011, p. 314; 316).

Muitos exploradores foram motivados por questões pessoais, seja o enriquecimento individual ou pelo gosto da aventura (M'BOKOLO, 2011, p. 314). Outros foram à África a mando de governos, como o paulista Francisco José de Lacerda e Almeida, enviado pela coroa portuguesa a Moçambique em 1797²⁸. Alguns buscavam alcançar “grandes feitos”, como por exemplo, a travessia do Saara, a busca da nascente do rio Nilo, a façanha de cortar o continente de um oceano ao outro, o ato de percorrer enormes distâncias, a exploração de grandes falhas geológicas como as encontradas na África Oriental, que à exceção do deserto da Somália se situa em maior parte em uma zona intertropical, onde a vegetação é densa e a quantidade de chuva é regular quase o ano todo. Essa zona intertropical se assenta sobre uma região elevada, o Planalto dos Grandes Lagos, cuja altura varia entre 500 a 2.000 m à medida que se distancia do litoral rumo ao interior, e a sua formação está associada à rachadura da crosta terrestre que deu origem não só às maiores altitudes do continente africano, expresso nos 5.895 m de altitude do Monte Kilimanjaro e nos 5.199 m do Monte Quênia, como também na Grande Fenda Oriental, o vale do Rift (*Rift Valley*), um grande conjunto de falhas geológicas de 5.500 km de extensão, que vai desde Moçambique até a Ásia, sendo os dois ramos mais evidentes no Golfo de Adem e no mar Vermelho (COOK, 2005, p. 107). Foi nesse vale que os paleontólogos e arqueólogos descobriram, em 1974, no Quênia, o esqueleto de uma mulher que recebeu o nome de *Lucy*, que seria a Eva da humanidade, e que havia

²⁸ Francisco José de Lacerda e Almeida (1753-1798), Brasil, matemático e astrônomo formado pela Universidade de Coimbra, realizou várias demarcações geográficas pelo interior do Brasil. Em 1797 foi nomeado governador dos Rios de Sena (capitania em Moçambique). Sua expedição tinha a função de descobrir uma suposta rede fluvial que permitisse a ligação por terra entre Moçambique e Angola, o que representaria um importante passo para marcar a presença portuguesa em solo africano, bem como a conquista de uma rota alternativa de comércio com o oriente. A expedição não cumpriu o objetivo, mas os diários produzidos revelam muito do olhar desse viajante sobre as populações africanas e sobre a presença portuguesa naquela região, sendo até hoje as únicas fontes que temos sobre aquela parte da África. Obra sobre a região: *Diário da viagem de Moçambique para os Rios de Sena e Instruções e diário da viagem da Vila de Tete, capital dos Rios de Sena, para o interior da África (1797-98)*. Na obra *Exame das Viagens do Doutor Livingstone (1867)*, de José de Lacerda, o autor procura demonstrar que muito daquilo que foi escrito e anunciado como inédito na obra *Missionary Travels and Researches in South Africa (1857)* do missionário britânico já havia sido relatado por Francisco José de Lacerda e Almeida em sua expedição de 1797, procurando assim refutar a primazia de Livingstone e outros ingleses no descobrimento de diversas regiões da África. Sobre Francisco José de Lacerda e Almeida ver: Centro de Documentação e pesquisa de História dos Domínios Portugueses CEDOPE/UFPR. Disponível em: <http://www.cedope.ufpr.br/francisco_almeida.htm>. Acesso em 20 out. 2014.

surgido entre 160 e 200 mil anos atrás. Em meio à Grande Fenda, encontramos o conjunto de lagos equatorial, cujos principais são o lago Vitória, o lago Tanganica e o lago Malawi²⁹.

Essas falhas geológicas da África Oriental foram, ao longo do século XIX, cobiçadas pelos exploradores europeus. No ano de 1858, em 3 de agosto, o explorador inglês John Hanning Speke (1827-1864) foi o primeiro europeu a ver a grandeza do lago Vitória, que só recebeu esse nome após essa data, anos mais tarde, em 1875, Henry Morton Stanley (1841-1904) foi o primeiro a circunavegá-lo. Speke também é considerado o primeiro europeu a chegar ao lago Tanganica, em 13 de fevereiro de 1858, feito dividido com o francês Richard Francis Burton (1810-1890). Desbravar, descobrir e fincar a bandeira nacional, atitudes que foram levadas a sério por indivíduos que abandonavam suas vidas confortáveis na Europa industrial para se dirigirem ao interior do continente negro, que durante muito tempo significou “o túmulo do homem branco” até a difusão do quinino após os anos de 1870, primeiro medicamento correntemente usado para tratar malária (M’BOKOLO, 2011, p. 306). Essas “descobertas” faziam com que o seu “descobridor” entrasse para a galeria dos heróis nacionais, tão valorizada pela historiografia positivista do século XIX. Também serviram como referencial geográfico para futuras explorações e, posteriormente, para o mapeamento definitivo da África pelos organizadores do Congresso de Berlim em 1884-1885. Talvez o fato de Giraud não ter sido o primeiro a “descobrir” ou a “desbravar” alguma região da África, como fez Stanley, Livingstone e o seu conterrâneo Burton, fez com que o seu nome não entrasse para o *hall* da fama dos exploradores europeus do século XIX.

Nesse contexto de “descobertas” e “explorações”, a geografia da África Oriental tornava-se atrativa para esses indivíduos. A Tanzânia, uma região cujo litoral é formado por um bioma de savana seca e o interior por uma savana úmida, nesses dois biomas há cobertura

²⁹ O Lago Vitoria ou Vitoria Nyanza é o maior dos lagos africanos, está localizado entre os países de Uganda, Quênia e Tanzânia, entre o 0° 27’ de latitude norte e os 3° de latitude sul, entre os 31° 36’ e 34° 53’, em plena área de clima equatorial sua área gira em torno de 68.800 km² e sua queda d’água é de 1.134 m acima do nível do mar. Entre as bordas norte e sul são 300 km de distância e sua largura varia entre 200 e 250 km, com uma superfície de 2.000 km de longitude sua profundidade máxima chega à 100 m, escassa se comparado aos lagos Tanganica e Niassa, vários rios se alimentam de suas águas, sendo o Kagera e o Nilo os principais.

O Lago Tanganica é mais extenso que o Lago Vitoria no sentido norte e sul são cerca de 725 km localizados entre as depressões geográficas da África centro-oriental, sua área de 31.900 km² está e seu perímetro de 1.900 km esse localiza entre os 3° 20’ e 8° 45’ de latitude sul sendo cortado pelo meridiano 30° de longitude. Entre as bordas leste e oeste distância varia entre 50 e 70 km e o espelho de suas águas está a uma altitude de 782 m acima do nível do mar com uma profundidade máxima de 1.435 m, o segundo lago mais profundo da Terra atrás apenas do lago Baikal na Ásia.

O Lago Malawi ou lago Niassa é o terceiro entre os quatro grandes lagos africanos com 26.500 km² de superfície. Sua extensão, de norte a sul, entre os 9° 30’ e os 14° 40’ de latitude sul, e sua localização está entre os países Malauí, Tanzânia e Moçambique e a 460 km acima do nível do mar sua forma se assemelha ao lago Tanganica, de norte a sul são 550 km de distância e sua largura varia entre 24 e 80 km, o perímetro de sua costa é de 1.500 km e sua profundidade máxima é de 785 m (PRADA, 1968, p. 21-22).

de floresta tropical onde habita a maior diversidade de mamíferos de grande porte, algo testemunhado por Giraud em seu percurso rumo ao interior no curso do rio Kingani na Tanzânia:

Al poco rato llegamos al río Kingani, que arrastraba un caudal de agua muy escaso, y divisamos unos cuarenta o cincuenta antílopes, cobos, búfalos y gazelas (GIRAUD 1997, p. 25).

El 5 de enero acampamos en Msungu, a orillas del Kingani. Durante la marcha vimos numerosos animales de todas las especies que recorrían aquel bellissimo territorio, el más abundante en agua de cuantos se puedan imaginar. Por delante de nosotros pasaron muchas manadas de cobos, búfalos y gacelas, uno de ñus, y otor de jurafas; pero espantados por el ruido de mi caravana, desaparecieron enseguida por entre las matas (GIRAUD, 1997, p. 31).

Existe no litoral uma pequena faixa de clima tropical úmida, onde a precipitação média varia entre 1.100 mm e 1.800 mm por ano, não há períodos de estação seca e a temperatura média é de 21° celsius. O litoral é escasso em qualquer tipo de fenda e insuficiente em aproveitamento econômico, uma barreira natural é formada por um banco de corais e recifes e, nas zonas tropicais, as praias pedregosas não são abundantes. Foi neste litoral que se desenvolveram as principais cidades portuárias do século XIX, Pangani, Sadani, Bagamoyo, Dar es Salam e as ilhas de Pemba e Zanzibar. O solo desse litoral é pouco desenvolvido, constituído por material mineral, e com uma alta incidência de tormentas, média de 40 por ano, fatores que são predominantes inclusive no interior da Tanzânia (MURRAY, 2007, p. 10-22):

1 de abril -. Andamos tres millas hacia el sudoeste, lloviendo todo el día y toda la noche. Casi todos los días, de dos a cuatro, se desencadena el huracán con furia inaudita, precedido de remolinos de viento que en estos barrancos soplan de todas partes a la vez. Los relámpagos, rayos y truenos son formidables. Bajo este cielo negro y triste los relámpagos adquieren tintas lívidas y deslumbran como en medio de la noche (GIRAUD, 1997, p. 97).

Tais características não foram um problema para o desenvolvimento da agricultura do cravo-da-índia, que floresceu com facilidade em terrenos litorâneos com até 200 m de altitude, temperatura próxima aos 25° celsius e chuvas acima de 1.500 mm, bem distribuídas ao longo do ano. O cravo-da-índia, junto com a cropa, ainda hoje é predominante na ilha de Zanzibar e Pemba, porém, na zona costeira do continente, perdeu espaço para o sisal³⁰. Mas se

³⁰ O sisal (*Agave sisalana pierre*) é uma planta utilizada como matéria-prima na produção de fios, cordas e mantas devido à sua fibra. É costumeiramente cultivada em regiões semiáridas por ser resistente à aridez e ao sol intenso.

afastando do litoral, rumo ao lago Tanganica, a agricultura é limitada pela alta incidência da tripanossomíase, a doença transmitida pela picada da mosca tsé-tsé (*Glossina*), que ataca os vertebrados, causando a doença do sono nos humanos e a doença nagana no gado (MURRAY, 2007, p. 14; 191), o que não significa dizer que nessas regiões não havia o desenvolvimento de diversos cultivos:

En todas estas cercanías hay muchas moscas tse-tsé, aunque no tantas que, molesten a los europeos, y que desaparecen tan pronto como se encienden las hogueras del campamentos. Sus picaduras hacen padecer cruelmente a mi pobre perro Terrás, que viene debilitándose cada vez más desde que salimos de Dar es Salaan (GIRAUD, 1997, p. 30).

A mosca tsé-tsé está presente em uma extensa zona de savana úmida. O clima muda de tropical úmido para tropical com estações secas e, nessas regiões, o índice pluviométrico está entre 600 a 1.200 mm por ano, com períodos secos entre dezembro a março. Esta mesma configuração bioclimática continua por quase todo o território de Moçambique, com uma pequena faixa de savana úmida no litoral sul que contorna todo o canal de Moçambique. E foi nessa configuração bioclimática que forma a Tanzânia e Moçambique que Victor Giraud trafegou durante os dois anos que esteve na África Oriental. Por essas terras, o viajante francês se deparou com tempestades, mosca tsé-tsé, inúmeros animais, algumas áreas de cultivos e vivenciou um clima melhor que o europeu:

Y sin embargo, esta sequedad de la atmósfera es una excelente condieión de salubridade, una de las que en cuento a la salud, me hacen preferir el clima del interior africano al de Europa; respecto al calor, es bastante suportable, aun aquí, a doscientos metros de altura sobre el nivel del mar, al pie de las altas mesetas. Por la tarde, el termómetro apenas marca más de 35°, lo que supone uns 32° a la sombra, y por la noche casi nunca baja de 25°. Cuando lleguemos a la meseta, veremos que el clima es mucho más extremo en sus variaciones (GIRAUD, 1997, p. 26):

Confrontando o relato de Giraud com a bibliografia geográfica sobre a África Oriental é possível comprovar, em partes, a veracidade das descrições feitas pelo francês, contudo, deve-se fazer uma ressalva frente a esta perspectiva geográfica: Giraud era um militar e certamente tinha conhecimentos básicos sobre a geografia, seja da África ou de outra região do mundo, já que esta disciplina é essencial para a formação militar, portanto, existe a possibilidade de que muito da geografia relatada seja fruto de informações obtidas nos livros de geografia franceses e não resultado de um aprendizado baseado na experiência. Porém, independentemente dessa ressalva, é certo que a geografia descrita por Giraud compreende um núcleo de informações sobre a África Centro-Oriental no século XIX. O francês procura

mostrar ao leitor as regiões que contêm rios, pântanos e morros, lagos, vales e florestas, planaltos e montanhas, sendo regiões frequentemente citadas ou representadas de forma iconográfica pelo autor, em trechos pequenos espalhados pelo livro, de modo a permitir uma contextualização geográfica das regiões visitada.

Em seu livro, determinadas regiões são relatadas em detalhes, como as descritas anteriormente, outras não. Assim, encontramos descrições de “[...] riachuelos arrastran una agua arcillosa y de calor blanco lechoso, pero por fortuna, potable [...]” (GIRAUD, 1997, p. 87) e lugares que estão “[...] dos mil quinientos metros de altitud, y cálculo en tres mil la de la cresta que continua a la izquierda hacia el sur [...]” (Ibid. p. 93). Algumas zonas geográficas são expressas em desenhos, como as áreas de montanhas: “Fig. 9. Paso de las montañas durante la lluvia (de un croquis del autor)” (Ibid. p. 40) e margens de rio: “Fig. 101. Orillas del Shire (de un croquis del autor)” (Ibid. p. 386). Junto com as descrições geográficas, encontramos referência à biodiversidade das regiões, apesar de a geografia ser bem mais enfatizada do que a biodiversidade. Por exemplo, ao descrever um lago ou um morro que atravessou, o viajante procura apresentar ao leitor os animais e plantas destes locais, principalmente enfatizando os pontos onde se encontravam animais propícios para a caça: “Fig. 5. Numerosos animales de toda especie recorrían aquel belísimo territorio (de un croquis del autor)” (Ibid. p. 27), ou

El 7 y en el momento en que menos lo esperaba, desembocamos en el Ruaha, ancho río que corre al sur y nos cierra anteramente el camino. El sendero, que es casi horizontal y serpentea al pie de la alta montaña, nos ha hecho encontrar sitios encantadores, bosquecillos llenos de acacias, de arbustos espinhosos y de plantas crasas cuyo aspecto me trae a la memoria los pinares del Mediterráneo (GIRAUD 1997, p. 53-54).

As descrições geográficas acompanham cronologicamente o andamento da viagem, cujo início foi em Zanzibar, de onde o francês partiu para o porto de Dar Es Salaam³¹, seguindo para o interior, passando por Kisasi, chegando à Matema e Itumba, na borda norte do lago Malawi (no livro aparece como lago Niassa), indo em direção ao noroeste alcançando a borda sul do lago Tanganica, retornando pelo mesmo caminho e passando novamente pelas cidades de Itumba e Matema, contornando a borda leste do lago Malawi até atingir as proximidades de Morrumbala, terminando sua viagem em Quelimane.

³¹ Representação iconográfica: Fig. 2. Salida del señor Giraud de Dar es Salaam, aldeã de la costa occidental de África (GIRAUD, 1997, p. 14).

Mapa 2: Caminho percorrido por Victor Giraud



Este mapa não está presente na a versão original em francês de 1890.

Fonte: GIRAUD, 1997.

Nesse trajeto, a falta de recursos naturais tornava-se maior:

Por desgracia, las plantas útiles van más raras a medida que avanzo hacia el oeste; y apenas encuentro a largos intervalos un bejuco de caucho, o una vid silvestre de un pie de altura, cuyos racimitos están ya picoteados por las aves africanas (GIRAUD, 1997, p. 21).

Isso influenciava diretamente no andamento da viagem, tornava-a mais cara, pois na medida em que se aproximava do interior o controle dos chefes de “Estados” sobre as zonas de comércio, plantio e caças aumentavam. A preocupação em descrever a geografia está presente em muitas narrativas do século XIX, principalmente entre os relatos escritos por exploradores, militares e aventureiros, devido à preocupação, por parte do viajante de solucionar os grandes problemas geográficos, a maioria deles estava mais interessada nas vias navegáveis do que nas vias da cultura. Esta tendência, comum no século XIX, contribuiu muito mais para o desenvolvimento dos estudos geográficos do que para o conhecimento das sociedades africanas. Segundo Hrbek (2010b, p.122), a maioria dos europeus que ia para África era cientistas naturais com pouco senso histórico ou crentes no mito da ausência de história africana. Os europeus, ao materializarem este mito, acreditavam que os negros africanos estavam fadados a serem colonizados e em algumas regiões da África, especialmente no cinturão sudanês e na região dos Grandes Lagos, eles tinham a convicção de que apenas estavam dando continuidade à missão civilizadora iniciada no passado pelos povos camita³² (FAGE, 2010, p. 14-15). Claro que existem exceções, como os textos escritos pelo geógrafo alemão Heinrich Barth.

A literatura narrativa é a base do estudo de história econômica. Nela são descritas as rotas de comércio, os principais mercados e as feiras, as mercadorias e os preços comercializados, o artesanato, agricultura e os recursos naturais. Todos esses dados podiam ser observados, descritos e quantificados sem preconceito, apoiando-se na objetividade científica do século XIX. Essas narrativas eram fundamentais para os europeus, no entanto, as descrições foram catalogadas de forma extraordinária, como meio de realçar o mérito do explorador, enquadrando-o em um tipo de herói. As “narrativas de viajantes” são típicas de um gênero literário que se ocupa em descrever o exótico e o estranho, são relatos repletos de

³² Segundo uma leitura tendenciosa sobre o mito judaico da criação das nações, presente no Antigo Testamento, acreditava-se que as raças e as línguas eram classificadas de acordo com a origem do primeiro ancestral de um grupo de povos. De Sem surgiram os “semitas”; de Jafé, os “jaféticos”; e de Cam, o filho amaldiçoado por Noé, os “camitas” (ou “hamitas”). Esse modelo classificatório já era utilizado na Idade Média e ganhou critérios científicos no século XIX com as obras do professor do Collège de France, Ernest Renan (1823-1892) (GONÇALVES, 2004, p. 92).

opiniões mais ou menos fantásticas, e as descrições dos inúmeros perigos enfrentados pelo heroico viajante procura responder às exigências de seus leitores (HRBEK, 2010b, p.122-123), possuindo um forte caráter novelesco, ou seja, uma narrativa seriada de uma história longa e aventureira. Quase todas as descrições narravam os lugares incríveis e inóspitos visitados pelo viajante, faunas desconhecidas, estranhos habitantes, hábitos e modos de vida, sendo esta equação, livro, viagens e conhecimento do mundo um o padrão comum na literatura de viajantes do século XIX e, por meio dela, podemos compreender a dimensão de eventos históricos como a conquista e colonização europeia, as expedições científicas ao redor do mundo, os contrastes culturais entre as diferentes civilizações, entre outros fenômenos (BAS MARTÍN, 2007, p. 5).

Este tipo de narrativa persistiu por quase todo o século XIX. Em alguns trechos do relato de Giraud quase não conseguimos distinguir o “real” da “ficção”, o que acaba por dificultar a análise da fonte, pois passagens como as quais o francês enfrenta animais ferozes, escala grandes colinas, atravessa rios violentos e combate indígenas selvagens, passa por constantes enfermidades, são relatadas com certo exagero:

Mi estómago, al que no puedo preservar de la humedad a pesar de llevar tres fajas de franela, padece cada vea más. Dos o tres veces al día me desmayo de pronto, con el cuerpo cubierto de sudor frío (GIRAUD, 1997, p. 109).

Ou:

Cuando esta culebra anda. lleva el cuello vertical, y la cabeza un pie distante del suelo. Me encontraba un día adormecido en mí lecho, cuando me saó de mi somnolencia un tenue silbido característico, y al abrir los ojos divisé una de aquellas repugnantes cabezas, muy cerca y al nivel de mi almohada; pero el animal atravesó tranquilamente la tienda y salió por el lado opuesto a mi cama, sin sospechar el rato desagradable que me había hecho pasar (GIRAUD, 1997, p. 30).

Há também os trechos preconceituosos: “La exuberante vegetación del territorio contrasta profundamente con sus salvajes habitantes, sobre todo en la cercanías de Kingani” (GIRAUD, 1997, p. 19); ou “los habitantes de Kapampa, la población del Marungu es la más inferior cuantas he encontrado, y en especial las mujeres, que apenas tienen apariencia humana: los labios y los lóbulos de las orejas están horriblemente mutilados” (Ibid. p. 342). E ainda:

He dicho que el indígena del Condé era esencialmente embustero ladrón, defectos africanos. El africano, ser débil, sin defensa, consagrando a la esclavitud, se vale por

lo general de la mentira como de una arma. El de Condé, más feliz y sin necesidad de arma alguna, miente por broma, por distracción (GIRAUD, 1997, p. 117).

Todavía, os preconceitos, assim como o gosto pelo exótico e pelo aventureiro, não são exaustivamente repetidos pelo autor, ou seja, não há em Giraud a preocupação em enfatizar sua descrição nestes dois únicos pontos. Em geral são relatados em uma única frase, de modo breve, dentro da narração de alguma região. Entretanto, vale a pena ressaltar que os preconceitos frente à África e aos africanos constituem uma formulação teórica muito anterior à viagem de Victor Giraud, e que foram construídas com base nas informações coletadas pelos viajantes que se dedicaram a descrever as sociedades não europeias. Tais viajantes apresentaram certa dificuldade em enquadrar as sociedades africanas no tempo histórico cristão. Normalmente os africanos eram situados em uma época anterior à invenção das leis escritas e, por isso, eram julgados pelos europeus como “povos sem conhecimento de leis” e de escrita e, à exceção dos povos islamizados, as demais regiões da África subsaariana pareciam extemporâneas (CORREA, 2008, p. 11). Isso propiciou aos iluministas do século XVIII a consolidar a ideia de uma África sem história. Segundo Fage, é a partir do Iluminismo que os europeus começam a “considerar de forma cada vez mais desfavorável as sociedades não-europeias e a declarar que elas não possuíam uma história digna de ser estudada” (FAGE, 2010, p. 7).

O pensamento derivado do Renascimento, do Iluminismo e da revolução científica e industrial, que se fundamenta na herança greco-romana como sendo única, levou os intelectuais europeus desse período a se convencerem de que os objetivos, os conhecimentos, o poder e a riqueza da civilização europeia eram tão preponderantes, que por isso deveriam prevalecer sobre as demais. Assim, a história europeia era a única detentora de um conhecimento válido, o que colocava a história dos demais povos, sobretudo a dos africanos, como sendo algo sem importância alguma. Esta ideia frente à história da África se encontra formatada no conhecido livro *Filosofia da história* do filósofo alemão Friedrich Hegel (1770-1831). Nele, Hegel faz algumas considerações sobre a África e os africanos, no qual afirma que:

O caráter tipicamente africano é, por isso, de difícil compreensão, pois para apreendê-lo temos que renunciar ao princípio que acompanha todas as nossas idéias, ou seja, a categoria de universalidade. A principal característica dos negros é que sua consciência ainda não atingiu a intuição de qualquer objetividade fixa, como Deus, como leis, pelas quais o homem se encontraria com a própria vontade, e onde ele teria uma idéia geral de sua essência. Em sua unidade indiscriminada e compacta, o africano ainda não chegou a essa distinção de si como indivíduo e de sua generalidade essencial. Por isso, carece também do conhecimento de uma essência

absoluta, que seria um outro, superior a ele mesmo. O negro representa, como já foi dito, o homem natural, selvagem e indomável. Devemos nos livrar de toda reverência, de toda moralidade e de tudo o que chamamos sentimento, para realmente compreendê-lo. Neles nada evoca o caráter humano [...] (HEGEL, 1995, p. 83-84).

Sobre a história da África, esta

[...] não faz parte da história mundial; não tem nenhum movimento ou desenvolvimento para mostrar, e o que porventura tenha acontecido nela – melhor dizendo, no norte dela – pertence ao mundo asiático e ao europeu [...]. Na verdade, o que entendemos por África é algo fechado sem história, que ainda está envolto no espírito natural, e que teve que ser apresentado aqui no limiar da história universal (HEGEL, 1995, p. 88).

Essa forma de interpretar a África e os africanos permaneceu viva nos pensadores europeus pós-Hegel. Um professor do século XIX de História Moderna de Oxford teria declarado que:

Pode ser que, no futuro, haja uma história da África para ser ensinada. No presente, porém, ela não existe; o que existe é a história dos europeus na África. O resto são trevas... e as trevas não constituem tema de história (apud FAGE, 2010, p. 8).

Esta forma de pensar a África perdurou até o século XX no pensamento ocidental. Comparando a história da África com a história da Europa, o historiador britânico de Oxford Hugh Trevor-Roper (1914-2003) argumentava em 1966 que:

[...] Os universitários, seduzidos, como sempre, pelo ar progressista da moda jornalística, reclamam o ensino da história da África Negra. No futuro, talvez exista o ensino da história africana para ensinar. No presente, não há nenhuma, ou há muito pouca: apenas a história dos europeus em África. O resto é escuridão profunda [...] Devemos então, na verdade, ignorar a nossa própria história [a europeia] e divertimo-nos com as rotações inconsequentes das tribos bárbaras nos pitorescos mas irrelevantes cantos do Globo, tribos cuja principal função na história é, em minha opinião, dar ao presente uma imagem do passado, do qual se libertaram pela história [...] Porque, neste campo, acredito, como os grandes historiadores do século XVIII, [...] que a história, ou melhor, o estudo da história tem uma finalidade. Não a estudamos apenas por divertimento – se bem que possa ser divertida – mas com o propósito de descobrir como é que chegamos ao ponto em que estamos [...] Foram as técnicas europeias, os exemplos europeus, as ideias europeias que libertaram o mundo não europeu do seu passado – da barbárie em África; [...] e a história do mundo, nos últimos cinco séculos, enquanto significativa, foi a história da Europa. Julgo não carecer de qualquer desculpa, embora o nosso estudo da história tenha a Europa por centro. (TREVOR-ROPER, 1963, p. 9-11).

No mesmo ano, o historiador húngaro Endre Sik (1891-1978) expressou opinião parecida:

Antes do encontro com os europeus, a maioria dos povos africanos levava ainda uma vida primitiva e bárbara, muitos deles até no nível mais baixo de barbárie. (...) Portanto, é irrealista falar de sua 'história' – na acepção científica da palavra – antes do surgimento dos invasores europeus (apud WESSELING, 1998, p. 11).

Este prévio conceito sobre a África e os africanos acabou se cristalizando entre os exploradores ocidentais do século XIX, cuja presença em terras africanas influenciou de forma positiva e negativa as estruturas internas das comunidades. Em regra, a maior parte dos exportadores acabava sendo considerada de indivíduos em passagem, não representando qualquer perigo ao equilíbrio político-administrativo das sociedades africanas, entretanto, o acolhimento desses exploradores por parte dos africanos variou muito de região para região, e foi determinado de acordo com os interesses particulares de cada sociedade, muito influenciada pelas relações de forças locais. Em terras onde o Islã prevalecia, por exemplo, os exploradores tiveram dificuldades com alguns muçulmanos, sobretudo entre aqueles que estavam inseridos de algum modo no comércio de longa distância com o interior do continente (M'BOKOLO, 2011, p. 316), e as grandes expedições, formadas por caravanas enormes e bem armadas, não hesitavam em abrir caminho a tiro.

Como exemplo, a expedição do galês-americano Stanley, cuja organização foi rodeada de grande publicidade por seus financiadores, os jornais *Daily Telegraph* de Londres e o *New York Herald* de Nova Iorque, antes de Stanley ir trabalhar para Leopoldo II o rei dos belgas. A expedição de Stanley atravessou a África de Bagamoyo à cidade de Boma, e contava com 230 homens entre carregadores e soldados, alguns dos quais já haviam ajudado a Livingstone e posteriormente o próprio Stanley em 1871. Ao contrário de Livingstone, Stanley se tornou um explorador profissional sem um conhecimento erudito, era um autodidata que conseguiu seu *status* por meio do jornalismo, por onde conservou em seus textos a tendência sensacionalista, a autossatisfação e a “deformação” das informações acerca dos africanos, não é por acaso que seus relatos estejam repletos de afirmações preconceituosas e grosseiras (M'BOKOLO, 2011, p. 318-319).

Esse modelo de “especialista” ou “profissional” da África surge na Europa em meados do século XIX, explorador de profissão, soldado ou missionário, cujas mentalidades que formaram esse tipo de homem são difíceis de medir. Todavia, é incontestável a presença da África nos meios intelectuais e artísticos da Europa do século XIX, também não se pode contestar a forte influência que os periódicos semanais, jornais e revistas, direcionados para o grande público, exerciam na alimentação do imaginário coletivo europeu acerca do

“continente negro”³³. Apesar do êxito comercial das obras sobre a África variar muito de acordo com o gênero, só na Grã-Bretanha, em tempo recorde, foram vendidas cerca de 70.000 exemplares do livro *Missionary Travels* (1857), de Livingstone. Já as *Travels and Discoveries*, do alemão Heinrich Barth, publicada na mesma época, mas com um conteúdo menos sensacionalista e mais erudito, foi um fracasso comercial, a ponto de o editor reduzir a tiragem de 2.250 exemplares do volume 1 para apenas 1.000 exemplares do volume 2 e dos volumes seguintes (M’BOKOLO, 2011, p. 320).

A imagem da África criada por esses “especialistas” ou “profissionais” variava de acordo com a formação intelectual de cada explorador: rigorosa, simpática e objetiva, pautadas ou não em análises empíricas; exames sérios, feitos por indivíduos de boa formação em linguística ou em filologia; análises superficiais, sensacionalistas, simplistas, preconceituosas e caricaturais. Os militares e missionários muitas vezes ficavam em posição ambígua (M’BOKOLO, 2011, p. 320-321). Giraud, militar, cujo tipo de expedição se aproxima muito do modelo das grandes expedições, por causa da grande quantidade de pessoas envolvidas (algumas delas já haviam atuado na expedição de Stanley) e do número de armamentos levado para a África, escreve um relato de viagem com muitas opiniões ambíguas, especialmente sobre as questões que envolvem o tráfico e a escravidão. Nessas passagens não encontramos o mesmo grau de condenação que está presente nos textos abolicionistas do final do século XIX e início do XX, que sustentavam a seguinte ideia: “se não tivesse havido compradores de escravos, não teria havido vendedores” (DAGET, 2010, p. 89). Muito menos a atenção especial que os missionários cristãos tinham em expor os “erros e barbarismos” dos africanos, cujos relatos davam muita atenção às religiões africanas, mas eram carentes de habilidade para compreendê-las (HRBEK, 2010b, p.122).

Porém, o fato de Giraud não condenar a escravidão com o mesmo empenho dos abolicionistas e dos missionários cristãos, não significa afirmar que ele era a favor ou contra esta prática, pois no contexto histórico onde as ideias abolicionistas circulavam em meio à opinião pública da Europa, e assim, a não ênfase da escravidão talvez esteja relacionado

³³ A procura por informações sobre a África durante o século XIX atingiu periódicos que não trabalhavam diretamente com o tema. Com exemplo temos a *Revista Europea*, publicada em Madri entre 1 de março de 1874 à dezembro de 1879 por Eduardo Medina e Luis Navarro Calvo. A revista era dedicada à compilação, publicação e tradução de textos de filosofia, devido à proximidade que os editores tinham com a Biblioteca Filosófica da cidade. A revista foi a primeira a traduzir para o espanhol dois clássicos da filosofia ocidental: Platão obras completas (1871-1872, 11 vols.) e Obras filosóficas de Aristóteles (1874-1875, 10 vols.). Em meio aos textos de filosofia, a revista entrou na onda das “notícias da África” e, na sua edição de 1875, dois textos escritos por alguém intitulado H. Capitaine foram publicados: o primeiro é de 10 de outubro e se chama *Una visita al Sultán de Zanzibar* (ano II, tomo V, nº 85, páginas 598-599); o segundo é do dia 24 deste mesmo mês cujo título é *El mercado de esclavos en Zanzibar* (ano II, tomo V, nº 87, página 679).

ao público leitor de seu relato, que no século XIX ia além do universo acadêmico ou do ambiente militar e atingia o europeu comum, porém letrado, aqueles cujas condições socioculturais e econômicas se encontravam acima da população média. Esse público leitor consumia um número significativo de “notícias da África”, cujo fator motivador pode ser encontrado nos famosos relatos de Livingstone e na literatura de Júlio Verne³⁴, um público que se informava diariamente pela imprensa da era industrial, por onde o imaginário sobre a África e os africanos circulava, assim como as ideias abolicionistas. Deste modo, seria um problema para Giraud expor alguma ideia pró-escravidão, o que ajuda a compreender a indiferença com que ele descrevia as relações escravagistas.

Durante o percurso, o viajante entra em contato com diversos protagonistas da história africana e, a forma como o francês descreve os acontecimentos, em uma narrativa linear e cronológica, muito próxima de um livro de literatura, apresenta-o integrado às relações sociais das regiões que conhecia no decorrer do trajeto. Pessoas como Aley, chefe de uma caravana, responsável por buscar marfim e escravos, que vendia seus serviços para os comerciantes do litoral suaíli, indianos, árabes e muçulmanos; chefes de “Estados” centralizados do interior, como Murukutu e Ketimkuru, que exerciam um forte controle político e comercial das áreas que lhe pertenciam. Missionários europeus, que durante os 50 anos iniciais do século XIX invadiram a África, em decorrência do surgimento dos ideais antiescravocratas e humanitários, inspirados pelas revoluções americanas e francesas, somado às ideias religiosas contidas na obra do teólogo e clérigo anglicano, John Wesley (1778-1791).

A implantação do cristianismo na África passou pela mesma forma conquistadora que o islã teve no mesmo continente. Numerosas sociedades missionárias foram fundadas ao longo do século XIX, com suas sedes na Europa e na América. Na África Oriental e Central, em 1857, a UMCA (*Universities Mission to Central Africa*), fundada na Grã-Bretanha, tinha a missão de criar “núcleos de cristianismo e de civilização que propagassem a religião verdadeira, a agricultura e o comércio legítimo”. Em 1868, a França funda na mesma região a ordem católica Congregação dos Padres do Espírito Santo, o impulso para a ampliação das sociedades missionárias cristãs na África vem do aumento do número de viajantes europeus ao continente e, principalmente, após o falecimento do Dr. Livingstone, em 1873. As sociedades missionárias construíam igrejas, convertiam a população ao cristianismo e traduziam a bíblia para as línguas locais, em paralelo com essas atividades, os europeus

³⁴ O primeiro livro de Júlio Verne, *Cinco semanas em um balão* (*Cinq semaines en ballon*) de 1863, narra uma viagem de balão pela África, de Zanzibar rumo ao Senegal.

contribuíram para o desenvolvimento da agricultura e o ensino de profissões, como pedreiro, carpinteiro, gráfico e alfaiates, ajudando a elevar o nível de vida da população e, sobretudo, a promover o comércio, a alfabetização e o ensino ocidental. Todas as sociedades procuraram criar escolas de níveis primários, secundário e técnico, por outro lado, os missionários enfraqueceram os alicerces tradicionais das sociedades africanas, ao condenar a poligamia, a crença em múltiplos deuses e o curandeirismo, dividindo a sociedade em dois grupos rivais e concorrentes: convertidos e não convertidos (BOAHEN, 2010b, p. 52; 55-57).

Giraud se depara com essas sociedades missionárias atuando no litoral africano, mais precisamente em Bagamoyo, no início da viagem, onde faz apenas uma breve citação na página 12. Contudo, esses personagens só voltam a aparecer mais no final do relato, os senhores Brooks e Swann, contratados pela *London Missionary Society*, instalada às margens do lago Tanganica:

La vida que este hombre lleva en el Taganijika es sumamente dura. Contratado por la *London Missionary Society*, está encargado del servicio de las comunicaciones entre lendué e Itua, la estación matriz, situada enfrente de Ujiii (GIRAUD, 1997, p. 314):

A *Free Church of Scotland*, administrada pelo reverendo padre Bain, responsável pelas missões às margens do lago Malawi:

Llegué a Kiwanda el 3 de septiembre. en año y medio no había ocurridos más cambio que el de propietario, quien me recibió tan cordialmente que no vacilé en aprovecharme de la hospitalidad que me ofrecía. El reverendo padre Bain, de la *Free Church of Scotland*, ocupa provisionalmente la estación: recién llegado de Europa con la misión de instalarse en Niassa, no espera para pasar a su puesto sino la llegada de un europeo que debe relevar aquí (GIRAUD, 1997, p. 370).

A companhia de comércio *African lakes Company*, que se encontrava instalada às praias do lago Kasagura, e era dirigida pelo senhor Moir:

El 11 septiembre a eso del mediodía desemboqué en la playa del lago en Kasagura, un poco sorprendido de no encontrar allí más que un gran cobertizo cerrado perteneciente a la *African lakes Company*, cerca de una aldea cuya importancia no pude apreciarse a causa de la diseminación de las chozas. La misma playa, anca faja de arena fina, en la que está construido el almacén, se extiende en línea recta de norte a sur sin vestigio de puerto o de la más insignificante bahía, sin más accidentes para romper esta uniformidade que algunas palmeras inclinadas por el soplo del monzón (GIRAUD, 1997 p. 371).

Até os anos de 1884, a influência europeia na África Oriental ocorreu pela intervenção das companhias de comércio e pelas sociedades missionárias. O comércio, mesmo nas regiões

organizadas pelos africanos, quase sempre surgia como um prolongamento da obra missionária. Como exemplos, temos a atuação da *Livingstonia Central African Trading Company*, que trabalhava em conexão com as missões escocesas no lago Malawi, cuja função essencial era abastecer a cidade de Blantyre³⁵, visitada por Giraud no caminho para Quelimane, na travessia do lago Malawi, (ver mapa 1, p. 11 e mapa 2, p. 44) pelas vias navegáveis do lago, por onde circulavam os barcos a vapor transportando marfim. Há também a ação da *Scottish Free Church*, um dos seus membros, William Mackinnon, proprietário da *British India Steam Navigation Company*, havia conseguido a permissão do sultão de Zanzibar, na década de 1870, para construir uma rota de comércio que ligaria o Lago Malawi ao Lago Vitória. Entretanto, este projeto não foi levado adiante, mas acabou se tornando a gênese do qual nasceria, após a Partilha da África, a mais imperialista das organizações, a *British East Africa Company* (KIMAMBO, 2010, p. 314). A presença dessas companhias de comércio e sociedades missionárias começa a ser relatada por Giraud quando este chega às redondezas dos Grandes Lagos, principalmente no percurso de volta, ao descer o lago Malawi e o rio Chire em território moçambicano. Nessa mesma região, Giraud se deparou com uma instalação belga, construída antes o processo de partilha do continente pelos europeus:

El capitán Popelin que le substituyó encontró Karema terminado, por lo que desde un principio creyó poder cruzar el lago para establecer en la orilla opuesta las bases de un nuevo establecimiento; pero la muerte lo sorprendió bruscamente cuando desembarcaba en la costa del Marugu.

[...]

Hoy es el capitán Storms, jefe de la cuarta expedición, quien ha asumido la continuación de la gloriosa empresa. Ya he dicho que se hallaba en este momento en la estación que por fin ha logrado construir en el Marungu, y en lo sucesivo tendré más de una ocasión de ocuparme de las acertadas modificaciones e invocaciones que se dispone a introducir en ella con una perseverancia y una energía superiores a todo encomio (GIRAUD, 1997, p. 305-306).

Mais adiante:

El capitán Storms tiene treinta y cinco años: alto, vigoroso, de robusta constitución, tiene, además de esto, una fisionomía franca, abierta, enérgica, que le hace desde luego simpático. Su larga barba rubia le da un aire algo venerable, pero por su carácter parece tener veinte años, como él mismo lo dice y con razón. De genio emprendedor, caballeresco, aspira con todos sus pulmones el arie puro y las grandes emociones de África, y se entrega en cuerpo y alma a su misión. De su amabilidad, de los suficiente. Me basta consignar que a los três días de su llegada, estábamos íntimamente unidos y que durante los siete meses que las circunstancia nos han obligado a vivir juntos, no se ha alterado ni por un momento a la cordialidad de nuestras relaciones (GIRAUD, 1997, p. 310).

³⁵ Representação iconográfica: “Fig. 102. Vista de Blantyre (de una fotografia) (GIRAUD, 1997, p. 393).

Quando do encontro com Storms, Giraud se encontrava com poucos recursos para prosseguir sua viagem:

Storms y yo pasamos el día hablando de nuestra viajes respectivas: yo le manifesté cuál era mi situación, mi completa penúria y mi intención de ir a Tabora a abastecerme de telas y fuziles (GIRAUD, 1997, p. 310).

O capitão Storms³⁶ é um europeu de 35 anos, “alto, vigoroso, de robusta constituição” e dono de uma *Boma* de escravos (GIRAUD, 1997, p. 309; 311), o que nos ajuda a compreender a forma de atuação dos europeus na região dos Grandes Lagos, um tipo de fortaleza comum do interior da África Oriental (ver figura 3, p. 55) que é frequentemente encontrada e descrita por Victor Giraud ao longo da viagem. Junto com o senhor Johnston, agente de uma expedição inglesa (Ibid. p. 44), foi um dos poucos ocidentais que o francês se deparou no interior do continente, antes mesmo de se encontrar com os administradores das sociedades missionárias e com os portugueses residentes em Quelimane.

O relato de Giraud também traz informações sobre o social: costumes, vestimentas, aparência física de pessoas: chefes dos “Estados”, comerciantes, membros da caravana, árabes, etc. Encontramos breves descrições sobre a influência árabe e muçulmana no interior da África Oriental, pois vários personagens são descritos utilizando elementos da cultura árabe, como o corte da barba, a túnica e o turbante, além disso, há diversas gravuras de africanos, em forma de retrato ou na execução de alguma atividade, em momento de diversão: “Fig. 85. «Los muchachos se divierten» (de un croquis del autor)” (GIRAUD, 1997, p. 318); ou em momento de fúria: “Fig. 16. Una hechicera llevada a la hoguera en Zambué” (Ibid. p. 16). Alguns moradores são descritos mais detalhadamente, por exemplo, a população do “Estado de Uhehe”:

Los habitantes del Uhehe son de hermosa raza, y en especial los hombres muy superiores a los del Usagara, an enclenques y miserables; la vista se recrea contemplando aquellos cuerpos robustos y bien formados. Tienen la cabeza regular, la cara cuadrada, la nariz corta pero recta, los labios poco o nada abultados y la boca regular (GIRAUD, 1997, p. 69).

³⁶ Representação iconográfica: “Fig. 81. El capián Storms (de una fotografía)”. (GIRAUD, 1997, p. 308).

Figura 3: Exemplo de uma Boma (fortaleza): “El boma de Mere-Mere”



Sobre os costumes, destaco a poligamia, que para Hegel (1995, p. 86) “tem como finalidade a procriação de muitos filhos, pra serem vendidos, sem exceção, como escravos”:

La poligamia está en vigor en todo el Uhehe. A menudo se confía la alta dirección de la aldea que tiene más mujeres: es el más rico. Marawano [o jefe] tiene por sólo solo unas cincuenta (GIRAUD, 1997, p. 70).

No “Estado de Makula”, os homens e as mulheres têm suas funções sociais definidas:

Entre las mujeres de su séquito había algunas niñas de trece a catorce años, apenas núbiles: hasta esta edad son realmente muy bonita.

La misión de la mujer, en esta región relativamente favorecida por la naturaleza, no es de las más penosas. Está encargada del cultivo de la tierra, reducido a lo estrictamente necesario. Su principal ocupación consiste en tejer telas con el líber de las ficáceas que ereden junto a las cabañas. /el tejido fabricado en el Condé con esta materia es muy fino, aunque por su aspecto se paece a la jerga de Europa.

[...]

La ocupaciones de los hombres adultos se reducen a labrar a la puerta de sus chozas lo palos de sus picas y a sacar de pipas grandes bocanadas de humo, cortadas por accesos de tos. Para combatir los efectos de este peligroso *farniente*, salen a veces, como nuestras sociedades de gimnasia, en partidas de cincuenta a sesenta, y con los puños en las caderas, andan a la carrera de cuatro a cinco kilómetros (GIRAUD, 1997, p. 113-114).

Sobre as relações militares, este tema aparece próximo ao político, em meio aos conflitos existentes dentro das regiões visitadas pelo francês, principalmente as eventuais guerras entre os chefes de “Estados”, ou quando estes subjogavam as sociedades menores à escravidão, alguns desses contatos são representados iconograficamente. Exemplo: “Fig. 31. Recepción en la corte de Moine-Muiva (de un croquis del autor) (GIRAUD, 1997, p. 137)”, já outros são descritos em meio à narrativa:

Aunque Maroro está todavía en el Usagara, tiene uno o dos tembés, largas chozas de techo plano, que encontraremos en el Uhehé. Aquí han desaparecido completamente el arco y las flechas de Usagara, sustituyéndolas en venablo arrojado de Uhehé. También está en uso un escudo elíptico del piel de antílope, pero en tiempos de guerra solamente; la lanza o venablo es la única arma que se lleva con frecuencia. Tampoco se ven fusiles, pues las caravanas no pasan ya por estos sitios, y los naturales no pueden proveerse de pólvora (GIRAUD, 1997, p. 53).

As cento e sete gravuras espalhadas pelas 412 páginas do livro possibilitam ao pesquisador um estudo iconográfico das regiões africanas. Suas imagens, assim como o texto, seguem a cronologia da viagem, a maior parte dos territórios visitados recebe uma “fotografia”, seja de pessoas, lugares, fortalezas ou de animais. Muitas dessas gravuras são de chefes locais e/ou nativos da região e a maior parte desses africanos é representada em meio

às suas casas e animais, junto à sua comunidade, proporcionando uma visão ampliada dos povos dessas regiões. Outro aspecto referente às ilustrações são os abundantes retratados das *boma*, cuja reprodução iconográfica e textual é rica em detalhes, o que revela a preocupação militar que o autor tinha ao visitar a África.

O último ponto a ser destacado do livro de Giraud é o econômico. Com relação a esse tema, o viajante procura pontuar as zonas onde acontece alguma atividade econômica: plantações de milho, zonas de caça de elefantes para extração do marfim, locais com abundância de animais para a caça, pontos comerciais, cidades, feiras, acampamentos, mercadorias que eram vendidas no litoral e áreas de compra de marfim e escravos. Por meio das descrições desse comércio, podemos observar a dinâmica econômica da África Oriental no final do século XIX, onde o comércio de marfim e escravos era o responsável por interligar dois mundos completamente distintos: de um lado, o litoral suaíli, administrado pelos árabes, com sua economia monitorizada, moderna e inserida no mercado internacional; do outro, o interior da África Oriental, administrado pelos africanos, com sua economia funcionando por meio do escambo, tradicional, e inserida no mercado regional. Embora, por meio do relato de Giraud, percebamos que esses africanos do interior possuíam mecanismos para compreender as leis de oferta e procura da economia do litoral suaíli, sendo que a forma do funcionamento desse mecanismo será abordada no capítulo V. Mas, para compreendermos esse mecanismo, faz-se necessário conhecer melhor o tempo histórico que Giraud está inserido, assim como a formação histórica da região por ele visitada, a África Oriental.

CAPÍTULO 2: A ÁFRICA ORIENTAL

Victor Giraud viajou para a África Centro-Oriental no final do século XIX e a organização socioeconômica dos africanos por ele encontrada estava em transformação, acompanhando a nova postura que a Europa adotou frente ao mundo no alvorecer deste século, quando a África passou a se integrar cada vez mais à economia mundial. Entre os anos de 1730 e 1750, a expansão geográfica da economia capitalista, centralizada em torno da Europa, alcançou cinco grandes regiões que até então se encontravam às margens do sistema: o Império Russo, o Império Otomano, a Índia, as Américas (o extremo norte na América do Norte e a zona meridional da América do Sul) e a África. Em comum, todas essas regiões apresentavam uma localização geográfica periférica, todas estavam em contato com a Europa por meio do comércio de especiarias luxuosas, e todas eram potenciais produtores de matérias-primas que podiam recorrer a uma mão de obra barata. Em comum, todas essas regiões apresentavam sistemas ecológicos diferentes, o que provocava uma grande variedade nas especiarias produzidas e no custo de produção, e os seus sistemas políticos eram diversos. Por um lado, havia grandes impérios como o russo e o otomano, bem povoados, e que possuíam uma superestrutura governamental (burocrática e única) e dominavam extensos territórios; pelo outro, encontravam-se inúmeras zonas poucos povoadas, de economias agrícolas simples e com estruturas políticas múltiplas e fragmentadas, como nas regiões norte e meridional das Américas (WALLERSTEIN, 2010, p. 30-31).

No caso africano, as estruturas políticas presentes no continente durante o século XIX variavam de acordo com a região, sendo que em determinadas áreas encontramos estruturas fortes e burocráticas, em outras, estruturas múltiplas e fragmentadas. Havia zonas onde essa estrutura praticamente não existia e, devido a este fator, a África não construiu o que podemos chamar de uma economia continental (em um sentido singular) e sim economias regionais (em um sentido plural). Havia comunidades no interior do continente que dependiam da agricultura de subsistências e regiões que se enriqueceram com o comércio de longa distância com o litoral suaíli, especialmente as comunidades cuja política e a economia se consolidaram em torno de um chefe. Estas mesmas comunidades também se responsabilizavam pelo controle das zonas de caça de animais, extração de marfim e captura de cativo por meio de guerras e assalto sobre as comunidades menores e fracas. Outras dependiam da extração e comercialização do sal:

Los indígenas de aquí cuecen (tal es la expresión admitida) un poco de sal para venderla en las cercanías en gruesos y redondos panes que han conservado la forma de la vasija en que la han puesto a secar. Recogen la sal en las orillas del río donde se encuentra formando florecencias salinas, y enseguida la disuelven en agua juntamente con el lodo ceniciento que la acompaña. Luego pasan este líquido poco apetitoso a través de una capa de hierbas que los purifica ligeiramente, y por último lo someten a una ebullición lenta que lo cristaliza y da la forma de panes (GIRAUD, 1997, p. 59-60).

Existiam ainda comunidades que desenvolveram meios de extrair e modelar o ferro, como os trabalhadores do “Estado de Moine Muiva”:

Éstos tienen por lo menos algunas nociones industriales, pues bajo un mal cobertirzo encontré un obrero ocupado en forjar hierros de lanza y un alambre muy bien laminado. Más allá vi a una mujer vieja dedicada a extraer hilo de la hoja gruesa de un cacto (GIRAUD, 1997, p. 139).

Assim, a integração da África à economia capitalista global acabou sendo um processo lento, gradual e regular, por onde foi possível observar a manutenção de modelos tradicionais, que à primeira vista do observador europeu pareciam imutáveis no tempo. Tais valores se faziam presentes na produção agrícola, nas relações socioculturais, e na organização político-administrativa, sobretudo entre as comunidades localizadas no interior do continente, porém, a manutenção dos valores tradicionais não significou uma inércia frente às modificações geradas pela economia capitalista mundial. Quatro expressivas mudanças podem ser observadas no decorrer do século XIX: 1º) parte da produção africana viu-se orientada sistematicamente para abastecer a economia capitalista mundial; 2º) no geral, os produtos africanos eram de “primeira necessidade”; 3º) esse modelo de produção, voltado para exportação, exigia o recrutamento (ou aquisição) de trabalhadores, o que provocou a prática de novas estruturas de fornecimento de mão de obra (muitas delas ligadas à escravidão); 4º) esse novo modelo produtivo acabou por beneficiar aquelas sociedades melhores estruturadas, que exerciam um considerável domínio no plano local (WALLERSTEIN, 2010, p. 31-32).

Esse processo de integração econômica chocou-se com alguns dos movimentos de resistência por parte das comunidades africanas³⁷. Nenhuma delas escolheu se integrar ao comércio capitalista, pelo contrário, essa integração ocorreu de forma exógena, imposta de

³⁷ As resistências africanas contra a penetração europeia foram de longa duração, e os Estados africanos utilizaram todos os meios ao seu alcance. No século XV, os *guancho*s lutaram para impedir a posse das ilhas Canárias pelos espanhóis. Em 1591, um grupo de *khoisan* atacou os holandeses na África do Sul. No século XVII, a rainha Nzinga realizou várias ações militares para expulsar os portugueses de Angola. No século XIX, no contexto da conquista imperial, a quantidade de regiões e personagens que resistiram à dominação aumenta significativamente, destaque para Shaka Zulu na África do Sul contra os britânicos, Menelik II na Etiópia contra os italianos e contra os portugueses Ekuikui II e Mandume em Angola e Ngungunhana em Moçambique.

cima para baixo. A integração veio acompanhada do fim do tráfico negreiro com a abolição mundial e a consolidação do chamado “comércio legítimo”³⁸. Se até o último quarto do século XIX a África se relacionava com a economia mundo via o tráfico negreiro, nas últimas décadas deste século o continente testemunhou uma rápida diminuição do tráfico, e qualquer que fosse a importância do escravo para economia interna e externa da África, esta importância foi ignorada pelos europeus, que passaram a enxergar as regiões africanas cada vez mais como zonas de produção a baixo custo, no quadro do desenvolvimento geral da atividade econômica e de sua taxa de acumulação de riqueza (WALLERSTEIN, 2010, p. 33).

Na África Oriental, as alterações ocorridas nas estruturas econômicas foram acompanhadas de mudanças das estruturas políticas, facilitadoras das mutações econômicas e de sua legitimação e o processo de integração à economia mundial capitalista se deu tardiamente, o que explica os motivos que levaram à prosperidade e à manutenção da escravidão e do tráfico negreiro nessa região durante o século XIX, a ilha de Zanzibar, por exemplo, foi integrada à economia-mundo devido às *plantations* de cravo-da-índia e o tráfico negreiro internacional (WALLERSTEIN, 2010, p. 40). Historiadores como Elikia M’Bokolo (2011, p. 307) caracterizam esse período como “Prelúdio da Partilha”, que se inicia no alvorecer do século XIX e termina com a colonização dos europeus após o Congresso de Berlim em 1885. É nesse período histórico que a África passa a receber, de modo lento e gradual, um número cada vez maior de missionários cristãos e exploradores, cuja motivação perpassa desde a busca por riqueza até o sonho de acabar com a escravidão e o tráfico negreiro dentro e fora do continente africano.

Essas alterações nas estruturas políticas e econômicas da África Oriental estavam em curso quando da viagem de Victor Giraud ao continente e foram motivadas especialmente pelo tráfico de escravos e o comércio de marfim e, ao chegar à África Oriental, o modelo colonial instituído na região era o praticado pelos árabes de Omã, cuja política econômica procurava integrar-se cada vez mais à economia mundial centrada na Europa. Vale ressaltar

³⁸ No século XIX, a atividade comercial entre a Europa e a África ampliou-se de forma rápida e atingiu territórios muito maiores do que a influência dos missionários. Isso se deve em grande parte à continuação do tráfico de escravo dos séculos anteriores, sendo que os primeiros a praticarem o que se chamou de “comércio legítimo”, ou seja, aquele que não estava vinculado à escravidão, foram os antigos comerciantes de escravos, já que em muitos lugares as estruturas do “comércio legítimo” eram muito semelhantes àquelas do tráfico negreiro (AJAYI, 2010, p. 10). Assim, a integração do continente africano à economia mundial tem sido considerada como a passagem do comércio de escravos ao comércio “legítimo”. Alguns historiadores que se dedicaram a entender o “comércio legítimo” assinalam que o mais importante não é o aumento do volume de trocas e a variedade de produtos, e sim as transformações das estruturas de produção e as suas consequências nas sociedades africanas. Este processo havia começando antes das medidas abolicionistas dos britânicos, todavia, é indubitável que a abolição da escravidão tenha precipitado esse processo. (WALLERSTEIN, 2010, p. 33; 36).

que o litoral suaíli constituía uma zona onde o sistema político, econômico e social estava muito bem organizado e desenvolvido, porém, não compreendia uma estrutura centralizada como os grandes impérios russo e otomano, tão pouco era fragmentado e agrícola como as zonas longínquas da Américas e do interior da África. As cidades suaílis possuíam sua autonomia política-administrativa, mas economicamente eram dependentes do comércio marítimo e a formação destas cidades compõe um desenvolvimento socio-histórico de longa duração, que se inicia no século VI com a chegada dos primeiros imigrantes vindo da Ásia.

O desenvolvimento das cidades suaílis (séculos VI-XII)

A extensa faixa de terra que vai do litoral norte da Somália até Moçambique foi o cenário da formação de uma civilização, cujas culturas em seu significado mais plural cresceram sobre os pilares do comércio marítimo, local e agricultura. As estruturas socioeconômicas, políticas e culturais existentes nessa faixa de terra se formaram há séculos, algumas construídas por volta do século VII, com a chegada dos primeiros árabes à região, outras perpassam pelo transcorrer dos séculos XII ao XV, quando as cidades alcançaram o auge de seu desenvolvimento material e cultural, outras, não tão tardias assim. São estruturas construídas entre os séculos XVI e XVIII, período em que a região sofreu com intensos conflitos, não só devido à chegada dos europeus à região como também com o avanço comercial e militar dos árabes de Omã sobre o comércio do Índico, fazendo deles a potência estrangeira dominante na região até a Partilha da África pelos europeus entre 1884-1885.

A civilização nascida na África Índica recebeu o nome de suaíli, do árabe *swahili* (ou *suhali*, ou *Waswahili*) que significa a costa. Também é o nome do idioma utilizado na comunicação entre os habitantes da região, uma língua que seria a “fusão” entre o idioma árabe e as línguas africanas locais (M’BOKOLO, 2011, p. 271). Alguns autores como Nurse e Spear (1985) sugerem que o nascimento da civilização suaíli tem suas origens por volta do ano 500 com a chegada dos povos bantos à região oriental da África. Esses bantos seriam agricultores, pescadores de canoas dos rios do interior do continente e ferreiros oriundos dos Grandes Lagos e das montanhas de Kwale no Quênia, falantes da língua quissuaíli que talvez tenham dado o nome suaíli à região, enquanto as tradições africanas sugerem que a data provável do nascimento da civilização suaíli seja em meados do século VI. Estas tradições não marcam uma localização geográfica precisa e sinalizam apenas possíveis pontos de dispersão dos povos bantos pelo litoral, ilhas e interior próximo da África Índica. Estes pontos seriam os locais onde nasceram as cidades suaílis (ver quadro 1, p. 12; ver mapas 3 e 4, p. 63-64). Há tradições que apontam o rio Juba na Somália como o local de início da civilização

suaíli, outras sugerem que foram nas praias em frente à ilha de Lamu no Quênia e algumas indicam também para Port Dunford (*Bur Gayo*) na África do Sul (SILVA, 2011, p. 347-348).

Existem ainda as tradições que relatam a existência de Xunguaia (*Shungawaya*), cidade edificada ao norte do rio Tana, o mais extenso do Quênia, onde em um passado distante havia se constituído um império que deu origem à cultura e ao idioma suaíli, “moradores da costa”. Segundo as tradições, a cidade de Xunguaia foi formada por bantos caçadores, pescadores e agricultores junto com pastores cuxitas. Todos eles foram islamizados após o século VI e migraram para as regiões litorâneas ao norte e ao sul do Quênia, fundando pequenas comunidades ao longo da costa leste africana, com estruturas de governos próprias e técnicas de construção de barcos de pesca, que permitiam aos habitantes comercializar diversas mercadorias por meio da navegação de cabotagem. As mercadorias eram embarcadas com a ajuda da população local e distribuídas ao longo do litoral via escambo. Elas satisfaziam tanto a demanda local como as trocas futuras e, é possível que este tenha sido o começo da rede mercantil suaíli (SILVA, 2011, p. 347-348), que desde a Antiguidade Clássica deslocava barcos do sul da Península Arábica para a África Oriental, onde os entrepostos comerciais da Azania³⁹ (nome dado pelos romanos ao litoral africano localizado ao sul de Ras Hafun na Somália) se constituíam como uma série de cidades-mercados independentes uma das outras, com chefes próprios e dependentes das mercadorias oriundas do interior próximo ao litoral para obter produtos para a exportação (SHERIFF, 2010, p. 619-620).

³⁹ Segundo Abdul Sheriff (2010, p. 620), o nome Azania aparece pela primeira vez nos textos de Plínio (o velho, 23-79 d.C.), onde o autor se refere vagamente ao mar que se localizava no exterior do mar Vermelho. Em Ptolomeu (90-168 d.C.) e no Périplo, Azania diz respeito especialmente à costa oriental da África, sugeriu-se tratar de uma deturpação da palavra Zanj, que posteriormente foi utilizada pelos geógrafos árabes, e que aparece em Ptolomeu sob forma de Zingisa e em Cosmas (viajante grego que foi para Índia na primeira metade do século VI) como Zingion. Para definir geograficamente a Azania, Sheriff não considerou os portos do golfo de Aden que constituíam uma região econômica separada, cujas principais atividades incluíam a exportação de incenso e mirra e a exportação da canela do sudeste asiático, o que não constitui uma característica do comércio costeiro ao sul de Ras Hafun.

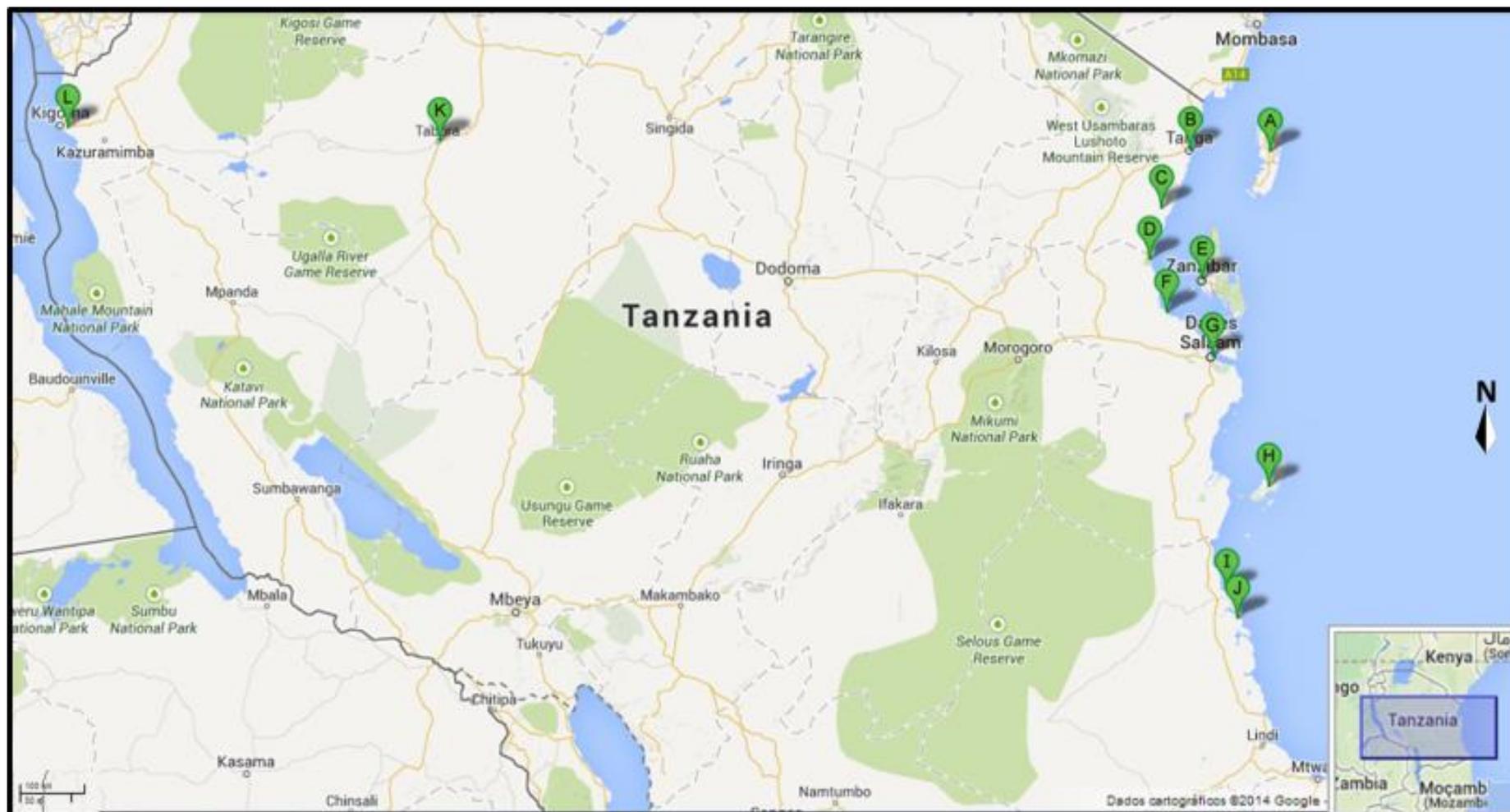
Mapa 3: Algumas Cidades Suaílis do litoral da Somália e Quênia



A) Mogadíscio; B) Merka; C) Brava (ou Barawa); D) Lamu (arquipélago de Lamu); E) Malindi (ou Melinde); F) Mombaça (ou Mombasa); G) Wasini (ilha); H) Vanga.

Fonte: Mapa feito via o programa de computador Google Maps. URL: <http://goo.gl/maps/ZCs3Z>

Mapa 4: Algumas Cidades Suaílis do litoral da Tanzânia



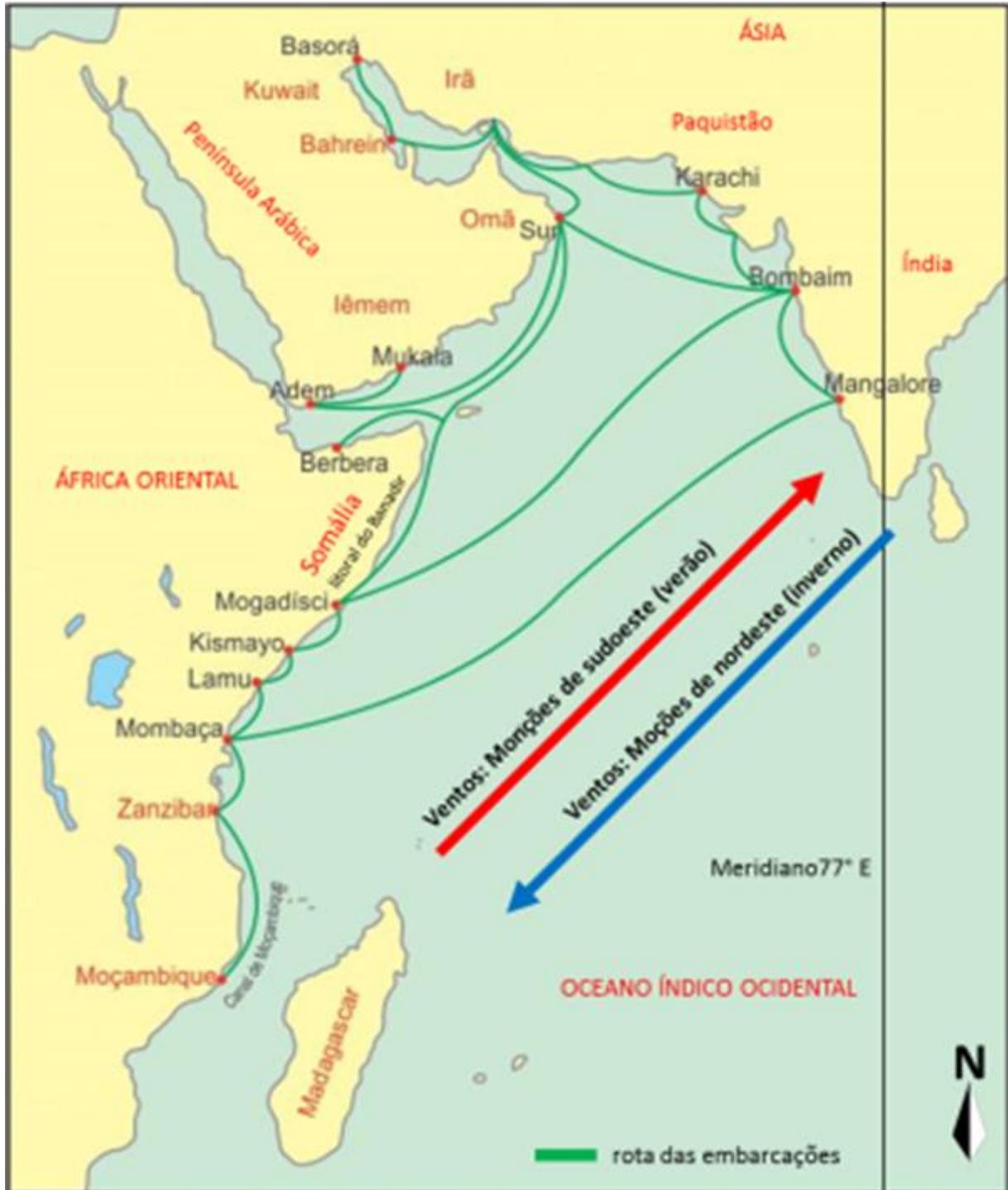
A) Ilha de Pemba; B) Tanga; C) Pangani; D) Sadani; E) Ilha de Zanzibar; F) Bagamoyo; G) Dar es Salaam; H) Ilha de Mafia; I) Kilwa Kivinje; J) Ilha de Kilwa Kisiwani. As cidades Tabora (K) e Ujiji (L) foram fundadas pelos suaílis no contexto de expansão das redes de comércio com o interior no decorrer dos séculos XVIII e XIX.

Fonte: Mapa feito via o programa de computador Google Maps. URL: <http://goo.gl/maps/JL9bV>

Esses portos se integraram à rede de comércio dos romanos no século I d.C. com a venda de marfim, o que fez da bacia marítima do Índico parte integrante da navegação e do comércio intercontinental do mar Mediterrâneo. Para se navegar pela bacia marítima do Índico era necessário o conhecimento dos ventos do clima de monções (ver mapa 5, p. 66), que por séculos regulou o trânsito de navios entre a Ásia e a África. O desenvolvimento de uma tecnologia náutica adaptada a esse clima foi o ponto inicial para o domínio da mais importante característica geográfica do oceano Índico, a inversão sazonal dos ventos de monções, durante o inverno boreal. A inversão sazonal faz com que a monção nordeste sobre continuamente até atingir Zanzibar e a intensidade dessa monção decresce para o sul e raramente permanece regular além do cabo Delgado. Este sistema de circulação é reforçado por uma corrente equatorial que, depois de chegar ao litoral da Somália, dirige-se para o sul do continente africano, facilitando assim a viagem dos barcos a partir da costa da Península Arábica. Deste modo, os barcos árabes podiam deixar seus portos no fim de novembro, mas a maior parte dos navegantes escolhia partir rumo à África no começo de janeiro, quando a monção estava plenamente configurada, a viagem levava entre 20 a 25 dias (SHERIFF, 2010, p. 613-614; 619-620).

No mês de março, a monção nordeste entra em declínio e, como a costa leste africana se localiza nas bordas do sistema de monções, o declínio ocorre mais cedo no sul e no mês de abril o vento reverte, transformando-se em monção sudoeste, isso faz com que a corrente equatorial atinja a costa próxima do cabo Delgado e se divida em duas, uma corrente de ar forte sentido norte, facilitando a viagem das embarcações nessa direção e uma corrente de ar fraco sentido sul, dificultando a saída dos barcos do canal de Moçambique. Era nessa estação que as embarcações partiam da África Oriental rumo a Ásia e havia uma interrupção do ciclo náutico em meados de maio e agosto devido ao tempo muito tempestuoso para a navegação. Por causa disso, os barcos que saíam da África procuravam fazê-lo no começo de abril, no início do ciclo de monções. O objetivo era realizar todas as transações comerciais o quanto antes. O clima de monções proporcionava aos navegantes da África e da Ásia um ciclo de trocas comerciais contínuo: no verão, entre julho e agosto os ventos sopravam sentido sudoeste, da África para a Ásia, e no inverno, nos meses de dezembro e janeiro, os ventos sopravam sentido nordeste, da Ásia para a África. O fator monções acabou por definir a formação histórica da África Índica, os movimentos populacionais, as trocas comerciais e as influências culturais que fizeram o desenvolvimento material e cultural destas cidades vieram via oceano, deixando assim o interior do continente apenas como coadjuvante nesse processo (SHERIFF, 2010, p. 613-614).

Mapa 5: Ventos das Monções e o trajeto dos barcos no oceano Índico ocidental



Fonte: Mapa adaptado por Tiago Rodrigues (geógrafo) com base em SHERIFF, 1998, p. 84.

Para entendermos esse longo processo histórico, de formação das cidades suaílis via comércio marítimo, faz-se necessário um exame mais preciso acerca das potencialidades e oportunidades de comunicação inter-regional. Kirk (1962) propôs pensar a formação da civilização suaíli por meio de três ambientes geográficos (ver mapa 6, p. 68) que se localizaram ao redor do oceano Índico, mais precisamente em sua parte ocidental, tendo como referencial o meridiano 77°, que passa sobre a Índia (ver mapa 5, p. 66). Esses ambientes são: 1) a “floresta” de sudoeste que cobre as costas do Quênia, da Tanzânia, de Moçambique e de Madagáscar; 2) a região intermediária desértica que se estende do Chifre somali até a bacia do Indo; 3) a “floresta” de sudeste que vai da Índia à Indonésia (apud SHERIFF, 2010, p. 613).

A proposta de Kirk consiste em compreender o desenvolvimento de uma zona de troca intercontinental entre os portos da costa leste africana e as cidades do litoral sul da Península Arábica. Do lado do continente africano, o litoral da Somália está em uma área desértica. Atrás dessa área se encontra uma densa zona de floresta tropical úmida, distribuída sobre uma região de planalto com altitudes que variam entre 1.300 m a 2.000 m de altitude. Essa área de floresta se estende continuamente em direção ao sul, por toda a África central e centro-oriental, “isolando” assim as cidades da costa leste africana com o interior do continente. Do lado do continente asiático, após a desembocadura do rio Indo no Paquistão, inicia a formação de uma zona de floresta que é seguida pela cordilheira do Himalaia, os deslocamentos dos indivíduos para o comércio são dificultados pela geografia, embora ocorra um considerável mercado de produtos luxuosos ou manufaturados que atende uma demanda local. Entre os dois desertos, o da Somália e o da Arábia, o potencial de troca é maior, já que as áreas de desertos se caracterizam pela imensa carência de alimentos e de produtos simples, de luxo e manufaturados em geral. Estes produtos podiam ser fornecidos pelas regiões de florestas, já que os habitantes destas áreas tinham um acesso a matérias-primas que as pessoas das áreas desérticas dificilmente possuíam.

Mapa 6: Kirk: Ambientes geográficos



Fonte: Mapa feito via o programa de computador Google Maps. URL: <http://goo.gl/maps/CELbs>

Os desertos da Somália e da Arábia se encontram exatamente entre estas duas áreas de floresta, daí a necessidade do desenvolvimento de barcos capazes de navegar pela orla marítima do oceano Índico. Esses fatores geográficos acabaram contribuindo para que a história do oceano Índico Ocidental fosse caracterizada pela interação entre as cidades da costa leste africana com os portos do sul da Península Arábica e o litoral ocidental da Índia e do Paquistão (SHERIFF, 2010, p. 613). Todos esses lugares interligados entre si graças aos ventos do clima de monções. Este fator talvez tenha sido o preponderante para a formação do maior contínuo cultural do mundo, pois durante os quinze primeiros séculos da era cristã existia uma proximidade cultural muito maior entre a costa leste africana com a Península Arábica e a Índia ocidental, do que entre a costa leste africana e os povos do interior da África (CHITTICK, 1983, p. 15). Este processo de interação comercial – que envolvia a Península Arábica, Índia ocidental e África Oriental – construiu uma tônica comercial que proporcionou o desenvolvimento de inúmeras cidades ao longo do litoral africano. Estima-se um número de 173 centros de povoamentos criados entre Banadir e o Zambeze ao longo dos séculos IX e XX (SALIM, 2010a, p. 886-887).

Assim, as cidades e ilhas da costa africana recebiam navegadores estrangeiros de diversos pontos do Índico: persas, guzerates, malabares e cholas, indonésios que possivelmente vieram a povoar a ilha de Madagascar e/ou criado colônias no continente, que em pequeno número acabaram sendo assimilados pelos povos bantos (SILVA, 2011, p. 348). Provavelmente este tenha sido o mesmo destino de inúmeros outros povos que chegaram à África Índica. Os árabes, cujo pioneirismo na arte de navegação pelo Índico Ocidental foi registrado pelos sumérios por volta do ano 2.000 a.C., em textos que descreviam atividades comerciais como a importação de madeira de construção da Índia para Megan, provavelmente Omã, por volta dos séculos VII e VIII fundaram as primeiras feitorias no litoral somali e nas ilhas de Manda, Zanzibar e Pemba, locais onde as escavações arqueológicas apontam como sendo sítios arqueológicos de colônias de imigrantes. Estas feitorias possuíam relações com tradições oriundas da Península Arábica, Shīrāz (*Sīrāf*, persa) do Golfo Pérsico, Al-Hasa na Arábia Saudita e do Bahrein (CHITTICK, 1983, p. 17-18), segundo as tradições árabes seriam fruto do processo de expansão do Islã com os primeiros califas que chegaram à região, algumas narrativas falam sobre o califa Abd al-Marwan (685-705), encarregado de enviar à costa da Azania um grupo de sírios que supostamente foram os responsáveis por fundarem cerca de 35 cidades no ano de 696, sendo uma delas a cidade de Lamu (SILVA, 2011, 349).

Trazendo consigo suas tradições, costumes e religião, os árabes iniciaram o processo de difusão do Islã na costa leste africana, primeiro pela Somália, depois entre os criadores de

camelos das cidades de Zelia e Berbara até atingir o grande Saara. Ao sul do litoral somali, o avanço do Islã encontrou resistência por parte dos povos bantos, que conservavam seus ritos tradicionais especialmente aqueles vinculados à fertilidade do solo, um fator de resistência que acabou por colocar o Islã como uma crença minoritária entre as cidades mercantis ao sul da Somália, algo que perdurou até aproximadamente o século XII quando a presença árabe-muçulmana já se encontrava bem estabelecida e difundida por quase toda a costa leste africana. As crônicas árabes falam sobre a atração que as cidades da África Oriental exerciam sobre os hereges muçulmanos e os fugitivos políticos, que viam na região um abrigo para salvar as seitas e linhagens das perseguições sofridas na Península Arábica. Estes indivíduos se alojavam em cidades já existentes ou fundavam novas, os Anais de Omã contam a história dos irmãos Suleiman e Said, chefes da família Julanda e governantes de Omã, que no ano de 692 foram derrotados por um califa omíada e obrigados a se refugiar na África junto com um grande número de parentes e partidários (SILVA, 2011, p. 349).

Os árabes-islâmicos trouxeram para a costa leste africana o alfabeto árabe, o que possibilitou a escrita de algumas tradições orais africanas que diziam respeito à formação das cidades suaílis. Transmitidas de geração em geração, essas crônicas reproduziam um passado idealizado e, embora possuíssem trechos místicos, buscavam lembrar o avanço dos árabes e dos persas em meados do século VIII. Essas crônicas são: as Crônicas de Quíola, que data do século XVI; o Livro dos Zanjs; as Crônicas de Lamu e as Crônicas de Pate, estas últimas redigidas nos fins do século XIX (SILVA, 2011, p. 350). Considerando a escassez de fontes escritas acerca do passado pré-colonial africano e as dificuldades metodológicas em se trabalhar com outros tipos de fontes, como a arqueologia e tradição oral, a cultura suaíli é uma das poucas culturas africanas onde existe uma literatura escrita desde a antiguidade. São textos divididos em dois grandes gêneros, o *mashairi*, poemas com estruturas curtas e métrica fixa, que falam a respeito de temas religiosos, e que foram reproduzidos com maior intensidade a partir do século XVII; e o *utenzi*, cujas temáticas variam entre histórias fictícias (os *hadithi*), contos com caráter moral e didático (as *kisa*), histórias cujos temas se parecem com as fábulas ocidentais (os *ngano*, as *heyaka* e os *masimulizi*) e as histórias que narram as origens e o desenvolvimento das Cidades-Estado suaílis⁴⁰ (os *habari* ou as *kabari*) (SAAVEDRA CASCO, 1996, 391-392).

⁴⁰ Esse termo é utilizado por Ahmed Idha Salim em **A costa oriental da África** (2010a) para definir a organização das cidades suaílis.

Entretanto, é importante ressaltar que tanto os poemas como as crônicas escritas em alfabeto árabe não se limitam a descrever necessariamente as regiões da África que foram inteiramente islamizadas (FAGE, 2010, p. 5). No gênero *utenzi* é possível observar as influências culturais de outros povos, as preocupações centrais da sociedade na época em que os poemas foram escritos e os processos históricos que tiveram destaque. Acerca desses processos históricos, os pesquisadores apontam que os poemas apresentam a fragilidade das Cidades-Estado no que diz respeito à riqueza econômica e a disponibilidade de recursos, Kilwa e Melinde haviam entrado em colapso político e econômico antes de Pate e, ao longo de quatro séculos, as cidades como Mombasa, Lamu e Zanzibar passaram por oscilações frequentes em sua organização socioeconômica. Essas cidades viviam do comércio e toda a vez que o controle comercial era abalado isso resultava em altos custos para a sociedade urbana (SAAVEDRA CASCO, 1996, 394; 397).

Durante o século XII, o comércio apresentou um desenvolvimento considerável e difundiu-se para o sul da linha do equador, alcançando as ilhas Comores e Madagáscar. Nesta época, o principal porto da costa oriental, Mogadíscio, ficava ao norte da linha do Equador, enquanto ao sul, em Moçambique, os habitantes e comerciantes de Sofala viram nesta expansão uma possível fonte de enriquecimento para a comercialização de ouro, talvez fosse a única forma de desenvolver a cidade já que sua localização geográfica, em frente ao canal de Moçambique, sofria a ação de uma corrente marítima que se deslocava do norte para o sul, dificultando a navegação dos barcos (CHITTICK, 1983, p. 18) que saía sentido à Ásia. Essa dificuldade de navegação se encontra presente por quase todas as regiões meridionais da África Oriental devido ao limite dos ventos de monções, que impossibilitava a realização de viagens de ida e volta no espaço de tempo de um ano. Em consequência disso, Kilwa, Mafia e Zanzibar, que recebiam a maior parte dos ventos de monções, tornaram-se as principais cidades ao sul da linha do equador, com importâncias semelhantes ao porto de Mogadíscio.

As famílias árabes que se fixaram nas regiões abaixo do equador associavam os seus nomes ao da dinastia Shīrāz. Os descendentes dessas famílias tinham ligações com as famílias árabes que se estabilizaram nas cidades ao norte da linha do equador e, no século XII, esses árabes já haviam se misturado com as linhagens de famílias africanas e estruturado um modelo particular de administração das cidades, mas sempre que possível se autovalorizavam como descendentes dos Shīrāz (CHITTICK, 1983, p. 18-19). A história dessa dinastia foi registrada pelo português João de Barros em sua versão das Crônicas de Quíloa. Essas crônicas possuíam uma versão em árabe, onde o sultão de Shīrāz Al-Haussan (ou Al-Hussain) e seus filhos partiram em viagem rumo ao litoral africano onde fundaram várias colônias, o

sultão havia aportado nas ilhas Comores com um desses filhos, Ali, em Quíola, na segunda metade do século X (SILVA, 2011, p. 350).

Até o século XII, os suaílis não tinham um plano étnico e social homogêneo, uma parte do povo falava língua banto e alguns elementos culturais do interior eram preservados, encontravam-se ainda quirelas culturais de povos distantes, persas, árabes e indianos, derivados da costa setentrional do mar da Arábia. Clãs ou pequenos grupos étnicos formavam a estrutura social das Cidades-Estado e as disparidades sociais eram expressas pela existência de uma classe dirigente, cuja tradição e a riqueza material conferiam a esta classe uma influência especial, deixando-a isolada e distinta das demais camadas da sociedade. Os indivíduos que formavam a classe dirigente podiam ser africanos ou estrangeiros e a historiografia, a este respeito, ressalta três teorias:

A primeira teoria defende a tese de que a civilização suaíli se desenvolveu graças à migração persa e árabe à região, que construíram cidades, introduziram o Islã e difundiram suas culturas, “que teria um nível superior à dos africanos; ou, ao menos, estariam na origem desta evolução”. Frente aos estrangeiros, os africanos se comportaram pacificamente, suas culturas foram degradadas e assimiladas e, se não fosse a contribuição do exterior, a história da civilização suaíli teria ocorrido em um circuito fechado. A segunda teoria foi elaborada no final do século XIX por Strandes (1899) e se pauta na filosofia da história de Hegel, segundo a qual os povos do mundo estão divididos entre aqueles que exercem ação histórica e os que não exercem. Os primeiros são capazes de criar e os segundos são incapazes e esperam ser guiados pelos primeiros. E, nessa classificação, os africanos estavam à espera do seu guia, que talvez fossem os árabes e persas. Esta concepção errônea pode ser encontrada com algumas variações nos trabalhos de historiadores como J. M Gray (1962), G. Mathew (1953 e 1956), R. Oliver (1962) e G. S. P. Freeman -Grenville (1958 e 1962), ou nos de arqueólogos como J. S. Kirkman (1954), para citar apenas nomes ligados à historiografia da África Oriental. A terceira hipótese foi desenvolvida por Chittick (1974) e Misiugin (1966), esse ponto de vista se aproxima dos historiadores africanos, como Joseph Ki-Zerbo (1972) e Cheikh Anta Diop (1955), e se fundamenta em uma participação ativa dos dirigentes africanos em sua própria história (MATVEIEV, 2010, p. 534).

Essa classe dirigente, rica, era constituída por famílias ligadas a uma tradição que remetia a suas linhagens ancestrais, vinculadas a uma antiga dinastia árabe, enquanto as demais camadas sociais pertenciam ao grupo não dirigente e eram constituídas por indivíduos que enriqueceram graças ao comércio marítimo, mas que não possuíam o poder e influência da tradição. A esse grupo somam-se os homens livres, que constituíam o grosso da população

urbana e dividiam o espaço com os escravos. O papel que os escravos exerciam dentro da sociedade suaíli por volta do século XII não é bem conhecido. Talvez fossem utilizados no comércio inter-regional ou apenas em atividades de pequena escala e a existência desses indivíduos na organização social suaíli só é conhecida graças aos relatos árabes sobre o comércio. Todavia, no final do século XV, os primeiros relatos portugueses acerca da região descrevem o uso de escravos em atividades econômicas, na agricultura em Kilwa (MATVEIEV, 2010, p. 512). Entre a classe dirigente e o grupo não dirigente “a cor da pele não tinha importância social ou política”, o que contava mesmo era o *ukuoo* (a linhagem), que fora construída como critério de distinção social (SALIM, 2010, p. 890). Deste modo, em termos de formação a civilização suaíli é composta por um processo longo de diferenciação social, “uma cultura tradicional, a do povo, distinguia-se de outra, a da classe dirigente” (MATVEIEV, 2010, p. 512).

Toda essa estrutura social se desenvolveu ao longo dos séculos via comércio marítimo em seu âmbito internacional, que junto com o comércio de curta distância, a pecuária, a agricultura, a pesca, a coleta de frutos do mar e o consumo de moluscos, faziam parte da dieta da população suaíli. Do mar também se retiravam as perolas, as carapaças de tartarugas, o âmbar e as conchas para a confecção de pratos, colheres e colares, peixe para consumo e para venda. Eram as atividades que dizem respeito às relações sociais próximas, ou seja, aquelas que acontecem entre as pequenas famílias, os clãs e os pequenos grupos étnicos que formavam a base da população. Essas pequenas atividades socioeconômicas eram a fonte de subsistência da população. Al-Mas‘ūdī registrava, no século X, o plantio de “banana, durra (variedade de sorgo), inhame (al -kalari), cóleo (da família da hortelã), coco”, outros registros falam da cana-de-açúcar, tamarindo, algodão e no século XV um português anônimo descreveu que em Kilwa Kisiwani havia coco, laranjas, limões, diversas leguminosas, cebolinha e ervas aromáticas, nozes de areca, várias espécies de ervilhas, milho (provavelmente durra ou sorgo). A pecuária se limitava ao gado de grandes chifres, cabras e ovelhas, e a descoberta de fusos de terracota aponta que nas Cidades-Estado havia a prática da fiação e da tecelagem (MATVEIEV, 2010, p. 512-513).

O desenvolvimento de embarcações e das técnicas de navegação acompanhava o caminhar das atividades marítimas. Um autor anônimo português avistou em Kilwa barcos muito grandes, “cujas dimensões eram aproximadamente as de uma caravela de 50 toneladas”, isto demonstra que os engenheiros suaílis não se limitavam a produzir barcos pequenos, como os *mtumbwi*, barcos tachados à machado, e os *mitepe*, as almadias costuradas. Acerca das embarcações suaílis, Matveiev levanta a hipótese de que o fato de

haver diversos nomes em língua suaíli para denominar vários tipos de embarcações segundo a sua utilidade, demonstra que existia na África Índica, até o século XX, uma grande quantidade de barcos em circulação oriundos da própria costa suaíli. Isto “invalida a tese de que os habitantes da África Oriental não praticavam o comércio marítimo no oceano Índico” (MATVEIEV, 2010, p. 513), contrariando assim a literatura histórica da época do colonialismo europeu, que trabalhando com a ideia de cultura superior e inferior, atribuía exclusivamente aos colonizadores árabes, persas e indianos, o fator de desenvolvimento das Cidades-Estado suaílis.

O desenrolar da vida urbana acompanhou o desenvolvimento das embarcações. Algumas fontes árabes relatam a existência de uma “civilização urbana, mais refinada e ligada ao desenvolvimento do comércio marítimo”. Provavelmente a classe dirigente, que mantinha um nível cultural que a diferenciava dos demais moradores das cidades, do povo que vivia em “cabanas de tronco e barro, cobertas de folhas de palmeiras ou gramíneas” (MATVEIEV, 2010, p. 514). Esta classe dirigente, assim como os enriquecidos pelo comércio, vivia em casas de pedras que dividiam o espaço urbano com as cabanas. É provável que existissem mesquitas, talvez não grandiosas como as encontradas em outras cidades do mundo muçulmano, mas suficientemente eficientes para propagar a fé islâmica.

O fator Islã e sua relação com a riqueza das cidades suaílis

O Islã, que chegou à África por volta do século VII (ver mapa 7, p. 78), conquistou progressivamente os povos que habitavam o cinturão sudanês e as terras da Somália. Esta religião influenciou a vida de diversas etnias africanas, talvez pelo fato de ser uma religião que, segundo Mauny (1962) era “simples, fácil de adaptar por um negro, já preparado para aceitar porque circunciso e polígamo em geral”. Além do que, a simplicidade de adoção do Islã pelos africanos também significava “um seguro sobre a vida e a liberdade” em uma época que era comum aos muçulmanos iniciar um processo de conversão forçada (apud M'BOKOLO, 2009, p. 133). Na costa suaíli, esta religião veio como “religião de imigrantes vindos de além-mar”. A arqueologia e algumas fontes árabes fornecem provas suficientes sobre o caráter islâmico de numerosas cidades costeiras estendidas de Lamu a Moçambique (HRBEK, 2010a, p. 108). Por volta do século X, o Islã se difundiu pelas ilhas e no século XIII pelo próprio litoral. Al -Mas'ūdī, por exemplo, mencionou a presença de muçulmanos que falavam uma língua africana na ilha de Kambala. Contudo, a religião que se formou nestas regiões compreendia um Islã diferente daquele encontrado na península Arábica, pois segundo Trimmingham (1964) “o que importava, no início, era simplesmente ser considerado

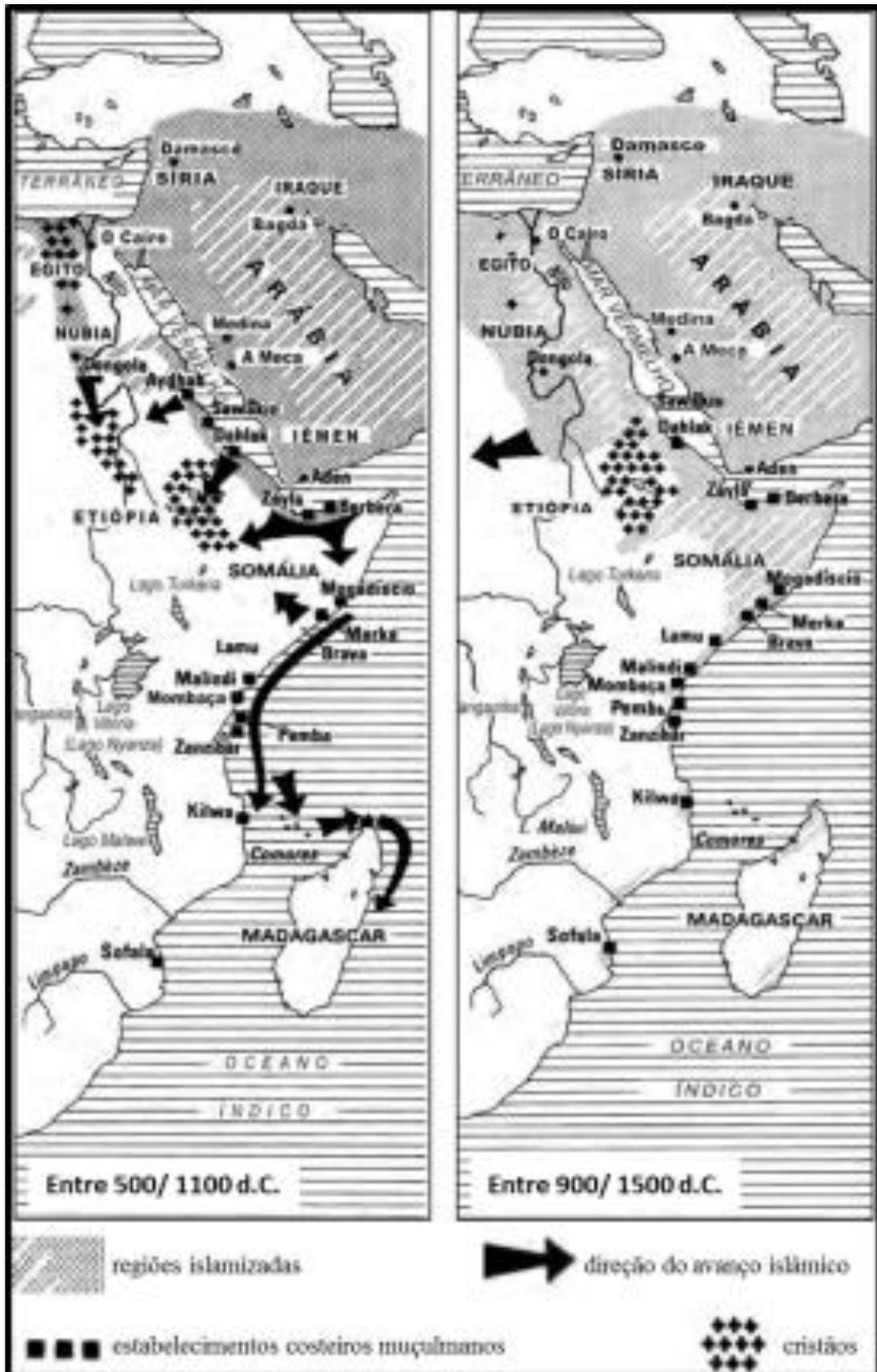
muçulmano, e esta religião coexistia com os cultos tradicionais” (apud MATVEIEV, 2010, p. 525-526).

Vivendo em circuitos fechados dentro das Cidades-Estado, o Islã obteve sucesso em meio à população que constantemente se relacionava com os imigrantes árabes ou persas. Residentes nas cidades e nas proximidades desses circuitos habitavam os kãfir (incrédulos), vítimas de incursões de mercadores de escravos. Em pequeno número, os imigrantes árabes que chegavam às Cidades-Estado se casavam com mulheres africanas e misturavam-se à população local. Seus filhos eram mestiços e logo trocavam a língua árabe pelo suaíli. Por muitos anos, o elemento muçulmano se fazia presente em meio a uma pequena parcela da população do litoral, “cujos olhares estavam antes voltados para o oceano, muito mais que para a própria África” (HRBEK, 2010a, p. 108-109).

Com os anos, o Islã cresceu entre os habitantes, especialmente entre os ricos comerciantes e a antiga classe dirigente. Algumas camadas populares também foram convertidas, sobretudo os indivíduos que ambicionavam enriquecer, e as mesquitas provam esse crescimento. Fontes escritas do século XII mencionam a grande mesquita de Kilwa, em um vestígio arqueológico encontrado em Zanzibar, que traz a inscrição da data 1107, comprovando a existência de uma mesquita em Kizimkazi. Esta peça hoje decora uma mesquita erguida no mesmo lugar durante o século XVIII. Em Kisimani Mafia, a parte norte da grande mesquita de Kilwa, existiam três mesquitas no século XIII. Havia uma mesquita na ilha de Sanjo ya Kati e, perto de Mogadício, dois minaretes (torre de mesquita) datados 1238. E no mihrãb da mesquita de Fakhr al -DĪn há a indicação do ano de 1269 (MATVEIEV, 2010, p. 526-527). Na mesquita de Arba Rukun, também em Mogadício, encontra-se uma lápide com o nome de Khusru idn Muhammed al-Shiraze e a data 667 do calendário islâmico (1268 do calendário cristão). Em outra lápide há a inscrição do ano de 1217 e o nome de Al-Khurasanji, cuja origem é persa (SILVA, 2011, p. 358).

A coexistência do Islã com cultos tradicionais marca um fator importante na diferenciação entre a classe dirigente e os demais membros da estrutura social das Cidades-Estado. A chegada do Islã fez nascer novos laços sociais ao mesmo tempo em que destruía os antigos e, uma das consequências, foi que o Islã acabou se tornando um “realce na diferenciação com os outros africanos não muçulmanos”. Ao que parece, a conversão ao Islã representava a entrada do indivíduo em uma nova vida, que era expressa pela “adoção de vestimentas, nomes e títulos muçulmanos”. É provável que na prática cotidiana muitas proibições do Islã não foram adotadas em sua totalidade, porém muitos costumes e ritos ligados aos cultos tradicionais foram preservados (MATVEIEV, 2010, p. 526).

Mapa 7: Regiões islamizadas na África Oriental



O Islã se tornou na África Índica uma religião ligada à riqueza. Uma crônica do século XV fala sobre a inveja que alguns cristãos tinham sobre a riqueza exibida pelos sultões do sultanado de Ifat na Somália, cujas

túnicas do sultão e as dos chefes eram decoradas com prata e brilhavam por todos os lados. E a adaga que o sultão trazia à cintura era ricamente decorada com ouro e pedras preciosas; e o seu amuleto estava decorado com pingos de ouros; e as inscrições do amuleto estavam pintadas a ouro. E o seu guarda-sol vinha do país da Síria e era um tão belo trabalho que maravilhava aqueles que o olhavam, e serpentes aladas neles estavam pintadas. (M'BOKOLO, 2009, p. 115).

Essa atração pela riqueza, sobretudo em meio às pessoas que não pertenciam à classe dirigente, serviu, ao que parece, como uma nova “ideologia”: o Islã, que conveio para reforçar a posição social dos indivíduos que enriqueciam pelo comércio marítimo, fazendo destas pessoas um grupo influente dentro das Cidades-Estado. Este grupo contribuía para a difusão do Islã entre as demais camadas populares e a riqueza acumulada por essas pessoas pareceu incomodar à classe dirigente, que também tentava reforçar sua posição através do Islã. Tudo indica que o Islã ganhou adeptos entre esses indivíduos na medida em que as pessoas iam reajustando suas vidas de acordo com a chegada de comerciantes árabes e persas. Não foi uma conversão pela força, nem mesmo ocorreu, por parte dos estrangeiros, um empenho em converter uma ou várias pessoas ao Islã. O que nos induz a pensar que a conversão a essa nova crença se deu de forma voluntária, “exprimindo a necessidade profunda da sociedade em adotar uma nova ideologia” (MATVEIEV, 2010, p. 525; 537), que talvez tenha sido o “motor” da mentalidade pro-comércio marítimo e, conseqüentemente, a ideologia que fez das Cidades-Estado suaílis os grandiosos empórios da África.

A época do surgimento desses empórios comerciais não é precisa e varia de acordo com a localização geográfica de cada cidade. Sabe-se apenas que o apogeu das Cidades-Estado ocorreu entre os séculos XIII e XVI, pouco antes da chegada dos portugueses à África Índica. Com base em achados arqueológicos e relatos árabes, os pesquisadores puderam levantar um número significativo de produtos exportados e importados pelas cidades suaílis dentro deste período (ver quadro 2, p. 79). As escavações feitas em Kilwa Kisiwani mostram que a cidade tinha uma vida comercial ativa, encontrou-se cerâmica do tipo esgrafito, peças e contas de vidro, materiais feitos com cornalina e quartzo, louça de esteatita de Madagáscar, além das moedas de cauris⁴¹. Segundo os arqueólogos, a cidade de Manda era o principal

⁴¹ O cauri é um tipo de concha utilizado como moeda. É considerado um tipo de moeda primitiva porque tem um valor simbólico maior do que o valor de troca. São dois tipos de conchas: a *Cypraea Moneta*, brancas ou amarelo-claras, do tamanho de uma azeitona (1 a 2 cm de comprimento); e a *Cypraea Annulus*, conhecida como

ponto de comércio na ilha de Zanzibar nos séculos IX e X, e continuou na ativa até século XII e XIII. Em antigas fontes árabes, falam-se da importância comercial das cidades de Marka (Merca), Brava (Barāwa), Melinde, Mombaça, Pangani (El-Banas) e Ungudja (antigo nome de Zanzibar), também falam sobre Sofala e do ouro que essa cidade exportava (MATVEIEV, 2010, p. 515; 525).

No século XIII, Yākūt relatou que a cidade de Mogadíscio era uma das mais importantes da África Oriental e que seus habitantes eram árabes muçulmanos que viviam em comunidades. Esta população mestiça vivia da venda de ébano e sândalo, âmbar cinzento e marfim. Nos relatos de Yākūt encontramos informações acerca de outras Cidades-Estado suaílis, como as de Mtambi e Mkumbulu na ilha de Pemba, Zanzibar, Kilwa e Mafia. Estas duas últimas provavelmente eram governadas por dirigentes descendentes da dinastia Shīrāz (MATVEIEV, 2010, p. 518). Mafia assim como Quíola se encontravam na órbita comercial de Mogadíscio, mas foram aos poucos tecendo suas próprias redes de comércio. Al-Hassan idn Sulaiman derrotou os antigos membros da dinastia Shīrāz que ainda eram senhores de Mafia na tentativa de sair da órbita comercial de Mogadíscio. Seu irmão Daúde deu continuidade a essa política e estabeleceu uma feitoria em Sofala para adquirir ouro, provavelmente oriundo do Zimbabué. Quíola, em seu processo expansionista, acabou se chocando com Xanga, uma pequena ilha que fica no arquipélago de Sanje ya Kati. Em suas viagens pela África Índica, Ibn Battūta narrou Quíola como sendo uma grande cidade, “das mais belas e mais bem edificadas”, onde todas as casas eram de madeira, cobertas de palha e habitadas por negros que cortavam superficialmente os rostos (SILVA, 2011, p. 261; 359).

Tudo indica que no século XIV as atividades comerciais das Cidades-Estado atingiram o seu auge. Ibn Battūta, que visitou Mogadíscio em 1332 e a relatou como sendo um grande centro comercial, descreveu que era costume dos comerciantes estrangeiros, ao chegar à cidade, procurar entre os habitantes um agente de confiança para tomar parte dos seus negócios, prática que também foi relatada por Yākūt. O circuito comercial de Mogadíscio era bem diferente daqueles praticados nas demais cidades suaílis ao sul da linha do equador. Devido à sua localização geográfica, Mogadíscio estabeleceu estreitos laços comerciais com o

cauri circular ou pequena concha, é menos longa, quase simétrica nas dimensões, sendo um pouco mais estreita na parte central. Sua importância histórica é grande tendo em vista sua área de circulação e aceitação como meio de troca entre os povos, que em África abarcava do Saara ao Golfo de Benim, a bacia Niger-Bené, territórios do Congo Superior-Lualaba, e toda a costa oriental. Essas conchas são características de mares quentes, sobretudo do Pacífico Sul e Oceano Índico. As que circularam em África geralmente vinham dos arquipélagos das Maldivas e Laquedivas no sudoeste da Índia e de Zanzibar e Pemba na África Oriental. Em regra eram despachadas como mercadorias em seu local de pesca ou coleta, e foram utilizadas como lastro para os navios árabes, suaílis, judeus e europeus que circulavam pelo Índico (LIMA, 1996, p. 33-35).

Egito e Jerusalém, de onde importava e exportava tecidos. No século XIV, Melinde, Mombaça e Gedi continuavam a exportar e importar produtos além-mar. Esta última desenvolveu um ativo comércio com o Oriente Médio, inúmero tipos de contas, porcelana branca, vários tipos de celadona, cerâmicas verdes e azuis, de esmalte muito fino e brilhante (talvez oriundas do Irã) e outras mercadorias eram comercializadas. Em Kilwa havia cerâmica islâmica. As mais comuns eram vasos de má qualidade, com desenhos negros e esmalte amarelo-fosco, provavelmente fabricados em Adem, de onde eram importados (MATVEIEV, 2010, p. 519; 521).

Existia também o comércio contínuo com a China. Em Quíola, encontraram-se peças de porcelanas verde-acinzentada e um tipo de celadona da qual se dizia ter a propriedade de se rachar ao entrar em contato com veneno (SILVA, 2011, p. 364). Em Kilwa havia muitos produtos chineses, cerâmicas verde-pálidas com desenhos incisivos sob o esmalte, celadons em forma da flor de lótus, entre outros objetos. Kilwa exportava inúmeros produtos para cidades da África Oriental, Península Arábica, Índia e China. Entre eles, encontramos o tecido de algodão, pérolas, âmbar cinza, conchas e outros produtos retirados do mar e do interior próximo, ouro, marfim e escravos. Ibn Battūta descreve razias (batalhas) cujo objetivo era capturar escravos (MATVEIEV, 2010, p. 521).

Quadro 2: Produtos comercializados pelas Cidades Suaílis (séculos XII a XV)

Comércio com o Áden, Egito, Índia, Irã, Iraque, Jerusalém, litoral do mar Vermelho e sul da Arábia.			
01	Esgrafitos	13	Objetos de vidro
02	Cerâmicas islamo-sassânidas	14	Ébano
03	Céladons de Hue	15	Sândalo
04	Cauris	16	Âmbar cinzento
05	Cerâmicas islâmicas “negras e amarelas”	17	Tecidos, mercadorias de algodão
06	Louça de esteatita	18	Faiança islâmica monocromática
07	Porcelana Song	19	Porcelana branco-azulada
08	Ferro	20	Escravos
09	Marfim	21	Cerâmica chinesa verde-acobreada
10	Ouro	22	Cerâmica esmaltada de verde
11	Peles de leopardo	23	Céladon
12	Vários tipos de pérolas	24	Cerâmicas islâmicas de Áden, com desenhos negros e esmalte amarelo

Produtos exportados para as regiões do Egito, Irã, Iraque, litoral do mar Vermelho, sul da Arábia e Síria.		
Gebi	XII ao XIV	esgrafitos; cerâmicas islâmicas “negras e amarelas”
	XIV ao XV	porcelana Song; vários tipos de pérolas; porcelana branca-azulada; cerâmica esmaltada de verde; celadón
Kiwa	XII ao XIV	marfim; ouro; escravos
Malinde	XII ao XIII	ferro; peles de leopardo
Manda	XII ao XIII	marfim
Mogadíscio	XII ao XIII	marfim; ébano; sândalo; âmbar cinzento
	XIII ao XIV	tecidos de todos os tipos
Mombaça	XII ao XIII	marfim; peles de leopardo
Pemba	XII ao XIII	escravos
Ugudja	XII ao XIII	ouro; escravos

Fonte: MATVEIEV, 2010, cap. 18, p. 517.

Antes da chegada dos portugueses no final do século XV, Kilwa, assim como muitas outras Cidades-Estado, vivenciou um excelente desenvolvimento, material e cultural elevado. Entretanto, este nível de bem-estar entrou em processo de declínio no século XVI e esse fenômeno ocorre aproximadamente com todas as cidades suaílis, o que condiz com a época da chegada dos portugueses à África Oriental. Os motivos são de ordem econômica e política: a estabilidade econômica e os problemas políticos se agravavam e os comerciantes suaílis viam a necessidade de se expandirem para outras terras. Guerras e invasões substituíram o clima harmonioso e próspero. Fatores de ordem política remetiam aos jogos de interesses entre os governantes suaílis. Algumas famílias dirigentes buscavam ampliar seus domínios sobre as outras cidades, o que levou ao aumento da insegurança e o declínio do comércio. As “dissensões internas favoreciam a intervenção de forças externas” (SALIM, 2010a, p. 884) e foi dessa maneira que as Cidades-Estado pouco puderam fazer frente à chegada dos portugueses, holandeses, ingleses e mais tarde de Omã.

Em 1454, Zanzibar tentava instalar um candidato ao trono de Kilwa. Esta cidade vivia uma turbulência política entre os anos de 1442 e 1498, onde treze soberanos se revezaram no trono. No século XVI, Zanzibar estava dividido em pelo menos cinco territórios, cada um com um chefe. Nessa mesma época, no arquipélago de Lamu, vários pequenos sultanatos haviam sido fundados, provavelmente por imigrantes vindos da parte médio-oriental do império muçulmano, sendo três em uma só ilha: Pate, Siyu e Faza. Há ainda uma imensidão de pequenos aglomerados que sofria influência das Cidades-Estado. As ilhas de Mafia dependiam quase que exclusivamente da riqueza de Kilwa enquanto Mtangata e Vumba dependiam de Mombaça. Se as cidades suaílis voltavam suas atividades para o comércio

marítimo, esses pequenos aglomerados viviam da agricultura e da pesca e se multiplicavam cada vez mais ao longo dos séculos XIII e XVI (SALIM, 2010a, p. 884; 886).

Kilwa, Melinde e Mombaça eram consideradas as mais ricas cidades por volta de 1550. Ibn Battūta relatou em 1331 que Mombaça “não se estendia no continente e que não produzia cereais, embora bananas e cítricos fossem cultivados”. Mas, quando em 1498 Vasco da Gama a visitou, ela se tornava “um grande centro comercial com numerosas lojas”. Mombaça era a mais potente cidade-estado da costa e tinha como rival Melinde, cujo comércio estava pautado na exportação de marfim, ouro de Sofala, cera de abelha, âmbar-gris e copral e, no século XVI, já se encontrava em Melinde “vastas plantações onde escravos cultivavam o arroz e o milhete”⁴². Os portugueses se impressionaram com a fortuna de Melinde e talvez esse tenha sido o motivo pelo qual se empenharam tanto em criar bons laços de amizade com a classe dirigente da cidade, estratégico ponto onde seus navios podiam se abastecer com água e alimentos (SALIM, 2010a, p. 884; 886).

Se a fragmentação política era um fator característico entre as Cidades-Estado, a unidade religiosa em torno do Islã serviu para forjar uma cultura quase homogênea ao conjunto desses povos. No entanto, essa cultura em torno do Islã não assegurou às cidades poder suficiente para fazer frente aos portugueses, que no decorrer do processo de navegação carregavam consigo as memórias da luta contra os mouros durante as guerras de reconquista da Península Ibérica terminada em 1492. O peso dessas memórias se fazia presente cada vez que os portugueses encontravam algum muçulmano pelo caminho. Aliando-se a outros cristãos, os portugueses se esforçavam em por fim à dominação muçulmana e apoderar-se de seus territórios e, para isso, procuravam quase sempre prejudicar os muçulmanos nos planos comercial, político, militar e religioso, com o propósito de acabar com o monopólio dos comerciantes muçulmanos sobre o comércio para o oriente (SALIM, 2010a, p. 887; 890).

Mas, além dos portugueses, outra nação procurou fincar sua hegemonia sobre a costa suaíli: Omã, que após passar por um processo de reorganização política iniciou inúmeras campanhas militares e comerciais contra as possessões de Portugal no oceano Índico, intervindo direta ou indiretamente na política das Cidades-Estado e vindo a entrar em conflito militar com algumas classes dirigentes. Desta forma, os sultões que administraram o Sultanato de Omã entre o século XVI e XVIII, esforçaram-se para fazer do Sultanato uma potência

⁴² Segundo Salim (2010a, p. 886), nada nas fontes portuguesas indica a existência de um verdadeiro tráfico de escravos no Sul da costa da Somália durante a presença dos portugueses. Nos textos de Vespúcio (1454-1512), que foram utilizados por Martin (1973) e outros historiadores para falar sobre a existência de escravos em Melinde, afirmam-se que esses eram oriundos da Guiné.

hegemônica na região, impondo sua influência sobre os habitantes do Índico Ocidental, algo que pode ser caracterizado como um modelo imperialista, cujo ápice foi a implantação do sultanado de Zanzibar em 1840.

CAPÍTULO 3: OMÃ, UMA POTÊNCIA IMPERIALISTA

Segundo Drayton

Todos os impérios são expressão de desigualdade escondida atrás de uma máscara comunitária. Por “império” queremos dizer algo inclusivo, um espaço de paz, soberania e direitos compartilhados [...]. Ou podemos querer dizer, como temos feito cada vez mais nos últimos dois séculos, um sistema pelo qual uma população central domina uma periferia, com Atenas dirigia a Liga Délica e como os Estados Unidos dominam, de formas diferentes, lugares como o Haiti ou “aliados” como a Grã-Bretanha (DRAYTON, 2010, p. 83).

Lichtheim complementa dizendo que

Lo que denota es una relación: concretamente la relación entre una potencia que domina o controla y quienes se encuentran bajo su dominio. El império es un estado de cosas incluso cuando el poder imperial no está constituido oficialmente como tal. Al decir esto se da tácitamente por supuesta la existencia de estructuras políticas a las que es correcto calificar de tales; esto es, de estructuras que se enfrentan con el individuo o la pequeña comunidad como una fuerza externa «enajenada» de la rutina diaria ordinaria de la producción y la reproducción sociales; es decir, se supone una división primaria entre el Estado y sociedad, o entre la vida política y la social (LICHTHEIM, 1971, p. 10).

As definições de Império acima apresentadas denotam uma relação de mão dupla, entre o dominador e o dominado ou, como coloca Doyle, uma relação entre metrópole e periferia, onde o controle político exercido pelo primeiro sobre a política interna e externa da segunda resulta sobre o controle de quem governa e o que pode fazer quem governa (DOYLE, 1999, p. 166). Em regra, quando falamos sobre Império e Imperialismo nos vêm à mente as ações que a Europa industrial do século XIX exerceu sobre os povos da África, Ásia e, com certas particularidades, nas Américas. Essa definição foi por muito tempo explorada pelos marxistas que, inspirados na teoria clássica de Lênin⁴³, apontavam que o imperialismo do final do século XIX nada mais é que uma consequência direta da etapa monopolista do capitalismo, cuja consequência seria o controle quase que total da sociedade por meio da combinação capital industrial e financeiro em prol do enriquecimento (GARCIA, 2010, p. 158). Esse modelo teórico tem suas limitações, entre eles, por não explicar a ocorrência de Imperialismo praticado antes do capitalismo industrial e muito menos as atuações dos

⁴³ Como resultado da intervenção de Lênin, o imperialismo chegou a ser uma das preocupações dos comunistas, isto é, dos marxistas que participaram da III Internacional em Moscou (1919), e seus descendentes trotskistas ou maoístas (LICHTHEIM, 1971, p. 17). A obra de Lênin que influenciou essa leitura sobre o Imperialismo chama-se: *O Imperialismo, fase superior do capitalismo* de 1916.

soviéticos em expandir sua hegemonia, via incentivo a ações revolucionárias, sobre o Terceiro Mundo durante o século XX, e também é limitado para explicar a expansão de Omã sobre a bacia do Índico Ocidental.

Em linhas gerais, os estudos sobre impérios por historiadores e cientistas sociais têm sido pautados em três perspectivas: a teoria metrocêntrica, a sistêmica e a pericêntrica. Tais perspectivas foram estudadas por Michael W. Doyle, professor de relações internacionais, direito e ciência política na *Columbia University – School of International and Public Affairs*. Também assessor especial do sétimo secretário geral da ONU Kofi Annan (1997 a 2006) e, posteriormente, nomeado presidente do Fundo para a Democracia das Nações Unidas entre 2007 e 2013 pelo oitavo e atual secretário geral Ban Ki-moon, onde foi responsável pelo planejamento estratégico incluindo os Objetivos de Desenvolvimento do Milênio, cuja função era a de mover o sector corporativo internacional através de um Pacto Global e as relações com Washington. Cada uma das perspectivas teóricas têm suas vantagens e limitações explicativas. Entre as vantagens está o fato de que essas teorias nos ajudam a compreender a existência de imperialismo fora da ótica europeia, além de proporcionar uma visão mais ampla acerca do tema, já que nos permite observar as relações entre periferia e metrópoles do ponto de vista de ambos os lados. Entre as limitações, podemos assinalar a forma como muitos pesquisadores trabalham com estas três teorias, de maneira seletiva e isolada. Na maior parte dos casos, os autores selecionam um modelo teórico e o utilizam para explicar uma determinada ação imperialista, evitando, por exemplo, uma abordagem que associe as relações entre periferias e metrópoles, evidenciando-os de maneira integrada e não isoladas. É por isso que procurei transitar entre as três na tentativa de compreender o caso de Omã.

A teoria metrocêntrica

A teoria metrocêntrica, a primeira, assenta-se no modelo da disposição metropolitana (*metropolitan-dispositional model*) e procura compreender a formação de Impérios através de um olhar sobre o interior das metrópoles dominantes e examinar o impulso interno que provocou a expansão (DOYLE, 1999, p. 159). Em alguns casos, esse tipo de expansão é a resultante de problemas políticos, brigas em torno da sucessão do trono, revoltas populares, descontentamento de alguns setores, dificuldades financeiras, etc. Às vezes, a crise política é solucionada apenas com a troca de comando, em outros casos culmina numa guerra civil, onde muitas vezes a solução vem acompanhada da ampliação da fronteira nacional como modo de canalizar as forças políticas divergentes para fora do território nacional e/ou sobre um inimigo externo.

Esta forma de solucionar o problema contribuiu para “aliviar tensões sociais internas, pois os grupos subordinados domésticos se tranquilizam com a ideia de que, em relação a outros, são a classe dominante” (DRAYTON, 2010, p. 86). No caso de Omã, os acontecimentos internos que levaram o Sultanato a expandir-se para o oceano Índico ocidental e, conseqüentemente para África Oriental, têm suas origens em uma crise política que abalou as estruturas de poder dentro do sultanato de Omã, levando-o a uma guerra civil que começou no ano de 1690, quando Saif bin Sa‘īd liderou uma revolta contra o seu irmão, o Imã Bilárabe bin Sultan, que governou Omã entre 1680 a 1692, cuja eleição, apesar de legítima, havia concedido um governo de natureza hereditária.

Estas revoltas foram motivadas pelas divergências políticas entre ambos e agravada após as derrotas que Omã sofreu para Portugal durante o período de 1687 a 1690. Saif bin Sa‘īd havia se recusado a negociar a paz com os portugueses e projetava uma contra ofensiva, mas seu irmão acabou com os combates assinando um tratado de paz que foi considerado por muitos omanis como pernicioso ao renome de Omã, e acabou por isolar politicamente o Imã Bilárabe bin Sultan, abrindo caminho para as revoltas lideradas por Saif bin Sa‘īd. Esta situação se agravou após Saif bin Sa‘īd influenciar a cidade Nizwa, primeira capital dos Ya‘rubi a se revoltar contra Bilárabe bin Sultan. A partir de então, Saif bin Sa‘īd preparou um exército capaz de conquistar as fortalezas e fortificações omanis pró Bilárabe bin Sultan, que se viu obrigado a se refugiar em Gibrin onde foi morto em 1692 deixando o caminho livre para que Saif bin Sa‘īd assumisse o poder de Omã (AL-BUSAIDI, 2010, p. 147-148).

Saif bin Sa‘īd governou Omã de 1692 à 1711. Este novo sultão tinha a simpatia da maioria da população, sua personalidade forte e aventureira ajudava nos seus atributos como chefe e simbolizava bem o espírito guerreiro e aventureiro da dinastia Ya‘rubi. Porém, apesar das vitórias de Saif bin Sa‘īd, as cicatrizes desse período não foram extintas. Os conflitos políticos dessa época foram reacendidos no governo de seu filho Saif bin Sa‘īd II, que governou Omã entre 1711 e 1719 e viu a destruição da unidade nacional com as tentativas persas de invadir Omã e a retomada das sucessivas guerras entre clãs e tribos do interior lideradas pela dinastia Nabhanita, que governava Omã pela segunda vez desde meados do século XVI e que conduziram o sultanato a uma fragmentação política com o surgimento de inúmeras províncias pequenas dirigidas por um rei. Províncias que quase sempre estavam envolvidas em guerras internas, cujo objetivo era a expansão da área de influência e controle das riquezas das províncias adversárias. Estes acontecimentos militares acabaram levando à queda da dinastia dos Ya‘rubi e o nascimento de outra, os Busa‘īdi (AL-BUSAIDI, 2010, p. 49; 147; 149).

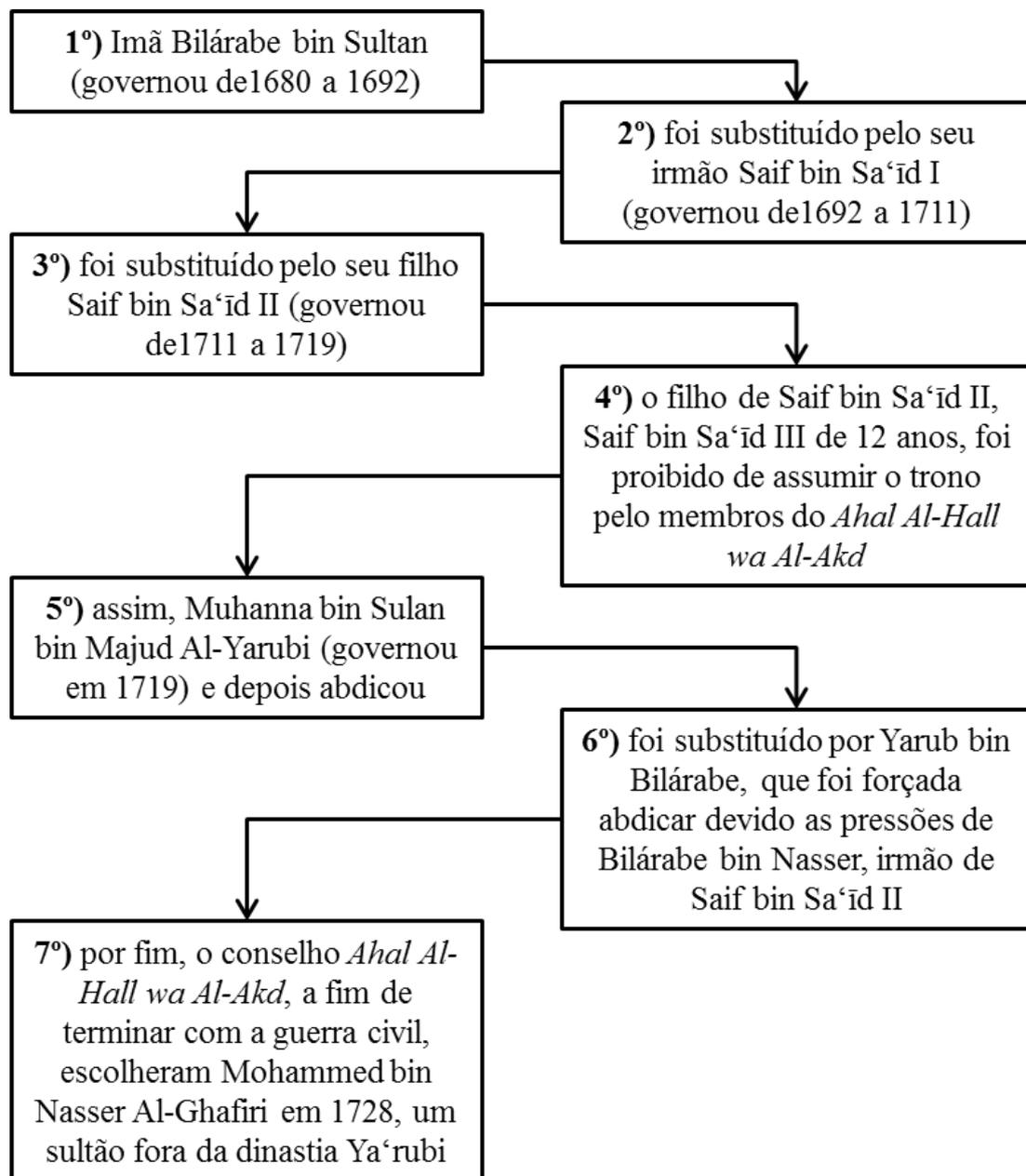
Após o falecimento de Saif bin Sa'īd II, em 1719, Omã inaugura uma nova fase de luta pelo poder. Alguns historiadores sugerem que durante a dinastia dos Ya'rubi a escolha do governante de Omã não se fazia pelo sistema de hereditariedade e sim pela eleição por parte dos *Ahal Al-Hall wa Al-Akd*, conselho composto por sábios vinculados às tradições. Independentemente da forma de escolha do governante, fato é que a implantação do sistema hereditário levou à ausência de um Imã aceito por todos os habitantes de Omã e, por conseguinte, a uma explosão política pelo poder entre os clãs e tribos rivais. Nesse contexto, Saif bin Sa'īd II havia deixado no governo seu filho de 12 anos, chamado Saif, e os grupos ligados aos Ya'rubi propuseram a sua candidatura para substituir seu pai. Tal comportamento explicitava o sistema hereditário de sucessão, o que contrariava a doutrina Ibadita. Isso levou os membros do *Ahal Al-Hall wa Al-Akd* a se oporem à candidatura do filho de Saif bin Sa'īd II, considerando-a com uma ameaça à tradição e ao espírito de suas instituições que proibia um menor de ser escolhido como Imã e governante dos assuntos muçulmanos, pois não possuía o direito de dirigir uma oração coletiva e nem mesmo podia ser julgado nem punido por suas ações muito menos, julgar e punir os demais (AL-BUSAID, 2010, p. 268-269).

Frente a essa crise política e constitucional, Muhanna bin Sulan bin Majud Al-Yarubi, da mesma família que Saif bin Sa'īd II, foi apresentado como candidato e eleito por unanimidade pelos membros do *Ahal Al-Hall wa Al-Akd*, tomando posse no mês de maio de 1719. Entretanto, esta eleição não conquistou a maioria entre os clãs e tribos, algo que pudera garantir um governo de sucesso para novo Imã. Apesar disso, a escolha unânime de Muhanna bin Sulan bin Majud Al-Yarubi pelos sábios da *Ahal Al-Hall wa Al-Akd* era uma forma de evitar a subida ao trono do filho de Saif bin Sa'īd II. Dessa maneira, o cenário político que se formava mostrava que os sábios da *Ahal Al-Hall wa Al-Akd* tinham cada vez menos influência nas decisões políticas, o que demonstra a descrença na constituição, consulta e consentimento político, assim, antes mesmo de acabar o primeiro ano de governo de Muhanna bin Sulan bin Majud Al-Yarubi, Yarub bin Bilárabe atacou a cidade de Al-Rustaq obrigando-o a abdicar do trono (AL-BUSAID, 2010, p. 269-270).

Este fato abriu caminho para novas lutas entre os clãs e as tribos do interior e, na ausência de um poder central forte e estabilizado, Omã entrou novamente em um ciclo de guerra civil. Em meio às guerras, Yarub bin Bilárabe se auto proclamou regente substituto do filho Saif bin Sa'īd II até ele atingir a maioridade. Na sequência dos acontecimentos diversos combates aconteceram por meses até que Bilárabe bin Nasser, irmão de Saif bin Sa'īd II, conseguiu fazer com que Yarubi bin Bilárabe abdicasse do governo a favor do filho de Saif bin Sa'īd II, que se instalou no poder no ano de 1722 sem ter chegado à maioridade. Os

esforços para a manutenção da paz não foram alcançados com a consolidação de Saif II no poder, pois Bilárabe bin Nasser, que era encarregado dos assuntos de Estado, não conseguiu submeter os revoltosos nem mesmo conciliar os descontentes. A fim de acabarem com os combates os sábios da *Ahal Al-Hall wa Al-Akd* se reuniram em Nizwa e escolheram como sultão Mohammed bin Nasser Al-Ghafiri, que tomou posse em 27 de setembro de 1724, sendo o primeiro nome fora da dinastia dos Ya‘rubi (ver os demais no quadro 3, p. 88) a assumir o poder após quase um século inteiro (AL-BUSAIDI, 2010, p. 269-270; 272).

Organograma 1: Cronologia simplificada dos sultões de Omã no contexto da Guerra Civil (dinastia Ya‘rubi)



Quadro 3: Cronologia dos sultões de Omã

Sultanato unido (Omã e suas possessões além-mar)	
1741	Ahmad b. Said
1783	Said b. Ahmad
? 1786	Hamid b. Said
1792	Sultán b. Ahmad
1806	Salim b. Sultán
1806	Said b. Sultán (divisão do sultanato à morte de Said, fundação do Sultanato de Zanzibar em 1840)

Omã	
1856	Thuwaini b. Said
1866	Salim b. Thuwaini
1868	Azzán b. Qais
1870	Turki b. Said
1888	Faisal b. Turki
1913	Timor b. Faisal
1932	Said b. Taimur
1970	Qabus b.Said

Fonte: ROBINSON, 2007, p. 10-11.

Após anos de conflito, a dinastia dos Ya‘rubi conseguiu consolidar o poder e apaziguar (e não eliminar por completo) as desavenças internas entre as tribos e clãs contrárias ao governo central. Isso permitiu a Omã entrar em outro estágio dentro das características do Imperialismo, a de metrópole dominante. Segundo Doyle (1999, p. 164), as propriedades que determinam uma metrópole são: 1) “um governo central, forte e unido”; 2) “um sentido de legitimidade ou comunidade pública, amplamente partilhada pela população governante, seja elite ou as massas”; 3) “um nível substancial de diferenciação social”. A primeira propriedade é determinante para o desenvolvimento de um império, pois por meio dela a metrópole cria mecanismos capazes de tomar decisões políticas concentradas e maneiras de mobilizar recursos exigidos pela política imperial. As propriedades dois e três acabam sendo subordinadas à primeira, o sentimento de comunidade pública assegura que os membros da nação vejam os recursos como, pelo menos potencialmente, públicos; e a diferenciação social contribui para criar os recursos necessários para por em prática a política expansionista.

Segundo Lichtheim (1971, p. 15), um Estado é soberano à medida que possui um centro político, cujas decisões predominam sobre a vontade de todas as autoridades subordinadas, é soberano em relação ao mundo exterior na medida em que pode impor sua autoridade jurídica, mas para isso, a expansão de uma metrópole precisa de algum tipo de

incentivo, seja econômico, sociocultural ou ideológico, que serve como justificativa para interferir na política da área colonizada (a periferia), assim como um meio para penetrar internamente na respectiva sociedade. Somado a isso, uma extensão transnacional da sociedade interna da metrópole faz-se necessária para por os objetivos colônias em prática, como exemplo, Roma procurou difundir a ideia de civilização judiciária urbana e, durante o século XIX, a França promoveu a *mission civilisatrice* e a Grã-Bretanha o “mandato dual” (DOYLE, 1999, p. 165)⁴⁴.

Para Omã, não possuo meios para apresentar algum exemplo no mesmo molde de Roma, França e Grã-Bretanha, porém, é possível pensar em um modelo vinculado a um incentivo favorável ao expansionismo criado no contexto das invasões portuguesas no oceano Índico e no sul da Península Arábica durante o século XVI, motivado talvez pelo sentimento de defesa nacional frente a um inimigo externo, no caso em questão, Portugal. Lichtheim (1971, p. 12; 15) ressalta que a consciência nacional somente deriva de uma luta armada contra os vizinhos hostis, ou pode iniciar-se mediante a uma revolta contra ocupantes estrangeiros. Quando um Estado se vê invadido e não consegue resistir, sua autoridade desaparece junto com sua soberania e isto ocorre independentemente da coesão de suas instituições, sua estrutura social, sua organização jurídica, sua fachada constitucional ou seu regime político. Daí pode-se pensar não só a origem de um incentivo expansionista, como também a necessidade de defesa e manutenção da ordem pública interna de Omã.

No período das oligarquias romanas, por exemplo, o significado emotivo de *imperium* derivou inicialmente na longa luta que Roma travou contra os inimigos externos, sobretudo os cartagineses, assim, o *imperium* se tornava simultaneamente uma criação e um joguete de uma

⁴⁴ *Mission Civilisatrice* (missão civilizadora) (1890-1945): o antigo império francês foi fundado na crença de que a França tinha uma “missão civilizadora” para tirar os nativos do estado primitivo, assim como os Estados Unidos acreditam na propagação do “modo de vida americano” e os britânicos assumiram no século XIX o “fardo do homem branco”. Em 1874, Leroy Beaulieu pregou “*la haute mission civilisatrice de la colonisation*”, e assim uma nova escola de pensamento surgiu. Provavelmente, é impossível determinar quando o termo “missão civilizadora” foi usado pela primeira vez na França. O substantivo “civilização” entrou em uso no século XVIII, embora não antes de 1766. Até então, filósofos franceses estavam à procura de uma palavra que conotasse o triunfo e desenvolvimento da razão, uma expressão que iria capturar a essência das conquistas francesas, sobretudo aquelas conseguidas pela Revolução de 1789. Assim estava certo para os franceses de que todo o mundo não-ocidental estava necessitado de civilização francesa. A ideia do *civilisatrice* missão não se originou em 1870 com a Terceira República, mas adquiriu uma ressonância particularmente forte após o retorno das instituições democráticas para a França. Ao contrário do imperialismo francês, os britânicos não assumiram a ideia de “missão civilizadora” frente suas colônias de uma forma tão acentuada. Já os princípios do “mandato dual” da Inglaterra na África e a necessidade de governar através de instituições nativas, foram estipulados por Lord Lugard (1922-1965), que definiu a ideia de “mandato dual” em sua célebre obra *The Dual Mandate*, publicada pela primeira vez em 1922. O mandato dual era geralmente aceito como justificativa teórica da presença europeia: desenvolvimento social e econômico, para o bem tanto da África como do resto do mundo. Consequentemente, de acordo com a ideologia imperialista da época, a finalidade da presença europeia definia-se em termos de responsabilidade ou de tutela.

oligarquia que se autoperpetuava (LICHTHEIM, 1971, p. 24-25). Ora, a dinastia Ya‘rubi permaneceu no poder por quase um século após a expulsão dos portugueses do Golfo de Omã, perdendo espaço para a dinastia Busa‘idi, responsável pela colonização árabe na África durante o século XIX e presente no governo de Omã nos dias atuais. Essa longevidade no poder, seja de uma dinastia ou de uma linha ideológico-política, como aparece nos governos democráticos ocidentais, é característica da política interna de uma metrópole imperialista. Deste modo, a reação da dinastia Ya‘rubi frente à invasão portuguesa em seus territórios ocorreu dentro de duas perceptivas: a primeira, em forma de defesa frente a um inimigo estrangeiro; a segunda, por meio de incursões militares sobre as cidades suaílis. Essas duas perspectivas caminharam juntas e é difícil separar qual delas tenha sido a principal motivação da expansão, mas é provável que nesse processo tenha surgido uma ideia semelhante ao significado de *imperium*. Assim, à medida que Omã expulsava os portugueses para o sul do oceano Índico, as cidades suaílis se envolviam nos conflitos e, dependendo das circunstâncias do momento, ora apoiava um lado, ora o outro.

A teoria sistêmica

Quanto à teoria sistêmica, a segunda perspectiva, seu defeito é ser demasiadamente geral e a sua concepção dos motivos que animam as reações externas de uma nação é demasiadamente estrita. Essa teoria se apresenta em duas faces e sua simplicidade torna-se sedutora para explicar a ascensão e queda de nações imperialistas. “Combina uma enunciação dos motivos com um retrato das oportunidades e chega a um resultado determinado”. Os impérios seriam o resultado de uma disparidade dos poderes postos à prova em um tipo de disputa que se assemelha a luta pela sobrevivência dentro da natureza, onde os predadores maiores engolem os herbívoros menores com uma regularidade científica (DOYLE, 1999, p. 161). A disparidade entre poderes explica a força colonial que os portugueses impuseram nas cidades suaílis durante o século XVI. Quando da chegada em 1498, a primeira impressão que se fez diante dos olhos lusitanos foi quanto à riqueza material das ilhas de Quíloa e Pemba, à época muito mais requintada do que a riqueza material encontrada em Lisboa (KI-ZERBO, 1999, p. 383). Até aproximadamente 1593, os portugueses estabeleceram tímidos contatos com os suaílis, mas deram início a um processo de colonização com a fundação de alguns entrepostos comerciais e invasão de cidades, cujo objetivo era de assegurar sobre seus domínios a nova rota marítima para o mar das Índias descoberta por Vasco da Gama em 1498.

O processo de colonização portuguesa ocorreu de forma violenta, com a utilização de uma tecnologia bélica pouco conhecida dos suaílis: a arma de fogo, que proporcionou aos

lusitanos uma enorme vantagem nesses primeiros anos de combate. As caravelas, maiores que as embarcações suaílis e equipadas com canhões, posicionavam-se a uma distância segura do litoral e, a partir desta distância, a cidade era bombardeada impossibilitando qualquer mecanismo de defesa. Após os bombardeios, a cidade era tomada por assalto. Por terra, os portugueses, apesar de armados com armas de fogo, encontravam uma resistência maior, pois desconheciam a região e eram inferiores numericamente, mas como a maior parte da cidade já se encontrava destruída pelos bombardeios. A resistência dos suaílis durava pouco, restando aos sobreviventes se refugiarem no interior e reorganizar uma ofensiva. A técnica de combate marítima suaíli era limitada e, como a força bélica lusitana estava concentrada nas caravelas, restavam poucos recursos para resistir a esses primeiros anos de invasão portuguesa.

Aproveitando-se dessa superioridade bélica, os portugueses iniciaram uma série de ataques. Em 1502, Vasco da Gama chega a Kilwa e, temendo ver sua cidade destruída, o sultão Ibrāhīm aceitou pagar uma taxa anual e se tornar vassalo do rei de Portugal e, em 1503, Ruy Lourenço Ravasco pilhou Zanzibar e suas cercanias. Em 1505, o futuro vice-rei das Índias Dom Francisco de Almeida atacou Kilwa e Mombaça. Esta última foi saqueada e queimada antes da partida da frota de Almeida. Em 1506, a cidade Hoja (ou Oja, que talvez possa ser Ungwana) se rendeu para não ser destruída. Brava resistiu e foi pilhada. E, em 1528, Mombaça foi ocupada por quatro meses, atacada e pilhada pela segunda vez (SALIM, 2010a, p. 892-893). Sofala, Quíola Lamu e Pate, Mascate, Adem e Omã, são outras cidades costeiras da África, Península Arábica e da Índia a sofrer as mesmas ações dos portugueses (KI-ZERBO, 1999, p. 383).

Em Omã, o litoral estava sob domínio português desde 1507. Esses europeus dominaram Hormuz por um longo período até serem expulsos no ano de 1622, o que gerou mudanças significativas na política de Omã. A cidade de Mascate veio a se tornar uma base alternativa para os portugueses no Golfo de Omã (AL-BUSAIDI, 2010, p. 49). Em 1650, Saif bin Sa'īd (o futuro sultão de Omã) expulsou os portugueses de sua cidade (KI-ZERBO, 1999, p. 385). Em 1652, Omã atacou os portugueses em Zanzibar. No ano de 1660, uma esquadra formada por Omã e Pate aportou em Mombaça e saqueou um bairro português. Já em 1669, os árabes de Omã chegaram a Moçambique. No mês de agosto de 1678, os portugueses, junto com guerreiros da cidade Faza, entraram em combate contra Pate. Omã veio ao socorro de Pate em janeiro de 1679, mas oito anos depois, em 1687, Pate é novamente invadida e pilhada pelos portugueses e seu soberano foi levado como prisioneiro para Goa e, ainda em 1784, o novo imã de Omã Sa'īd bin Ahmad tentou dominar pelas armas algumas cidades costeiras (SALIM, 2010a, p. 904-905; 912).

A reação de Omã frente a um inimigo externo é, segundo a teoria sistêmica, um meio de autodefesa, pois na falta de um soberano global cada Estado deve elaborar medidas de autoproteção que, embora destinadas à proteção, acabam por aumentar expressivamente a insegurança de outros Estados. Para alguns teóricos sistêmicos, a procura por segurança está na base do imperialismo como se isto fosse o motor para todas as relações internacionais, ou seja, em nome da autoproteção o Estado está sempre ampliando suas fronteiras. Outros teóricos não consideram a segurança como o único objetivo dos impérios, pois uma busca exclusiva por ela pode acabar reduzindo o Estado a uma máquina de guerra à mercê de uma classe militar. Vale lembrar que o poder militar não é a única fonte de influência internacional de um Estado (DOYLE, 1999, p. 161-162), por exemplo, os Estados Unidos hoje utilizam sua economia para dominar determinadas regiões do mundo, como América Latina, e Omã fez uso do monopólio comercial marítimo para subjugar as cidades suaílis ao seu controle.

Quando o nível comercial de Omã aumentou, as disparidades de poderes entre eles, os suaílis e os portugueses já estava consolidada no campo militar e econômico. Tal desigualdade somou-se à necessidade de autodefesa e, conseqüentemente, impulsionou os omanis a uma corrida imperialista sobre o Índico Ocidental, e a gênese desse processo pode ser encontrada na influência socio-histórica que os omanis cultivaram por séculos com os habitantes da costa suaíli, influência esta que permitiu a Omã consolidar, em longo prazo um tipo de domínio imperial além da força bélica, pois como adverte Drayton, os impérios não vivem apenas da violência, faz-se necessário criar igualmente uma ideia de comunidade: “o mito de algum interesse universal do qual o poder imperial é a vanguarda”. Assim, os colonizadores podem identificar a felicidade da metrópole como um fim supremo em relação ao qual o sofrimento da periferia é insignificante, e é só a partir deste momento que tudo se torna possível no centro imperial, o poder, a riqueza, o saque, tudo passa a justificar o uso da força em favor do crescimento expansionista (DRAYTON, 2010, p. 87-88).

Este mito de interesse universal que colocou a costa suaíli sobre a tutela de Omã é fruto de uma hegemonia construída ao longo de um processo de interação entre ambos que começou antes mesmo do advento do Islã. Entre os povos da Península Arábica, os omanis foram os primeiros a constituírem contatos com os bantos da costa leste africana, também foram os que mais influenciaram o desenvolvimento da região, sobretudo em nível comercial. A história do povo de Omã na África Oriental encontra-se ligada à sua história comercial, porém, as fontes históricas fazem pouca referência ao comércio entre Omã e à África, centram-se mais nas questões políticas ligadas às dinastias africanas, mesmo que as trocas comerciais fossem o alicerce do desenvolvimento de ambas as regiões (AL-BUSAIDI, 2010,

p. 172). Contudo, não podemos afirmar que essa influência socio-histórica esteja relacionada a algum tipo de “poder não militar exercido pela metrópole”, ao que tudo indica trata-se mais de um vínculo construído por meio do comércio marítimo ao longo dos séculos e pela tradição conservada pelas famílias dirigentes destas cidades, que vinculavam suas origens a uma dinastia árabe do passado. Os omanis foram sábios em aproveitar-se das antigas ligações socioculturais, religiosas e comerciais existentes entre os árabes e as famílias dirigentes das cidades suaílis. A esse fator foi somado o interesse de Omã em controlar o comércio marítimo do Índico Ocidental, e por isso esta região da África não podia ficar de fora dos interesses dos dirigentes Ya‘rubi (SALIM, 2010a, p. 904).

“A vontade de poder de um estado vai além de suas fronteiras e cresce em relação ao seu apetite por recursos externos”, este apetite pode ser por terras férteis para colonização, riquezas, mão de obra barata ou escrava, recursos naturais, pilhagem, controle das mercadorias e do comércio, etc. (DRAYTON, 2010, p. 86). Segundo Al-Busaidi (2010, p. 177 a 179), os fatores que provocaram a expansão de Omã sobre o Índico Ocidental e, conseqüentemente sobre as Cidades-Estado suaílis, podem ser simplificados em seis pontos. Todos eles estão conectados, tendo como objetivo final o controle do comércio marítimo: 1) a tradição náutica e mercantil que os omanis estabeleceram com o mar, uma tradição bem anterior ao século XVI. Primeiro, os omanis navegavam pelo mar da Arábia e, depois, expandiram-se para o Índico Ocidental. A arte de navegação está presente na cultura deste povo e este conhecimento foi utilizado para o controle do comércio no oceano Índico; 2) a localização dos portos de Omã. Este fator veio acompanhado da tradição náutica e do desenvolvimento da arte de navegação, pois os portos se tornaram centros de importação e exportação ao longo dos séculos, por onde as mercadorias transportadas da África Oriental pelos omanis eram redistribuídas para todo o mundo; 3) a proximidade geográfica entre Omã e a África Oriental, o que veio a facilitar o estabelecimento de atividades marítimas e comerciais; 4) são as matérias-primas que a África Oriental podia fornecer aos omanis, uma vez que boa parte da Península Arábica era formada por deserto; 5) refere-se ao conhecimento do período de monções, que permitia um ciclo de trocas constante entre a África Oriental e a Península Arábica durante todo o ano; 6) é a expansão do Islã, a difusão desta religião na África teve conseqüência direta para o comércio com o aumento no volume de trocas, pois a religião, a política e a economia se concentraram em prol da difusão do Islã pela África Índica, que foi reforçada com a emigração de colonos omanis no contexto da guerra civil.

Esses fatores estão interligados entre si e foram desenvolvidos no contexto de concorrência entre os omanis e outras potências rivais no Golfo Arábico. Como Omã se

encontrava limitada ao oeste pelo deserto Rub' al-Khālī, ao norte pelo Golfo Árábico, ao sul pelo mar Árábico e ao leste o mar de Omã, a alternativa mais viável para o seu desenvolvimento era estabelecer contatos com outros povos pelo mar, o que resultou no desenvolvimento de uma tecnologia náutica que fosse capaz de criar barcos eficientes e velozes para percorrer toda a bacia ocidental do oceano Índico⁴⁵. A tecnologia é outro fator predominante para qualquer nação imperial, “como é natural, também desempenha seu papel, mas a tecnologia tem de ser explicada”; encontramos inúmeros exemplos de exércitos com baixa tecnologia mais bem organizados derrotando oponentes melhores equipados (DOYLE, 1999, p. 167). No século XIX, a força bélica produzida em escala industrial permitiu a Europa Ocidental dominar os povos ao redor do mundo, o mesmo aconteceu no século XX, quando o domínio da tecnologia nuclear pelos soviéticos fez com que o seu império fosse respeitado e temido pelas potências capitalistas. Na concepção de Drayton:

Os sistemas imperiais crescem rapidamente nos momentos em que uma comunidade consegue instrumentos ou técnicas espacialmente efetivos para travar guerras e pode então anexar os vizinhos ao seu território, ou subordinar povos distantes (DRAYTON, 2010, p. 84)

A reorganização de Omã pela dinastia dos Ya‘rubi se deu via oceano com o desenvolvimento de uma marinha mercante e militar capacitada para fazer frente às embarcações europeias (ver quadro 4, p. 97). Aproveitando-se de sua força e experiência marítima no litoral da Península Árábica, os omanis iniciaram um longo processo de construção de uma frota naval capaz de desafiar os portugueses além do Golfo de Áden (SALIM, 2010a, p. 904)⁴⁶. Os Ya‘rubi criaram políticas para valorizar a tradição náutica

⁴⁵ No começo século XVII, a organização administrativa de Omã não possuía delimitações claras entre o interior e o litoral. O litoral estava sob domínio português desde 1507, esses europeus dominaram Hormuz por um longo período até serem expulsos no ano de 1622. Com a expulsão, mudanças significativas ocorreram na política de Omã, Mascate veio a se tornar uma base alternativa para os portugueses no Golfo de Omã e inúmeros conflitos entre os clãs rivais que viviam no interior começaram. Esses conflitos eram liderados pela dinastia Nabhanita que governava Omã pela segunda vez desde meados do século XVI, e que conduziram Omã para uma fragmentação política, com o surgimento de inúmeras províncias pequenas governadas por um rei. Estas províncias quase sempre estavam envolvidas em guerras internas, cujo objetivo era a expansão da área de influência e controle das riquezas das províncias adversárias. Por boa parte do século XVI, os governantes de Omã estiveram envolvidos entre esses pequenos conflitos e a intrusão dos portugueses em seu litoral. Em meio a esses problemas políticos e militares, a dinastia dos Ya‘rubi se fortalece e consegue chegar ao poder central, pondo fim aos problemas que inibiam o desenvolvimento de Omã (AL-BUSAIDI, 2010, p. 49).

⁴⁶ A política iniciada pela dinastia Ya‘rubi na luta contra os invasores portugueses conheceu o seu apogeu entre os anos de 1692 e 1711, período em que Saif bin Sa‘īd I governou Omã. É nessa época que a marinha omani conheceu um rápido desenvolvimento, em apenas 19 anos ultrapassou os portugueses e se tornou a quarta força marítima no Índico, seguida por Inglaterra, Holanda e França. Os europeus testemunharam esse crescimento, Fryer alertava que “é necessário não provocar os omanitas, pois disto apenas colheremos ataques e mais ataques”, Brangwyn da EIC afirmava que os arábicos Omã “conseguirão o comando e a influência e dominarão o

como meio de incentivar o povo a alcançar águas mais distantes. No começo, a concorrência direta com outros povos Árabes pelo domínio do mar da Arábia foi um estímulo para a aprimoração das embarcações, depois, o desenvolvimento dos barcos ocorreu com a chegada dos portugueses, pois suas caravelas possuíam uma tecnologia náutica e bélica que os barcos de Omã não possuíam. Este processo ocorreu no contexto das invasões portuguesas no golfo de Omã, mas decorrida duas décadas de expulsão destes invasores, os omanis já tinham uma armada capaz de enfrentar a armada portuguesa de alto bordo (AL-BUSAIDI, 2010, 101-102).

A partir deste momento, Omã passou a perseguir os portugueses em águas distantes do mar da Arábia, sobretudo na costa da África Oriental. Os portugueses acreditavam que suas derrotas ocorriam devido ao auxílio dado pelos ingleses e holandeses⁴⁷ à marinha de Omã. Tal alegação se deve pela habilidade política da dinastia Ya‘rubi em lidar de modo igual com ambos e saber tirar proveito das rivalidades anglo-holandesas, muitas vezes jogando com elementos em confronto entre eles e as demais potências europeias, além da capacidade militar de neutralizá-los quando preciso. Isso permitiu a Saif bin Sa‘īd I um abastecimento de munições, pólvoras e outros armamentos do ocidente, mas o êxito obtido por este sultão na

comércio no Golfo”, Colomb compartilhava da mesma opinião de Brangwyn e Miles mencionou que os Ya‘rubi detinham o domínio efetivo no oceano Índico e que os seus navios espalharam o terror entre os europeus por um século e meio (AL-BUSAIDI, 2010, p. 110-111).

⁴⁷ Os holandeses e ingleses chegam à costa suaíli no século XVII e se posicionam como adversários dos portugueses, avançando sobre suas possessões. Depois de vários conflitos os portugueses saem vitoriosos, mas a destruição que essas lutas causam contribuiu para o aumento do clima de insegurança que a costa suaíli vivenciava nessa época. As guerras pelo controle das ilhas africanas não podiam ser prolongadas pelos portugueses, a esses europeus faltavam recursos humanos, havia cerca de duzentos homens para enquadrar este vasto território. Porém outro problema maior se fez presente no horizonte de Portugal, a subida de Felipe II ao trono da Espanha. Filho do imperador Carlos V do Sacro Império Romano-Germânico com Isabel de Portugal, Felipe herdara em 1580, via questões dinásticas, o trono português, Portugal entra no período conhecido como União Ibérica (1580-1640), fase histórica que a Espanha passava a controlar as possessões portuguesas em África e na Índia, e que serão sacrificadas em prol do império espanhol nas Américas. Ao mesmo tempo, Felipe II vai empreender enormes gastos para conter as revoltas dos holandeses de 1566 e evitar, em vão, a independência deste território. Esse empreendimento será somado aos investimentos feitos em sua frota militar marítima, a Invencível Armada, concentrada em manter o controle do Atlântico lutando principalmente contra os ingleses (KI-ZERBO, 1999, p. 386). Esse problema político e militar contra os holandeses e ingleses, empreendidas por Felipe II, vão refletir nas ações destes europeus frente às possessões portuguesas na África Oriental. Em 1591, ingleses são vistos em Zanzibar. Em 1607, os holandeses sitiaram Moçambique por vários meses. Em 1608, ingleses são vistos em Pemba. Em 1665, os holandeses propuseram uma aliança com Omã contra os portugueses (AL-BUSAIDI, 2010, p. 104). Portugal começa assim uma longa luta contra esses invasores europeus, combates que se estenderam de Moçambique ao Golfo Pérsico, passando por Malabar e Sri Lanka. Dentro deste contexto, os ingleses ajudavam os africanos e os árabes a combaterem os portugueses, 1622 vários navios ingleses auxiliaram o Xá da Pérsia a expulsar os portugueses de Hormuz. Porém, nem os holandeses muito menos os ingleses procuraram ocupar por definitivo as possessões portuguesas em África, talvez pela falta de recursos para isto ou porque estavam mais interessados no comércio com a Índia. Ao que parece, os ingleses e holandeses apenas queriam prejudicar os portugueses em nível comercial, pois esses europeus apenas paravam em Pemba e Zanzibar para se abastecerem de víveres e de água e depois prosseguiram rumo à Índia (SALIM, 2010a, p. 903). Os portugueses saíram vitoriosos dos ataques anglo-holandeses. Abalados, ainda tinham que se preocupar com os ataques dos omanianos.

libertação de Mascate frente aos portugueses em 1650 inaugurou um período de intensa atividade marítima que passou a preocupar os ingleses e holandeses⁴⁸. Este fato foi bem observado pelos dirigentes Ya'rubí que assumiram o governo de Omã após a morte de Saif bin Sa'íd I e, assim, dedicaram-se a construir barcos com artilharias tão eficientes quanto os canhões europeus e navios de grande porte. Seguindo o modelo ocidental, alguns desses navios foram fabricados em Surat na Índia e outros comprados ou alugados dos holandeses (AL-BUSAIDI, 2010, 108; 114-115).

Neste período, a marinha mercante passou por uma verdadeira transformação náutica. Seu desenvolvimento encontra-se em sua indústria naval, com a multiplicação de estaleiros e novos métodos de construção, sendo que as técnicas tradicionais, que consistiam em unir as tábuas umas às outras por meio de fibra, sem recorrer ao uso de pregos foi modificada e melhorada após as primeiras derrotas frente às caravelas portuguesas. Estas melhorias implicam em: 1) A utilização de pregos de ferro, para além das fibras para ligar as partes dos navios; 2) A construção da parte traseira do navio de uma forma larga; 3) O estudo dos barcos europeus que conseguiram apreender, e tentar construir navios semelhantes aos deles, quanto à sua dimensão e ao seu equipamento em artilharia e armas (AL-BUSAIDI, 2010, 102; 108).

Por meio dessas melhorias, os omanis conseguiram fazer frente às caravelas e ampliar a quantidade de navios que compunham sua frota naval. Um relatório holandês escrito no ano de 1674 descrevia que a armada omani estava dividida em três partes: a primeira, composta por três ou quatro barcos de velas quadradas de tamanho grande; a segunda, formada por dois barcos a vela e, a terceira parte, constituída por nove a dez pequenos navios que na sua totalidade levavam entre 90 a 95 peças de canhões de calibre ligeiro. No ano de 1705, o capitão Charles Lockyer escreveu que a armada de Omã era composta por 14 navios militares e 20 navios mercantis, sendo que um deles possuía 60 canhões e que não existia nenhum que tivesse menos que 20 canhões. Quanto à pólvora e, apesar da sua escassez, era abusivamente usada nas ocasiões (AL-BUSAIDI, 2010, 106).

⁴⁸ No relatório da *East India Company* (EIC) em Bandar Abbas no Irã encontram-se relatado os prejuízos que a marinha omani causava nos negócios britânicos no Índico. Conflitos armados entre ambos eram frequentes, Omã procurava atacar as embarcações e obrigar os tripulantes a participarem com eles nas guerras contra os portugueses. A 7 de março de 1683, uma armada omani formada por cinco embarcações interrompem o navio inglês *Indian Man President* que ia para Bombaim; em 1693 os ingleses deram o troco e afundaram três fragatas omani perto de Rajapur na Índia. Em muitos casos, os combates aconteciam longe das orientações dos Imames de Omã, que evitavam ao máximo se defrontar com os ingleses, mas quando os conflitos ocorriam estes eram tratados de modo diplomático. Em 1697, uma armada omani obrigou o navio *London* a participar de um combate contra os portugueses, os marinheiros se recusaram e foram amarrados e embarcados à força num barco omani. Ao saber do ocorrido, Saif bin Sa'íd I manifestou o desejo de dar uma satisfação aos ingleses, porém, a captura de uma embarcação omaniana deu início a um outro conflito entre ambos e em 1705 os omanis aprisionaram o navio *Murvil* quando este, vindo da Índia, se encaminhava para o Golfo (AL-BUSAIDI, 2010, p. 116-117).

Sendo ou não exagero dos observadores europeus, o fato da existência desses relatos demonstra o poderio alcançando pela marinha omani. Embarcações como a Kab Rass, a maior de todas, a Al-Falaq, que lhe seguia em tamanho e a Al-Malik, que estava equipada com 80 canhões, não só intimidavam os europeus como também serviram para equilibrar as relações de força no oceano Índico, fazendo da esquadra omani superior a qualquer marinha europeia desde o começo do século XVIII, intimidando militarmente as armadas inglesas e holandesas (AL-BUSAID, 2010, p. 111-112), representando assim um medidor prático do progresso econômico de Omã, expresso também na construção de alguns castelos e fortalezas nas cidades de Nizwa e Al-Rustaq. Graças à sua armada, Omã entrou no século XIX com uma hegemonia plena sobre o oceano Índico, capaz não só de enfrentar qualquer frota vinda da Europa como também controlar o circuito do comércio marítimo praticado pelas Cidades-Estado suaílis.

Quadro 4: A marinha de Omã (1716 e 1721)

A armada omani em 1716.	
Tipo de navio	Número de canhões
Nau-capitânia	76 peças
Nau-almiranta	60 peças
Nau-fiscal	52 peças
Fragata	48 peças
Fragata	40 peças
3 galeotas	24 peças cada um
2 languebotes artilhados	---
Vários terraquins de desembarque	---

A artilharia da armada de Omã em 1721	
Número de navios	Número de canhões
1 navio	74 canhões
2 navios	60 canhões cada um
1 navio	50 canhões
18 navios	De 12 a 32 peças
Barcos ou canoas	De 4 a 8 canhões

Fonte: AL-BUSAIDI, 2011, p. 113-114.

Com a tecnologia marítima em mãos, Omã entrou em outro estágio de seu processo imperialista, aquele onde as relações de força entre colono e colonizado são díspares e, assim como Portugal, impôs-se frente às cidades suaílis no século XVI. Devido à sua força bélica, Omã fez a mesma ação mas de modo um pouco mais sofisticado, já que as disparidades entre eles e os suaílis eram ao mesmo tempo militar e mercantil. É possível que a supremacia mercantil tenha sido consequência do poder militar, já que as embarcações omanis cumpriam

ambas as funções. Na avaliação de Al-Busaidi, o que contribuiu para o desenvolvimento da superioridade marítima omani frente aos europeus, especialmente após o domínio Português no Índico, foi o fato da política desses países não se pautarem no monopólio comercial tal como fizeram os portugueses. Estes países se preocuparam em estabelecer colonatos e campanhas comerciais, procurando abrir espaço nas zonas de comércio aos elementos locais para que pudessem trabalhar no quadro da nova concorrência, sem perceber o perigo que isso representaria para seus interesses no Índico (AL-BUSAIDI, 2010, p. 105).

Após tomarem consciência dos problemas que estes elementos locais podiam gerar, as potências ocidentais começaram a eliminá-los para, assim, assegurarem seus transportes para a Índia, contudo, a marinha de Omã já representava o principal perigo aos interesses ocidentais na região, implicando diretamente no comércio de especiarias. Deste modo, viajantes, marinheiros e diplomatas começaram a investigar as causas que levaram ao desenvolvimento da armada de Omã com o objetivo de liquidar esse crescente poder e assegurar os portos indianos livres desta marinha. Alguns europeus referem que os Ya'rubí, graças às suas amizades com alguns príncipes indianos, construía e mantinham suas embarcações com a importação de madeira da Índia e, de fato, há alguns tratados firmados pelos Ya'rubí com o governador de Peju na Índia sobre este assunto, por isso que John Malcolm acreditava que a melhor forma de destruir a marinha omani era cortar justamente a ligação entre Omã e a Índia (AL-BUSAIDI, 2010, p. 105).

Além do estoque de madeira, outro fator que contribuiu para o desenvolvimento da marinha mercante foi à composição de sua tripulação. O mesmo relatório holandês que descreveu os navios de Omã, em 1674, escreveu que a marinha omani não tinha marinheiros permanentes trabalhando dentro dos navios. Quando necessário, procuravam chamar navegadores de barcos de pesca e de alguns barcos mercantis e os salários variavam entre nove e 12 larins⁴⁹ mensais. Já os soldados recebiam cerca de dez e 18 dezoito larins por mês, eram utilizados em grandes números, oriundos do Baluches⁵⁰, caracterizavam por serem soldados e marinheiros fortes. Era comum para Omã recorrer ao aluguel de marinheiros para

⁴⁹ Larin: moeda persa do século XVI que tem a forma de grampo de cabelo dobrado é originada da cidade de Lar no Irã (dai o nome larin) e foi emitida durante o reinado de Shah Tahmasp entre 1524 a 1576, filho de Ismail I, fundador da dinastia Safavid na Persa. Por quase dois séculos o larin foi utilizado em regiões do mundo islâmico, sobretudo na Turquia, Arábia, Irã, Índia, Sri Lanka e Maldivas, tornando-se comum para o comércio internacional nessas regiões.

⁵⁰ Baluches, balúchis ou baloches: grupo étnico islâmico que habitam o Baluchistão, região localizada ao norte do Afeganistão, ao sul do mar da Arábia e ao oeste do Irã. Foi colônia britânica no final do século XIX e, em 1947, tornou-se parte do Paquistão. Também é o nome da língua falado no noroeste do Irã.

completar o quadro de tripulantes de sua frota naval, pois devido à quantidade de embarcações tornava-se difícil encontrar mão de obra qualificada, o que não significa que Omã não tivesse seus próprios marinheiros, estes exerciam dupla função, a militar e a comercial (AL-BUSAIDI, 2010, p. 106). Ao longo dos anos, os omanis conseguiram desenvolver um grande número de atividades ligadas direta ou indiretamente às atividades marítimas, por isso o crescimento da marinha foi o foco principal da dinastia Ya'rubí desde que assumiu o poder em 1624. Tal crescimento gerou impactos socioeconômicos e políticos dentro e fora de Omã que mudaram a configuração geopolítica do oceano Índico, e os impactos internos são de ordem econômica, social e militar, e foram motivados pela expansão do comércio marítimo.

Em primeiro lugar, a marinha representou a ampliação do conceito da dimensão nacional de Omã, pois ao ultrapassar as fronteiras geográficas, seu poder político e econômico deu-se unicamente sobre o domínio das rotas de comércio marítimo. Em segundo lugar, a existência da marinha deu a Omã um grande acúmulo de riquezas, o que acabou se refletindo no aprimoramento e construção de fortalezas e no grande bem-estar econômico vivenciado pela população. Também alterou o convívio socioeconômico entre os omanis, o dinheiro extra vindo do comércio foi investido na agricultura, com a criação de canais de irrigação (as *aflaj*) e adaptação de novas plantas ao clima local, também foram trazidos muitos africanos para o cultivo das terras agrícolas de Omã, não sabemos se eram escravos, mas sim que muitos foram após a queda do Fort Jesus na época de Saif bin Sa'īd I (AL-BUSAID, 2010, p. 117-119).

As atividades marítimas também foram responsáveis pela quebra do isolamento interno de Omã e o distanciamento que existia entre o interior e o litoral foi se dissolvendo logo após a expulsão dos portugueses e com o término das lutas entre os clãs rivais pelos Ya'rubí. Esses dois fatores provocaram uma alteração na demografia das cidades do litoral, uma vez que grandes grupos populacionais se deslocavam para esta região (AL-BUSAID, 2010, p. 119). Porém, a marinha trouxe impactos negativos dentro da estrutura social, o enriquecimento pessoal de alguns Imãs devido às atividades comerciais contrariavam os ensinamentos conservadores do Imã Ibadita⁵¹ e foi repudiado por alguns religiosos, o que

⁵¹ Nascido de um grande movimento que percorreu o mundo muçulmano de contestação da autoridade dos califas, os ibaditas, originados do imanato ibadita em Omã (Uman), em meados do século VIII até o fim do IX, desenvolveram aos poucos suas teoria de autoridade legítima. Afirmavam que não havia a necessidade de sempre haver um imã (sucessor e líder) para conduzir uma comunidade e defendiam que qualquer muçulmano podia se tornar um imã, independentemente de sua origem familiar, desde que fosse escolhido pela própria comunidade e agissem de acordo com as leis derivado do Alcorão e do Hadith (mensagem, ação ou história do profeta Maomé, relatado pelos seus contemporâneos), podendo ser deposto caso se revelasse injusto. Esse modo

contribuiu muito para a o agravamento de problemas políticos que levaria os Ya'rubí a entrarem em uma guerra civil.

Sobre o oceano Índico, os impactos foram significativos sobre os povos que estavam ligados direta ou indiretamente com Omã. Entre os efeitos gerados estão a abertura dos portos de Omã ao comércio marítimo internacional e, com a expansão marítima sobre o Índico Ocidental, o porto de Mascate tornou-se o principal polo comercial, funcionando como zona de livre para entrada e saída de embarcações provenientes do Iémen, África Oriental e da Índia, o que possibilitou restabelecer a ligação de Omã com essas regiões que havia sido interrompida no período de dominação portuguesa em Omã e em Mombaça. Outro impacto da marinha na África ocorreu no campo militar. Com as vitórias frente aos portugueses, Omã conseguiu impor seu domínio sobre Mombaça e outras cidades, assim, novos centros comerciais ao sul do mar Arábico se abriram e a influência de outras marinhas mercantes no Golfo Pérsico, no Golfo de Omã e no mar da Arábia foram limitados devido ao avanço militar e comercial da marinha de Omã sobre o oceano Índico⁵². Deste modo, adentramos na terceira teoria sobre o imperialismo, a pericêntrica, cuja ênfase é dada à periferia.

Teoria pericêntrica

Segundo a teoria pericêntrica, a terceira, os Impérios são diferentes de outros tipos de relações internacionais. Essa teoria concentra-se nas características que distinguem as sociedades que são submetidas ao controle imperial, a periferia ou colônia, dos outros tipos de sociedades políticas. Assim, acaba por completar o que falta nas abordagens metrocêntrica e sistêmica, uma relação biunívoca. Entre os problemas que essa teoria apresenta está a

de pensar as ações dos califas abriu diversas implicações para a natureza de governo e seu lugar dentro da sociedade. Os ibatitas residiam em comunidades que se retiraram da sociedade islâmica universal como forma de rejeição ao domínio de governantes injustos, desejavam autonomia para interpretar a lei religiosa e se recusavam dar a um imã ou a qualquer outro governante o poder que podia leva-lo a agir injustamente (HOURANI, 1994, p. 58; 78).

⁵² Al-Busaidi selecionou sete fatores que podem explicar o avanço da marinha de Omã: 1) O avanço dos omanitas na arte da navegação e a sua capacidade de se adaptar a novos métodos para concorrerem com as armadas Europeias; 2) A obtenção, por parte dos omanitas, de alguns navios portugueses aquando da libertação de Mascate em 1650, o que os ajudou a estudar o modelo europeu; 3) O interesse dos Imames Yarubitas em incrementar a construção de navios de grande porte similares aos navios europeus nos arsenais da Índia; 4) A EIC ter aceitado construir navios para os omanitas no porto indiano de Surrate; 5) O recurso a alguns comandantes de outras nacionalidades, nomeadamente da Europa, para dirigirem os navios de grande porte e formarem os omanitas; 6) A existência de diferentes fontes de financiamento para a construção dos navios quer através dos despojos de guerra quer dos provimentos comerciais ou ainda das exportações agrícolas; 7) A importação das madeiras da Índia e das ilhas Maldivas para Oman para a construção de navios médios e pequenos (AL-BUSAIDI, 2010, p. 109).

apontada por Freda Harcourt: “pela sua própria natureza [...] o imperialismo supõe que a força motriz tem de vir do centro de poder, e não da periferia” (DOYLE, 1999, p. 163).

A ideia central da teoria pericêntrica é entender o imperialismo através de um olhar sobre a periferia, procurando entender os fatores que contribuíram para a sua dominação, e o comportamento da periferia frente à metrópole que varia entre cooperação e resistência. Existem momentos em que os agentes imperiais conseguem cativar os indivíduos da colônia de modo a facilitar e prolongar o controle da região sem a necessidade do uso extremo da força bélica. Esse processo é mais fácil de verificar quando analisamos o comportamento da classe dirigente da colônia. Nos países onde esta classe se beneficiou do processo colonial, o uso da violência por parte da metrópole foi menor, podemos pensar na dominação que os Estados Unidos têm hoje sobre seu aliado a Grã-Bretanha, ou na dominação comercial que Omã impôs sobre as cidades suaílis.

Segundo Doyle (1999, p. 166), “a periferia também precisa ser examinada, quanto mais não seja porque a metrópole necessita de uma periferia para ser uma metrópole imperial”. A primeira forma de dominação de Omã sobre os suaílis veio com a expulsão dos lusitanos e conseqüentemente com a expansão marítima, primeiro para o Mar da Arábia e depois para a bacia ocidental do oceano Índico. É nesse contexto que o litoral africano vai sofrer com várias incursões militares promovidas pelos omanis e os portugueses, uma trágica alternância de dois adversários que tomavam, abandonavam e retomavam as ilhas e cidades, onde a cada movimentação de tropas evitava o renascimento da economia local. Em meio a esse contexto de guerra, a cidade de Mombaça torna-se o centro da disputa devido à instalação do Forte Jesus⁵³. As destruições causadas pelos portugueses acabaram bloqueando

⁵³ Com o objetivo de tornar autônoma a parte norte das suas possessões costeiras os portugueses iniciaram a construção do Forte Jesus em Mombaça entre 1593-1594, com a colaboração de um arquiteto italiano, pedreiros vindos da Índia e operários de Melinde, o forte lusitano contava com uma guarnição de 100 homens. Um sultão de nome Al-Hasan foi escolhido como chefe, mas com as pressões políticas exercidas pelo governador português, o capitão Manuel de Mello Pereira, Al-Hasan foge de sua função para Arabaja (provavelmente Rabai) onde é acolhido pelos muzungulo (africanos). “As fontes portuguesas contam de forma pontual sobre este grupo. Sem dúvida, tal grupo foi absorvido por grupos de imigrantes vindos de Shungwaya – talvez pelos ancestrais dos rabai, um dos grupos miji kenda”. Tempos depois, em 1609, al-Hasan é assassinado pelos próprios muzungulos em troca de um certo número de pedras preciosas e tecidos oferecidos pelos portugueses (SALIM, 2010a, p. 898-899; 901). Tal crime é reprovado pelas autoridades de Lisboa que para se redimirem enviam o filho de al-Hasan, Yūsuf, a Goa, onde se casa com uma portuguesa e troca o seu nome para Dom Jerônimo. Porém, Yūsuf esperou o dia da festa cristã de Assunção, em 15 de agosto de 1631 em Mombaça para iniciar a tomada da cidade, e quando um comandante português veio cumprimentá-lo, Yūsuf cravou em seu peito um punhal como sinal de início de guerra (KI-ZERBO, 1999, p. 385). Aos olhos de Yūsuf esse episódio marca o início de uma *jihad* e o retorno do Islã à Mombaça. Com o auxílio de centenas de adeptos suaílis e africanos, Yūsuf conseguiu sua primeira vitória sobre os portugueses em janeiro de 1632. Logo depois, ele partiu para Arábia em busca de apoio dos turcos para assim consolidar sua conquista, sem sucesso ele retornaria à Mombaça e continuaria lutando contra os portugueses até morrer em 1637. Entre 1636 a 1637, Yūsuf conseguiu motivar Faza, Lamu, Manda e Pate a realizarem inúmeras expedições militares contra os portugueses. Mas a resistência promovida por Yūsuf

o trânsito comercial, pois as incursões militares tomaram o controle alfandegário de muitas cidades dificultando ainda mais a retomada do comércio, já que muitos mercadores árabes e indianos não se dirigiam mais à costa suaíli para não beneficiar os portugueses e/ou evitar que suas mercadorias fossem confiscadas (KI-ZERBO, 1999 p. 383; 385)⁵⁴.

Aproveitando-se desse fator, Omã procurou ajudar os suaílis a retomarem sua autonomia frente a um inimigo em comum. Com a instalação de algumas guarnições e a ajuda direta nos conflitos no contexto da tomada do Forte Jesus, os chefes de Mombaça expulsaram os omanis da cidade em março de 1696, mas em outra ofensiva os omanis contaram com a ajuda do shaykh de Lamu, que se encontrava a bordo de um dos sete navios da frota de Omã. 3.000 homens desembarcaram em Mombaça e a ocuparam sem dificuldade. Os portugueses, sitiados e apoiados por Melinde e Faza, resistiram por dois anos dentro do Forte Jesus, que foi destruído por Omã em uma batalha onde “mil portugueses e cinco mil suaílis” morreram, em novembro de 1698. Os lusitanos de Goa mandaram uma missão até Mombaça, porém tarde demais. Em dezembro a bandeira vermelha de Omã já tremulava no alto do forte (KI-ZERBO, 1999, p. 386)⁵⁵.

Assim, a emblemática queda do Forte Jesus pode ser considerada um marco na geopolítica da região, pois simboliza o início da expansão imperial de Omã frente à decadência dos portugueses e, quando Sayyid Sa‘īd (1804-1856), sultão de Mascate e Omã, optou por melhorar e ampliar o controle de suas possessões africanas, os portugueses já não se figuravam como fortes opositores e, sim, uma família de origem árabe omani que governava Mombaça, os Mazruis. As ações de resistência promovidas pela periferia são visíveis em suas

não obtivera sucesso, tanto é que na porta do Forte Jesus há uma inscrição de 1635 proclamando a vitória portuguesa frente aos rebeldes (SALIM, 2010a, p. 902).

⁵⁴ Competindo junto aos portugueses temos os turcos, que após conquistarem a cidade do Cairo em 1517, expandiram suas fronteiras até as terras do Adem e do Iémen, entrando em conflito no Mar Vermelho com os povos negus da Etiópia. No ano de 1585, o emir turco ‘Alī Bey realizou uma excursão pelas cidades litorâneas da África Oriental difundindo a promessa de expulsar os portugueses da região. Mas a expulsão dos portugueses de algumas regiões do litoral só foi realizada com a chegada dos Zimbás, povos oriundos do sul do continente africano. Guiados por um mulçumano, os Zimbás se apoderaram de Quíloa e expulsaram os turcos da cidade em 1587. Anos depois os Zimbás avançaram sobre os portugueses, primeiro tentaram uma via diplomática e mandaram um representante para Mombaça, tempos depois a cidade foi invadida. Com a população exterminada a excursão militar de Zimbás seguiu para Melinde. Todavia, o processo de expansão dos Zimbás foi interrompido com a chegada de outros povos do interior da África, os Segejus (KI-ZERBO, 1999, p. 354-385).

⁵⁵ Anos depois da queda do forte os portugueses tentaram resistir e permanecer em Mombaça. Entre 1728 e 1729, aproveitando-se da fraca presença omani na cidade e do descontentamento de alguns setores da sociedade com a presença desses árabes, os lusitanos construíram uma pequena repartição na cidade e reorganizaram uma ofensiva com o apoio de Pate e marcharam sobre Mombaça. Junto a essa medida, procuraram intimidar os soberanos de Wasini, Vumba, Pangani, Mtangata, Tanga, Zanzibar e Pemba para reafirmarem sua lealdade ao rei de Portugal (SALIM, 2010a, p. 906).

atuações militares, os suaflis não ficaram passivos frente à alternância de dominação entre Omã e Portugal, em benefício próprio procuram apoiar um dos lados. Melinde e Faza lutaram ao lado dos portugueses e Lamu a favor de Omã. Em 1729, um exército composto por habitantes de Mombaça e pelos muzungos, chefiados por um comandante de Mombaça, que recentemente havia ido até Goa solicitar a retirada dos portugueses da cidade, atacou os setores controlados pelos lusos. Sitiados e sem alimentos, em novembro de 1729, os portugueses se renderam e foram obrigados a se refugiarem em Moçambique. Anos depois, Pemba, Máfia e Zanzibar seguiram o exemplo de Mombaça e expulsaram os portugueses de seus territórios (SALIM, 2010a, p. 906).

Para Salim (2010a, p. 908), a expulsão dos portugueses da África Oriental foi fruto das próprias Cidades-Estado suaflis que, nesse esforço de guerra, enfraqueceram-se de tal modo ao ponto de não suportarem a invasão dos omanis em Mombaça e Pate, anos depois. Os Mazruis se postaram como forte opositores ao avanço imperial dos portugueses e dos omanis. Além disso, aproveitaram-se da situação de instabilidade da região para ampliar sua zona de influência. No começo do século XIX, os Mazruis conseguiram, no contexto de combate contra os portugueses, tornarem-se autônomos para desafiar abertamente a dinastia dos busa'idi, que reinava em Mascate, uma autonomia possível graças à ajuda dos shaykh suaflis das Ithnaashara Taifa (Doze Nações) divididas em duas federações: as Thelaatha Taifa (Três Nações) e as Tissa Taifa (Nove Nações). Os chefes destes grupos participavam ativamente da administração de Mombaça e acabaram se unindo em prol da colonização de outras cidades suaflis e contra um inimigo comum, os omanis. Assim, o avanço sobre portugueses e os omanis foi acompanhado de invasões e conquistas de algumas cidades suaflis. Primeiro, os Mazruis se instalaram em Pemba onde se tornaram grandes produtores de arroz. Em 1807 conquistaram militarmente Pate e, no ano de 1811, um sultão leal aos Mazruis assumiu o comando da ilha. Entre os anos de 1812 e 1813, forças militares formadas por guerreiros de Pate e dos Mazruis marcharam em direção à ilha de Lamu, desembarcaram no povoado de Shela e deram início à batalha de Shela (SALIM, 2010b, p. 249; 255-257).

Os Mazruis conseguiram controlar Mombaça, Pemba e Pate, porém foram derrotados e expulsos de Zanzibar onde a presença de Omã, assim como em Kilwa, já se encontrava consolidada. Nessas regiões, a atuação imperial de Omã ocorreu de outra forma. Lutando ao lado da classe dirigente local, os omanis expandiam sua influência via a diplomacia política. Lamu venceu os Mazruis e, após a vitória, procurou ajuda e proteção do governante de Omã Sayyid Sa'ïd, que concedeu auxílio e alocou na ilha um governador busa'idi e uma guarnição militar para conter as ameaças de Pate e dos Mazruis. Esta guarnição servia também para

Omã ampliar a sua zona de atuação na costa leste africana, colocando dentro do governo de Lamu alguns dirigentes a seu favor e, em 1822, Sayyid Sa'īd e o governador instalado por ele em Lamu entraram em combate contra os Mazruis em Pate. Sayyid Sa'īd conseguiu estabelecer uma guarnição e um sultão pró-busa'īdi nesta ilha. Ainda neste mesmo ano, os Mazruis foram desafiados em Pemba e a ilha foi conquistada por Sayyid Sa'īd em 1823 (SALIM, 2010b, p. 255-258), e a partir de então, os Mazruis se encontravam vulneráveis ao avanço de Omã⁵⁶.

O ponto inicial analítico para a explicação dos impérios encontra-se na relação entre os atores da metrópole e da periferia, esta última invadida por forças transnacionais, mercadores, grupos empresariais, tropas militares, diplomatas estrangeiros, etc (DOYLE, 1999, p. 164). No caso suaíli, Omã aproveitou-se do longo período de conflito que a região passou para criar laços de dominação, a primeira forma de controle veio com a expansão militar e comercial sobre a bacia ocidental do Índico, no contexto de expulsão dos portugueses, e com o desenvolvimento de sua poderosa marinha mercante e militar construída ao longo dos séculos XVII e XVIII. Omã também se impôs militarmente frente às Cidades-Estado suaílis, com a atuação direta nas guerras contra os invasores do ocidente (portugueses, ingleses e holandeses). No final desses conflitos, Omã torna-se hegemônica já que sua esquadra naval se figura sem adversário, deste modo, ao chegar o século XIX as cidades

⁵⁶ Antes de se darem por vencidos os Mazruis solicitaram o apoio da Grã-Bretanha, foram atendidos por Owen, oficial da marinha britânica que em 1824 instalou em Mombaça um protetorado britânico. O protetorado não foi bem aceito por Omã, nem mesmo estimulado pela Grã-Bretanha. Aliás, a postura desta última foi ambígua, não desaprovaram a iniciativa de Owen, mas tão pouco a acolheu com entusiasmo. Owen tinha a esperança de que o protetorado em “Mombaça pudesse servir de base para luta contra o tráfico de escravos”. Porém, os britânicos tinham um estreito laço diplomático com Omã e a intenção destes europeus era reduzir o tráfico de escravos por meio da intermediação de Sayyid Sa'īd, com quem havia assinado o tratado de Moresby em 1822. O protetorado em Mombaça durou apenas dois anos, o descontentamento dos Mazruis com as intervenções dos oficiais britânicos em seus assuntos políticos, a limitação da importação de escravos e a divisão com eles dos direitos alfandegários chegou ao limite em 1826. Neste mesmo ano, o governo britânico decidiu que era com Sayyid Sa'īd com quem trabalhariam. Após o apoio diplomático, Sayyid Sa'īd inicia uma série de expedições militares contra Mombaça, 1828, 1829 e 1833. Os Mazruis conseguiram vencer as três, as duas últimas com a ajuda de outros grupos suaílis das Três e das Noves Nações. Porém, as expedições militares conseguem enfraquecer política e militarmente os Mazruis, que vão aos poucos perdendo suas possessões. Sayyid Sa'īd consegue colocar sobre sua influência Pemba e Pate e, uma expedição militar realizada em 1837 sobre Mombaça não encontrou resistência alguma e os Mazruis foram exilados para o interior do continente. A expulsão dos Mazruis simboliza uma trégua nas disputas políticas sobre as Cidades-Estado suaílis. Desde o século XVI, os habitantes desta região testemunharam inúmeras invasões: turcos e portugueses no século XVI, ingleses e holandeses no século XVII e os omanianos no século XVIII. Em meio às guerras travadas contra os invasores, as classes dirigentes procuravam expandir suas propriedades, invadindo e pilhando as cidades concorrentes, fazendo e desfazendo alianças políticas com os invasores de acordo com os seus interesses. Esses fatores contribuíram para o agravamento da situação política da região, pois as guerras e invasões impediam o desenvolvimento do comércio local, da agricultura e do lucrativo comércio marítimo. Em meio a esse clima de guerras e invasões, Omã acabou se tornando hegemônica na África Índica no final do século XVIII. Agora, sem nenhuma potência em seu caminho, Sayyid Sa'īd inicia o processo de colonização da África Oriental (SALIM, 2010b, p. 258).

suaílis se encontram fragilizadas devido ao turbulento clima de invasões e guerras dos séculos anteriores, o que as deixavam sem recursos para fazer frente ao poder de Omã.

Esse clima turbulento resultou em inúmeras transformações nas estruturas socio-políticas e econômicas das cidades suaílis, configurando-se assim na segunda forma de controle, que é simplesmente a consequência direta da primeira. Na medida em que Omã buscava fragmentar a unidade dessas cidades do ponto de vista militar, não pouparam esforços para instalar governantes favoráveis à sua política ou beneficiou a classe dirigente local que de alguma forma era simpatizante a suas ações. Esta forma de controle político mantinha a autonomia administrativa da classe dirigente, os quais exerceram um importante papel junto aos omanis na expulsão dos portugueses ao sul do rio Rovuma, na fronteira entre Moçambique e a Tanzânia em 1728. Após a expulsão, os omanis começaram a instalar dirigentes pró-Omã e guarnições militares na costa suaíli. Essas ações aconteciam simultaneamente com o avanço do monopólio comercial no Índico, o que diminuía ainda mais a força econômica das cidades suaílis, tornando-as dependentes da marinha de Omã. Consequentemente, a atuação dos omanis caminhava na busca de evitar uma união entre as Cidades-Estados, exemplo, quando os Mazruis procuraram ampliar suas fronteiras no decorrer das guerras em Mombaça, Omã tratou logo de apoiar a ilha de Lamu e Pate, evitando assim que uma cidade, no caso Mombaça governada pelos Mazruis, criasse algum tipo de união entre estas cidades em torno de uma única bandeira.

Omã não se envolveu nesses conflitos com o intuito de ajudar os suaílis contra os invasores europeus, pelo contrário, procurou agir de acordo com o seus interesses. De início, a presença de Omã concentrava-se em Mombaça, Zanzibar e Kilwa, mas em Mombaça a classe dirigente de origem Mazrui mantinha sua autonomia com a ajuda dos shaykh das Três e das Nove Nações e quase sempre desafiavam a dinastia Busa'idi que governava Mascate. Esse processo se deu praticamente em todas as Cidades-Estado suaílis onde a presença de Omã não era forte o suficiente para comandar os assuntos políticos. No litoral do Banadir, por exemplo, a autonomia política se fazia presente nos centros comerciais como em Mogadíscio Merka, Brava e Warsheikh, onde os shaykh somalis mantinham estreitos laços comerciais com árabes e indianos (SALIM, 2010b, p. 252; 258)

Esta autonomia foi mantida mesmo após a instalação do Sultanado de Omã em Zanzibar em 1840, e em meados de 1800 uma parte do litoral suaíli ainda era governada por famílias suaílis. No arquipélago de Máfia e suas principais vilas, Kisimani, Chole e Kua, essas famílias dirigentes exerciam o poder real, dentre elas a de Shatri, até mesmo em Mombaça e Kilwa onde a presença de Omã se fazia presentes há mais tempo a classe dirigente conservava

uma função administrativa livre, mas essa autonomia política foi aos poucos sendo absorvida por Omã. Sayyid Sa'īd, que governava Omã entre 1804-1856, responsável pela fundação do sultanato de Zanzibar em 1840, instalou uma guarnição militar em Kilwa Kisiwani para tirar proveito do tráfico de escravos que os franceses já haviam estabelecido. Mombaça e Melinde, que tinham decaído após a chegada dos portugueses, não assistiram a sua situação melhorar no começo do século XIX e Sayyid Sa'īd dedicou-se a desenvolver Melinde via implantação de uma colônia omani, que nos anos de 1870 se tornaria exemplo de desenvolvimento agrícola, outras cidades receberam influência direta de Sa'īd em suas organizações políticas, como Mogadício, o arquipélago de Lamu (SALIM, 2010b, p. 250-254)⁵⁷. Sob a administração de Sayyid Sa'īd, Omã procurava direcionar o desenvolvimento das Cidades-Estado a seu favor, tornando-as cada vez mais dependentes de sua marinha para exportar os seus produtos.

Para Salim, este processo de colonização foi o resultado das ambições essencialmente econômicas de Sayyid Sa'īd que, a justo título, considerava-se antes de tudo “um príncipe mercador”, que procurou fazer da ilha de Zanzibar o centro administrativo desta colonização. Uma ilha que no século XVIII não possuía a mesma importância política e econômica de Mombaça ou Melinde, transformou-se completamente com a chegada da dinastia busa'īdi ao poder em Omã. Em 1799, Yākūt, eunuco etíope escravo alforriado e detentor de vários territórios em Omã, que administrava Zanzibar, foi substituído por um governador omaniano (*wālī*), parente do dirigente (*imān*) de Mascate. No começo da administração deste novo dirigente, um chefe local entre os *mwenyi mkuu* (africanos) colaborava com os omanis coletando os impostos sobre os nativos *hadimu* e *tumbatu*, que viviam da agricultura e de pequenas atividades marítimas (SALIM, 2010b, p. 250; 254). No ano de 1796, o governante da ilha pagou ao tesouro de Omã 40.000 piastras (moedas de pratas). 15 anos depois, em 1811, outro governador depositou 60.000 piastras nos cofres de Omã (SALIM, 2010a, p. 912). Em 1828, Sayyid Sa'īd visitava a ilha pela primeira vez e se encantou com os rendimentos comerciais, com a duplicação do comércio entre 1828 e 1834 (M'BOKOLO, 2011, p. 271).

⁵⁷ Em 1842, Sayyid Sa'īd nomeou um representante seu em Mogadício, como forma de gerenciar os assuntos políticos da cidade a seu favor. Em muitas cidades da costa sua'īli, a classe dirigente possuía vínculos políticos e econômicos com Omã. No arquipélago de Lamu, Pate era governada pela dinastia Nabhanita, portadores da *siwa* (presa) de marfim e que fez da cidade a mais poderosa do arquipélago. No entanto, no começo dos anos de 1800, esse poder declinava em meio aos conflitos internos de sucessão e rivalidades com as ilhas vizinhas, especialmente com Lamu. Outra dinastia omani presente em África era os Busa'īdi, que formava a classe dirigente que governava Zanzibar. Os Busa'īdi haviam se intrometido nos conflitos internos em Lamu e Pate, com o objetivo de dominá-las, o que foi alcançado após o fim das lutas internas pelo poder (SALIM, 2010b, p. 253).

À medida que Zanzibar se tornava, segundo a vontade de Omã, o centro do desenvolvimento da África Oriental após a expulsão dos portugueses, alguns chefes mwenyi mkuu, viram-se aos poucos privados de seu poder político e o seu povo de suas terras. Progressivamente, vários colonos omanis foram se instalando na ilha de Zanzibar, especialmente nas terras férteis do norte e leste e, além dos combates contra os portugueses e o controle do comércio marítimo no Índico, as guerras Napoleônicas (1803 à 1815) contribuíram para o enfraquecimento da presença europeia no comércio com as Índias orientais. Se aproveitando desse fator, Sayyid Sa'īd procura navegar sob bandeira neutra e, aos poucos, começou a monopolizar uma grande parcela do comércio marítimo que era feito pelas embarcações europeias. Tais ações foram alvo de reclamações por muitos comerciantes ingleses que se encontravam impotentes frente ao poder naval de Omã, mas Sayyid Sa'īd havia continuado a política de neutralidade que seu pai havia começado no final do século XVIII, o que deu ao seu governo estabilidade política para avançar sobre a costa suaíli, e convencido do potencial econômico desta região, não tardou em transferir parte da administração de Omã para Zanzibar em 1840, instituindo o Sultanato de Zanzibar (SALIM, 2010b, p. 250; 254-255).

Há, segundo Doyle (1999, p. 170), dois modos de dominação imperial: o modelo formal, que significa o “domínio por anexação e o governo de governadores coloniais, apoiado por tropas metropolitanas e colaboradoras locais” (exemplo, o modelo do Império Romano); e o modelo informal, onde o controle é “exercido indiretamente por meio da corrupção e manipulação de elites colaboradoras dependente, sobre a política interna e externa do regime periférico, que é legalmente independente”. Ao que tudo indica, Omã se valeu de uma dominação informal, pois mesmo com a implantação do Sultanato de Zanzibar, em 1840, a autonomia política e administrativa das classes dirigentes suaílis não foi substituída por completo por uma autoridade vinda de Omã, nem mesmo a área territorial das cidades suaílis foi reconfigurada como, por exemplo, fizeram os portugueses em sua colonização no Brasil por meio da nomeação de Capitães-donatário para as Capitâncias Hereditárias. Os impérios implicam em uma relação política entre a periferia e a metrópole, que se encontram unidas por forças transnacionais conscientes e também constituem um complemento para as relações políticas entre estados-nações.

Quando analisamos de forma geral o quadro do imperialismo europeu do final do século XIX, notamos que nas colônias duas instituições da metrópole se faziam fortemente presentes, a polícia e o exército. Ambas tinham como objetivo a manutenção da ordem em prol da prosperidade econômica da metrópole, um modelo muito diferente do instituído por

Omã, onde a força militar se fazia presente apenas para proteção de algumas famílias dirigentes, dos chefes das alfândegas, do sultão local e para a conservação da dinâmica do comércio marítimo, por meio da escolta das embarcações. A força bélica praticamente só era utilizada para a continuidade e prosperidade do comércio marítimo (e conseqüentemente de Omã), fora esse caso não havia necessidade de manutenção de tropas omanis em território suaíli.

Esse modelo informal de colonização imposta por Omã talvez tenha se beneficiado da força da tradição, ou seja, da relação socio-histórica entre Omã e as cidades suaílis. Os árabes chegaram à África Oriental muito antes da expansão do Islã e muitas famílias da classe dirigente suaíli exaltavam sua ligação com alguma dinastia árabe do passado, além disso, a religião muçulmana e a ligação comercial entre ambas devem ter contribuído ainda mais para a manutenção e prosperidade desse modelo colonial informal. Talvez o peso da tradição tenha ajudado Omã no contexto das invasões portuguesas no século XVI, fazendo com que algumas cidades suaílis lutassem a seu favor, já que esses invasores não tinham nenhuma relação com a região e eram de cultura e religião completamente diferente. Contudo, isso não deve ser visto como uma regra geral, os dirigentes das Cidades-Estado possuíam seus objetivos particulares e, em várias ocasiões, alternavam de lado no decorrer dos anos, exemplo a própria atuação dos Mazruis.

Porém, só a força da tradição não é suficiente para que um império se consolide. Os benefícios materiais e políticos que a classe dirigente suaíli teve foram persuasivos demais para que eles ajudassem os omanis em seu projeto imperialista. Eles foram incorporados ao progresso e enriquecimento comercial que os árabes geraram no oceano Índico, o que acaba por caracterizar aquilo que Doyle chamou de *periferia patrimonial*, “tipificada, por um estado central, com alguma diferenciação social, e pouca lealdade comunal”. As periferias patrimoniais inclinam-se para um domínio informal. A sabedoria formal é deixada nas mãos da elite local e quando se faz necessário um domínio formal, conduz-se então para o domínio indireto e a direção local é conferida à elite periférica colaboradora. O domínio informal da metrópole ocorre por meio da colaboração dos governantes da periferia que muitas vezes são legalmente independentes da metrópole, mas não politicamente. É um padrão oposto ao domínio formal, onde a anexação de territórios e o domínio da população ocorre por meio da instalação de algum governador colonial com a colaboração das elites da colônia (DOYLE, 1999, p. 166; 170).

Mas, o que permite uma periferia ser conquistada e, paralelamente, encorajar a violência por parte da metrópole? Segundo Doyle (1999, p. 167), a fraqueza da periferia não

está apenas relacionada à desvantagem tecnológica e/ou militar, é produto de sua organização social, resulta acima de tudo do comportamento social anexo a distintas formas de organização social, especificamente a diferenciação e a integração social. Na maior parte dos casos, a diferenciação social está vinculada à especialização e à separação das atividades que as pessoas desempenham dentro da comunidade. Esta diferenciação existe para distinguir as funções sociais, econômicas, culturais, políticas, etc., mas também é utilizada para identificar a estratificação dos papéis que os indivíduos ocupam dentro da periferia, distinguindo, por exemplo, capitalistas e trabalhadores. Já a integração social está ligada à criação de uma comunidade por meio da conexão de espaços geográficos distantes da metrópole, ou às características comuns que minimizam o impacto da estratificação social. A integração não é o mesmo que não-diferenciação, a metrópole e a periferia podem constituir sistemas econômicos, sociais, políticos e culturais completamente diferentes, mas é capaz de serem integrados por meio de valores, direitos e deveres compartilhados por todos, ou por interesses independentes que permitem esta integração criada por um mercado comum.

Nesse aspecto, as cidades suaílis acabaram por se integrar ao império comercial de Omã a partir do momento que o comércio marítimo criou interesses lucrativos para ambos, para a classe dirigente das Cidades-Estado e as elites omani, o que não significa dizer que as outras formas de dominação, como a interferência política e a força militar, não tenham sido determinantes para que esse mercado se desenvolvesse. Somado a esse fator, os dois lados já compartilhavam valores parecidos, construídos pelas relações socio-históricas e conservados pela tradição árabe da classe dirigente suaíli. A ausência de diferenciação social e de comando político central tornou difícil para as sociedades do tipo tribal, tipificada pela inexistência de um estado central, com uma fraca diferenciação social, organizar grandes campanhas defensivas frente à invasão colonial (DOYLE, 1999, p. 166; 168), é o caso das sociedades encontradas por Giraud durante a sua viagem, que diferente da costa suaíli resistiu bem menos à colonização europeia.

No caso das sociedades patrimoniais, apesar de serem socialmente diferenciadas em relação às sociedades do tipo tribal, também não possuem um governo central forte e uma integração social da comunidade, qualidades que são fundamentais para resistir ao avanço da metrópole. Contudo, neste modelo de sociedade é capaz de se integrarem a economia transnacional cuja base é a metrópole, e se beneficiarem com essa relação durante algum tempo. Determinados setores, especialmente os dirigentes e as elites, associam-se à metrópole numa cooperação que beneficia ambos, entretanto, com o passar dos anos, o governo da metrópole pode, para resguardar seus interesses transnacionais de invasão à periferia

patrimonial, alegar a necessidade de um controle mais efetivo e, nesse processo, os chefes patrimoniais vão aos poucos perdendo sua base política e econômica. No caso de a elite patrimonial sobreviver a essa crise de relacionamento, quer essa crise venha de uma falência ou de uma revolta, os dirigentes metropolitanos acabaram assumindo o controle total da periferia, fazendo com que a elite local seja substituída por governadores coloniais, destruídas por completo, subordinada e condenada a reinar como testas de ferro (DOYLE, 1999, p. 169). O sultão Said transferiu parte do Sultanato de Omã para Zanzibar em 1840 com a intenção de melhorar o controle sobre suas posições, talvez essa ação tenha sido determinante a partir do momento em que a classe dirigente suaíli já não respondia por completo ao domínio informal.

A durabilidade do império

Para concluir, temos que falar sobre a durabilidade do imperialismo de Omã sobre a África Índica. Alguns dos maiores impérios perduraram porque conseguiram ultrapassar o “limiar agustiniano” do governo burocrático autônomo, ao invés de se definharem em guerras civis. Nos impérios onde a área periférica era extremamente vasta frente ao tamanho e a quantidade de recurso da metrópole, como foi o caso de Omã, estes só sobreviveram por um longo período quando se mostraram capazes de criar modelos políticos onde as elites da periferia governassem a favor dos interesses da metrópole. Roma se reorganizou burocraticamente e o império sobreviveu por mais 400 anos; a Espanha manteve seu império nas Américas para além do século XVI criando laços de lealdade com setores de ambos os lados do Atlântico; a Inglaterra não ultrapassou esse limiar. Os despojos coloniais por parte de alguns contribuiu para a formação de pequenos problemas no funcionamento da política interna da metrópole e, no caso específico de sua colônia na América, o império era puramente colonial, cujos laços transnacionais rapidamente se enfraqueceram no século XVIII, pondo fim ao único pilar que sustentava a colonização, provocando uma revolta generalizada que Roma e Espanha, por exemplo, não conheceram (DOYLE, 1999, p. 172). Omã não cometeu o mesmo erro que os ingleses e, ao que parece, sua colonização na África Índica ultrapassou o limiar agustiniano, laços transnacionais foram criados em torno do comércio marítimo e da extensa relação socio-histórica, que levava a ambos os lados compartilharem a mesma cultura, religião, costumes e o gosto (ou necessidade) pelo comércio marítimo.

Segundo Doyle (1999, p. 172-173), “um império duradouro pressupõe a coordenação burocrática imperial e a integração transnacional contínua nas esferas políticas, econômicas e cultural”. Esta integração pode unir a periferia à metrópole da mesma maneira que Caracala se

integrou legalmente ao império de Roma em 212, e as Cidades-Estado suaíli ao domínio de Omã. Os impérios procuram o caminho da paz, mas o imperialismo contém em si um duplo drama: primeiro, os impérios modernos, baseados no nacionalismo étnico da metrópole, podem não conseguir completar a integração da periferia; segundo, os impérios extensos, que tem a pretensão de sobreviver tempo suficiente para concluir o processo de integração da periferia, tem que atravessar o limiar agustiniano do domínio burocrático imperial, mas a burocratização da metrópole destrói o governo participativo. “A liberdade e o império surgem assim, quer analítica quer historicamente, como opostos, para a periferia desde o início e para a metrópole no fim”.

Contudo, nenhum império dura para sempre, eles desaparecem quando as condições para a sua existência e crescimento entram em colapso, caem rapidamente quando a unidade do estado desaparece, e caem lentamente quando a autonomia burocrática se arruína ou quando a força da sociedade transnacional se atrofia. Os impérios também caem quando o nível de recursos disponíveis se reduz e provoca o enfraquecimento de sua resistência frente às invasões estrangeiras, e a força para manter a fidelidade dos colonizadores na periferia tornam-se incertas. Já outros impérios caíram devido às forças oriundas da periferia, quando esta consegue sua independência. A periferia, no decorrer do desenvolvimento da política colonial, pode chegar a um ponto onde a colaboração com a metrópole torna-se inaceitável e a elite colonial expulsa os colonizadores por meio de uma revolta anticolonial (DOYLE, 1999, p. 173).

O império comercial de Omã sobreviveu por mais de 300 anos, do século XVI ao XIX. Sua força marítima garantia lucratividade para a classe dirigente suaíli e para os sultões de Omã. Sua maneira informal de dominação de uma periferia patrimonial foi assegurada pela força da tradição, um laço tão ou até mais forte que a força bélica, apesar disso, este império chegou ao fim, não por meio de uma revolta anticolonial, como ocorreu na América Ibérica, não ouve, ao que parece, a falência do império comercial, até mesmo porque na segunda metade do século XIX esse império ganha outra dimensão tanto em volume econômico quanto em controle político, com a instalação do Sultanato de Zanzibar em 1840 (tema do próximo capítulo). Talvez seu modelo colonial tenha chegado ao limite do desenvolvimento ou, o mais provável, veio a se chocar com outra potência imperial, a Grã-Bretanha do século XIX que incessantemente buscava controlar o comércio das Índias Orientais.

CAPÍTULO 4: O SULTANATO DE ZANZIBAR

No início da década de 1840, a intervenção de Omã sobre a África Oriental se fazia em nível político e comercial, e o triunfo de Sayyid Sa'īd estava presente desde Mombaça até os limites com Moçambique. Sob uma colonização diferente do modelo Europeu, a colonização de Omã era simultaneamente econômica e política. A primeira, graças ao monopólio do comércio marítimo, a segunda em menor medida, já que a autonomia administrativa das classes dirigentes das cidades ainda continuava grande⁵⁸. A organização política exercida pelo omanis sobre as autoridades locais ocorria por meio de tributos: a classe dirigente das Cidades-Estado suaílis pagavam impostos a Omã e lhe enviavam escravos e trabalhadores, em troca, os omanis eram responsáveis por manter nas cidades uma guarnição militar, composta por soldados oriundos do Hadramaut ou do Beluchistão, o que não compreendia uma força militar muito numerosa, mas que o suficiente para proteger os portos e os chefes das alfândegas indianas instalados nas diferentes cidades do litoral (VIDROVITCH, 2004, p. 523).

O sultanato de Zanzibar dependia do comércio internacional. O cargo mais importante era o do sultão. Sua função consistia em arrecadar os impostos e proteger militarmente o litoral africano, também era o responsável pela política externa, com a assinatura de tratados comerciais, militares e políticos com as nações estrangeiras. O segundo cargo, em importância, era do chefe de alfândega, escolhido entre os ricos banqueiros indianos, sua função era a de gerenciar todo o volume de mercadorias que entravam e saíam dos portos suaílis controlados pelo sultão de Zanzibar (VIDROVITCH, 2004, p. 523). Esses indianos também eram os encarregados pelos investimentos nos portos, com a manutenção e instalações apropriadas, financiamento de alguns barcos comerciais e de expedições caravaneiras para o interior do continente africano, responsáveis pela busca e apreensão de

⁵⁸ Nessa época, a administração e os procedimentos jurídicos das Cidades-Estado estavam organizados sobre a mistura de direito costumeiro e direito islâmico. Em Sadani, Pagani, Mtangata, Tanga, Vanga e Vumba Kuu, uma administração tradicional que exercia a função de impor multas e julgamentos, contava como ajuda de subordinados, o *shaba*, o *mwenyi mkuu* e o *amiri*, selecionados entre os clãs de maior importância, estes administradores africanos locais, chamados de *jumbe* ou *diwani*, que portavam as insígnias de poder *siwa* (presas), os tambores e o guarda-sol. Em outras cidades suaílis as insígnias de poder *siwa* eram representadas pelo *diwani* e, além dos tambores e dos guarda-sóis, os tamancos de madeiras e o turbante também eram símbolos de poder. A classe dirigente de Vumba Kua adotou o título de *diwani* (do persa *divan*, “conselho”). Sua população, os vumbas, era constituídos por elementos shīrāzī, africanos e árabes xarifitas, e as cerimônias de investidura englobavam um ritual islâmico e um ritual africano não islâmico. Em Vumba Kua, as funções dos *diwani* eram de ordem jurídicas e se estendiam por um vasto território, o do *jumbe* se limitava somente à cidade ou parte dela, sua classe dirigente contava também com o auxílio dos *shaba*, o *mwenyi mkuu* e o *amiri*, escolhidos entre os clãs de grande expressão (SALIM, 2010b, p. 252).

escravos e extração de marfim. Essa organização socioeconômica se formou por volta de 1840 e permaneceu estática até o final do século XIX, sua divisão estava caracterizada assim:

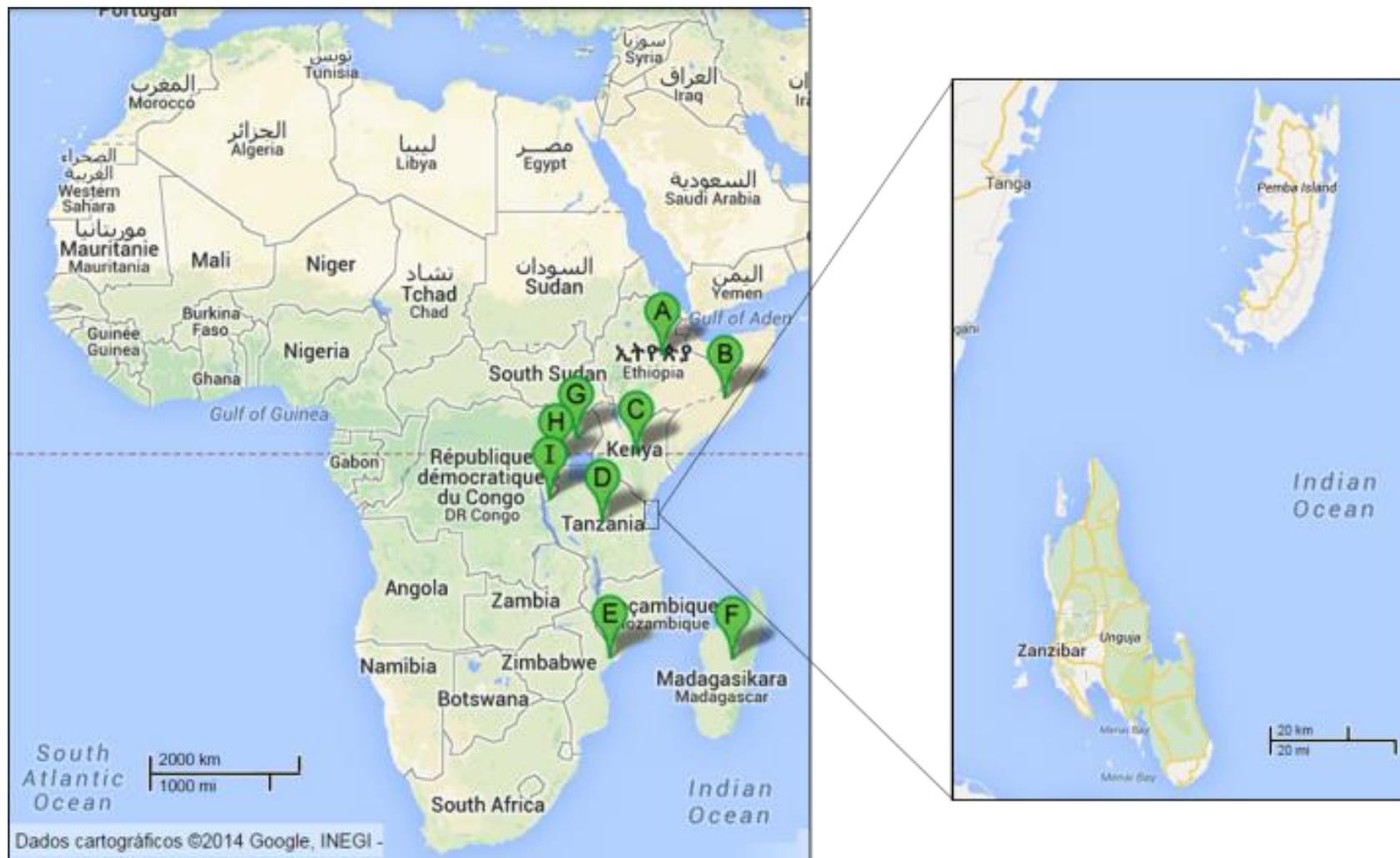
[...] os árabes dirigiam as operações comerciais para o interior do continente e possuíam os meios de produção, a terra e os escravos, em que assentavam as exportações agrícolas; os indianos forneciam o crédito necessário ao comércio, controlando assim todo o sector da circulação dos bens (M'BOKOLO, 2011, p. 276).

Junto a essa divisão das funções econômicas, a sociedade de Zanzibar se caracterizava pela diferenciação racial, étnica e cultural, típica de uma sociedade escravista:

[...] a posição social e económica de cada pessoa variava em função da sua origem étnica, consoante fosse árabe, indiana, swahili (africano ou mestiço da costa) ou africano em geral, sendo que, no interior dos dois primeiros grupos, o gozo dos privilégios variava ainda conforme a pertença política, religiosa ou étnica (M'BOKOLO, 2011, p. 276).

Esta organização se fazia presente nas ilhas de Zanzibar e Pemba (ver mapa 8, p. 114), onde Sayyid Sa'íd construiu o Sultanato de Zanzibar. A ilha de Pemba tinha uma importância política e administrativa menor, mas era exatamente igual em rendimentos econômicos a Zanzibar. As atividades econômicas estavam todas concentradas para atender ao mercado internacional, cuja natureza pode ser explicada por dois conceitos: “*Estado compradore e Império comercial*”. O conceito de *Estado compradore* foi forjado para explicar a dependência que Zanzibar tinha do dinheiro proveniente dos investidores indianos e dos produtos industrializados ocidentais: armas de fogo, tecido de algodão, pólvora, pérolas, etc., bens necessários às trocas comerciais que compreendiam uma ampla parcela das suas exportações (daí a noção *compradore*). Já o termo *Império comercial* servia para designar a dependência que o Sultanato possuía da exportação de cravo-da-índia, e do coco, produzidos no sistema de *plantation*, e da exportação do marfim este-africano (termo usado para diferenciar o marfim da África Oriental das demais regiões da África e da Ásia). Os recursos fiscais de Zanzibar, assim como a sua prosperidade, assentavam-se nesse *Império comercial*, bem como o avanço da fronteira suaíli para o interior do continente africano, a consequência e a vitalidade do desenvolvimento deste “império comercial” (M'BOKOLO, 2011, p. 272-273).

Mapa 8: África Oriental: ilhas de Zanzibar e Pemba



Países que formam a África Oriental segundo a ONU: **A)** Etiópia; **B)** Somália; **C)** Quênia; **D)** Tanzânia; **E)** Moçambique; **F)** Madagascar; **G)** Uganda; **H)** Ruanda; **I)** Burundi. Em destaque as ilhas de Zanzibar e Pemba onde Omã organizou sua colonização no século XIX.

Fonte: Mapa feito via o programa de computador Google Maps URL: <http://goo.gl/maps/6xxv6>

Essa economia dominante frente à África Oriental, e dominada frente aos Estados ocidentais industrializados e a Índia, fazia de Zanzibar o centro de um complexo sistema econômico, cujos benefícios tinham como motivação a expansão para o interior do continente (M'BOKOLO, 2011, p. 280). Esta característica do Sultanato somava-se à estreita afinidade que o sultão Sayyid Sa'īd estabeleceu com as potências ocidentais e, tendo em vista, o aumento das riquezas, Sayyid Sa'īd fechará uma série de acordos comerciais com as potências ocidentais. Em 1837, com os Estados Unidos; em 1839, com a Grã-Bretanha; em 1844, com a França, e mais tarde com alguns estados alemães (ver quadro 5, p. 116) (SALIM, 2010b, p. 260). Tal política daria a Sayyid Sa'īd um reconhecimento internacional frente às potências ocidentais, o que causou um interesse singular nos britânicos, que após sua morte, passaram a interferir na política interna do Sultanato.

O império comercial construído por Sayyid Sa'īd foi dividido após a sua morte em 1856. Seu filho mais velho recebeu o Sultanato de Omã e o mais novo Sultanato de Zanzibar. O mais velho não ficou contente com a decisão, mas o acordo já havia sido ratificado (isto é, imposto) pelos britânicos e, no ano de 1862, a França e a Grã-Bretanha sancionaram a separação dos tronos de Zanzibar e Omã por meio de um tratado, parecia que uma copropriedade entre britânicos e franceses estava sendo erguida em Zanzibar. Entretanto, a influência britânica sobre a ilha se tornava cada vez mais dominante, enquanto os franceses se interessavam cada vez mais por Madagáscar (WESSELING, 1998, p.152).

A intervenção europeia em Zanzibar, ao contrário de outros lugares da África, não resultou em uma rivalidade anglo-francesa, já que os britânicos haviam se tornados os donos de Zanzibar, enquanto os franceses, os senhores de Madagáscar. Somente em 1885 é que a Alemanha vai fazer frente ao poder britânico em Zanzibar, mas os alemães, ao contrário dos franceses, não estavam interessados em monopólios comerciais (WESSELING, 1998, p.153). Os britânicos passaram a intervir diretamente nos assuntos do Sultanato de Zanzibar após a morte de Sayyid Sa'īd, porém a influência destes europeus já se fazia presente sobre o Sultanato desde o começo do século XIX, cujas ações ultrapassavam o plano comercial e se estendiam para as diretrizes da política internacional, frente às proibições do tráfico negreiro. Declarados inimigos do tráfico de escravos desde 1807, os britânicos tomaram para si a vanguarda da abolição mundial, no comércio do Atlântico seu poder econômico e diplomático caiu sobre os importadores de escravos das Américas, durante todo o século XIX, sendo o Brasil o último país a abolir a escravidão em 1888 (VIDROVITCH, 2004, p. 523). Entretanto, frente ao tráfico executado por Zanzibar, os britânicos adotaram uma postura ambígua devido à necessidade de garantir seus privilégios comerciais sobre o lucrativo comércio do oceano

Índico e, para isso, era necessário manter excelentes relações com o sultão de Zanzibar, ignorando o tráfico praticado pelos seus súditos.

Quadro 5: Zanzibar, marcos cronológicos

1698	Queda do forte Jesus, em Mombaça: os portugueses são repelidos pelos árabes para Moçambique.
1749	Os Busaidi chegam de Oman.
1804	Seyyid Said sultão de Oman.
1822	Tratado Moresby: os súbditos do sultão são proibidos de exportar escravos para as nações cristãs e para a Índia.
1828	Visita de Seyyid a Zanzibar.
1833	Tratado comercial entre Zanzibar e os Estados Unidos da América.
1837	Os Mazrui são eliminados de Mombaça: os Busaidi tornam-se senhores da costa swahili.
1839	Tratado anglo-omani que alargava o tratado Moresby. Acordo comercial entre Zanzibar e Fundikira, o chefe nyamwezi de Unyanyembe.
1840	Transferência da capital dos Busaidi de Oman para Zanzibar.
1841	Consulado britânico estabelecido em Zanzibar.
1845	Tratado anglo-omani proibindo o tráfico negreiro no exterior das possessões de Zanzibar.
1856	Zanzibar é separado de Oman. Morte de Seyyid Said. Majud ibn Said torna-se sultão.
1870	Morte de Majid. Bargash ibn Said torna-se sultão.
1871	Início da guerra entre Mirambo e os árabes de Tabora.
1876	Tratado anglo-omani proibindo o tráfico negreiro continental.
1877	Reorganização do exército zanzibarita pelos britânicos, para combater o tráfico negreiro interior. Criação de uma administração moderna.
1883	A Inglaterra nomeia quatro cônsules itinerantes na África Oriental, encarregados de vigiar os negreiros.
1888	Início das campanhas de Lavigerie contra a escravatura na África Central. Bloqueio de Zanzibar pela Alemanha, Grã-Bretanha e França.
1889	Zanzibar compromete-se a abolir a escravatura e concede o direito de fiscalização à Alemanha e ao Reino Unido.
1897	Zanzibar abole o estatuto de escravo.

Fonte: M'BOKOLO, 2011, p. 272.

Deste modo, a postura abolicionista dos britânicos foi lenta, embora alguns tratados anti-escravidão tivessem sido assinado com os sultões de Zanzibar (ver quadro 6, p. 117). Assim, alguns políticos britânicos que atuavam em Zanzibar não tinham esperança que o tráfico negreiro viesse a acabar tão cedo. Somente no governo do sultão Sayyid Bargash, entre 1870 e 1888, sob ameaça de um bloqueio comercial, foi assinado o tratado Kirk-Bargash no ano de 1873, que fechava o grande mercado de escravos de Zanzibar além de forçar o sultão a se comprometer a proteger os escravos libertos. Neste tratado, o cônsul britânico John Kirk,

que atuava na cidade entre 1870 a 1886, pivô da assinatura do tratado, admitindo “que a escravidão era parte integrante do islamismo árabe, sendo os indianos (embora mulçumanos) os únicos a não ter o direito de possuir escravos” (VIDROVITCH, 2004, p. 523). É provável que outros diplomatas europeus além de Kirk atuavam em Zanzibar. Giraud, por exemplo, cita a presença do capitão francês Boutet e do cônsul geral o senhor Ledoulx, responsáveis por transportá-lo de Zanzibar para Dar es Salaan onde o viajante encontrou um grupo já estabelecido de franceses na cidade, os senhores Graujeón de Lépinay, Jores, Sant-Quentín y Trabaudd que se encarregaram de levá-lo ao seu primeiro acampamento (GIRAUD, 1997, p. 11-12).

Quadro 6: Cronologia dos sultões de Zanzibar

Zanzibar	
1840	Said b. Sultán (também era sultão de Omã)
1856	Majid b. Said
1870	Barghash b. Said
1888	Khalifa b. Barghash
1890	Ali b. Said
1893	Hamid
1896	Hammud
1902	Ali b. Hammud
1911	Khalifa
1960	Abd Allah b. Khalifa
1963	Jamshid

Fonte: ROBINSON, 2007, p. 10-11.

A partir da segunda metade do século XIX, a presença de diplomatas europeus em território africano tornava-se comum, o que acabou por facilitar a formação de expedições para o interior do continente. Para escapar da influência britânica, o sultão Bargash cogitou deixar Zanzibar. Sua ideia era instalar uma colônia protegida para poder prolongar o tráfico, construindo assim o porto de Dar es Salaan, descrito por Giraud como um lugar abandonado:

Unos cuantos muros vetustos y cuarteados, algunos lienzos de muralla medio derruidos, es todo lo que queda de la antigua Dar es Salam, de cuyo puerto había querido hacer Said Medjud un centro comercial.
 Todo duerme en aquellas ruinas pitorescas, excepto los buitres y los cuervos que han instalado allí su domicilio (GIRAUD, 1997, p. 11).

Porém, a ideia de transferir a administração para lá foi abandonada com a morte de Bargash em 1888. Fato é que “os britânicos, fieis aos seus princípios ditos de “governo

indireto”, ainda chancelaram no fim do século o colonialismo escravagista zanzibarista” (VIDROVITCH, 2004, p. 523). Contudo, essa postura britânica não ia durar por muito tempo e, mais cedo ou mais tarde, o regime escravagista de Zanzibar teria o mesmo destino dos mercados de escravos nas Américas.

Na década de 1880, quando as potências europeias já haviam estudado e mapeado suas zonas de colonização, a interferência britânica contra a escravidão recebeu o auxílio dos alemães e dos franceses, tornando-se assim mais efetiva. Em 1883, a Inglaterra nomeia quatro cónsules itinerantes na África Oriental que estavam encarregados de vigiar os navios negreiros. Em 1888, começam as campanhas de Lavigerie (francês, cardeal e arcebispo de Argel e Cartago) contra a escravatura na África Central, e a Alemanha, Grã-Bretanha e França bloqueiam o comércio de Zanzibar. Em 1889, Zanzibar se compromete a abolir a escravatura e concede o direito de fiscalização à Alemanha e ao Reino Unido e, finalmente, em 1897, Zanzibar abole o estatuto de escravo (M'BOKOLO, 2011, p. 272). O ano de 1897 marca também o fim da influência indireta dos britânicos nos assuntos políticos de Zanzibar, no auge da partilha da África esses europeus decidiram bombardear a cidade e estabelecer nela um protetorado, onde a escravidão continua sendo tolerada até o ano de 1911, ao menos para as mulheres do harém do sultão, enquanto os sultões foram mantidos no cargo até 1964, apesar de não mais possuírem mais poder de decisão sobre a política de Zanzibar (VIDROVITCH, 2004, p. 524).

A economia do Sultanado de Zanzibar, escravos, plantações e marfim

A influência britânica no Estado de Zanzibar impactava diretamente nos rumos da economia do sultanato, especialmente na utilização dos escravos na organização econômica. Por outro lado, o sultão se via impossibilitado de reagir às ações dos britânicos, uma vez que sua economia se encontrava presa na dinâmica do Estado *compradore* e império comercial. Dinâmica esta que impedia que os sultões de Zanzibar rompessem por completo com as potências ocidentais, pois estas eram, ao mesmo tempo fornecedoras de produtos industrializados e compradoras dos bens produzidos pelo sultanato. Outro fator que influenciava as decisões políticas dos sultões de Zanzibar frente aos europeus era o desenvolvimento tecnológico atingido por eles após a Revolução Industrial. De 1800 em diante, o progresso tecnológico europeu influenciou diretamente as determinações dos Estados ocidentais, a corrida sobre a África em busca de matérias-primas é um dos fatores que exemplificam isto, e a invenção do navio a vapor, das estradas de ferro, do telégrafo e

especialmente da primeira metralhadora, a Maxim⁵⁹, colocava os sultões do mundo Árabe e a classe dirigente das Cidades-Estado suaílis em posição delicada frente a este novo poder militar que surgia no oceano Índico (BOAHEN, 2010a, p. 7).

Agora, os europeus que chegavam à África já possuíam uma superioridade militar, e essa superioridade será colocada em prática para que as novas ambições políticas, e as novas necessidades econômicas dos ocidentais, fossem atendidas. E o tempo do livre-cambismo e do controle político indireto deu lugar a era do novo imperialismo e dos monopólios (BOAHEN, 2010a, p. 7). Diante dessa nova realidade geopolítica, os sultões que passaram pela administração de Zanzibar, após a morte de Sayyid Sa'īd, esforçaram-se para resistir às ambições europeias e manter o Sultanato de Zanzibar funcionando. Para isso, os sultões fizeram uso da diplomacia política e militar, como forma de manter a organização econômica de exportação, que era composta por três artigos lucrativos: a produção de cravos-da-índia e coco, via sistema de *plantations*; o tráfico negreiro internacional e a extração de marfim-este africano via a “caça predatória”. Esses três artigos lucrativos estavam interligados entre si e provocaram transformações nas estruturas sociais de Zanzibar. E, com o auxílio econômico dos investidores indianos, a lucratividade destes atendiam às demandas do mercado internacional, e eram adquiridos por consumidores da Europa, da Península Arábica, da Índia e das Américas. Havia também a produção de algodão, arroz, cana-de-açúcar, milhete (milho-miúdo), sisal e sorgo, em *plantations* menores para o consumo local e para exportação em pequena escala.

Um grande mercado internacional se desenvolveu em torno de Zanzibar e Pemba, onde o marfim respondia como sendo o segundo fator de avanço da fronteira suaíli, atrás apenas do tráfico negreiro. No século XIX, o marfim que saía das cidades de Mombaça, Malinde e Zanzibar vinha dos lagos Tanganica e Vitória e era quase todo exportado para os mercados da Índia e da Europa, onde eram utilizados nas confecções de artigos luxuosos como teclas de pianos, bolas de bilhar, estatuetas, santos, artigos decorativos, adornos, etc. Sua demanda havia aumentado consideravelmente nesse período graças ao mercado europeu, não é à toa que “Londres se tornava a praça mundial do mercado de marfim africano” (VIDROVITCH, 2004, p. 524) e um dos fatores decisivos para isso foi a expansão industrial da Europa Ocidental. Com a industrialização, o marfim proveniente de outras regiões da

⁵⁹ Metralhadora Maxim foi inventada pelo britânico por Hiram Maxim em 1884. Possuía um mecanismo interno no qual a energia da detonação de um cartucho já deixava o próximo cartucho pronto para o tiro, o que reduzia a participação humana no manuseio da arma. Essa inovação elevou o índice de disparo para cerca de 500 tiros por minuto. A Maxim teve seu design copiado por várias nações europeias e foi amplamente utilizada na colonização da África e da Ásia.

África e do tradicional mercado indiano não mais satisfazia às necessidades europeias e, segundo Kimambo (2010 p. 278), “a demanda pelo marfim africano [oriental] cresceu quando foi percebido que era de uma qualidade superior (menos duro), mais apropriado para a fabricação de artigos de luxo”. Em 1873, em torno de Zanzibar e Pemba, também será desenvolvido um tráfico de escravos muito ativo para suprir de mão-de-obra as rentáveis *plantations*. Este fator compreendia algo novo no século XIX, já que até os anos de 1820, o tráfico de escravos este-africano atendia apenas às colônias Ibéricas nas Américas, algumas regiões da Península Arábica e a colônia francesa de Mascarenhas (M'BOKOLO, 2011, p. 273).

Todo esse volume comercial dependia do dinheiro procedente dos investidores indianos, que se fazia presente na costa suaíli desde a fundação dos primeiros aglomerados urbanos. No começo do século XIX, vários colonos indianos se fixaram nas cidades suaílis, graças ao apoio e proteção do sultão de Omã e, posteriormente, pelos sultões que administraram Zanzibar. Em 1819, eram cerca de 200 indianos. Em 1835, esse número foi para 350. Por volta de 1845 já se contabilizava 700 indianos e, em 1859, quase 10% da população de Zanzibar (5.000 a 6.000 indivíduos), era formada por indianos. É importante ressaltar que a expressão “indiano” se referia a um grupo bem heterogêneo, sendo os mais empreendedores denominados de *baneanes* e *handis*. Estes eram pertencentes à casta *bhattias* e dos *wanias* e foram os primeiros a se estabelecerem na África, vindos da Índia ocidental, das cidades de Kutch, Surat e Bombaim. Nos anos de 1830, chegaram à ilha novos empreendedores formados por indianos muçulmanos, em maioria eram xiitas provenientes dos grupos *khojas* e *bohras*. Depois vieram os *parsis*, católicos *goeses*, budistas cingaleses e muçulmanos de outras denominações. Um fato notável é a tolerância religiosa existente entre esses grupos, dentro de Zanzibar, fazendo com que as tensões religiosas fossem praticamente inexistentes (M'BOKOLO, 2011, p. 279). O papel desses indianos era essencial para a economia do Sultanato de Zanzibar, algo relatado pelo agente britânico Christopher P. Rigby em 1860:

Há 5.000 súditos britânicos indianos que residem nas possessões de Zanzibar e quase todo o comércio externo passa pelas suas mãos. O marfim proveniente do interior é-lhes expedido: o copal é comprado aos produtores pelos *baneanes* que residem na costa e as cargas dos navios americanos e hamburgueses são integralmente compradas pelos indianos. Todos os lojistas e artesãos de Zanzibar são originários da Índia (M'BOKOLO, 2011, p. 279).

A predominância indiana no comércio da costa suaíli provinha de seu excelente conhecimento das zonas consumidoras, as cidades indianas, em especial Surat e Bombaim. Além disso, boa parte do consumo de Zanzibar procedia da Índia, o que facilitava as ações dos indianos como intermediadores desse comércio. Somado a este fato, os estrangeiros, em especial os americanos, preferiam vender suas mercadorias a crédito para os indianos, ao invés de comercializar diretamente com os africanos ou com os suaílis. Os indianos também eram os únicos banqueiros e financistas da África Oriental, por intermédio deles os plantadores em dificuldades conseguiam empréstimos a taxas de 15% a 20% do valor de sua propriedade. Com o passar dos anos, a quantidade de empréstimos subiu e, por volta de 1880, dois terços das *plantations* de Zanzibar se encontravam hipotecadas. No ano de 1891, o número de hipotecamentos avançou para 3.296 plantações, isto são pelo menos 80% das propriedades agrícolas de Zanzibar e Pemba. No litoral suaíli, o endividamento dos senhores de *plantations* também era grande, como exemplo, Suleiman ind Abdallahal-Mauli, que possuía uma plantação que valia 253.000 dólares, era a maior propriedade agrícola de Melinde e estava hipotecada por uma dívida de 15.000 dólares (M'BOKOLO, 2011, p. 279).

Além do financiamento das plantações e do comércio portuário, os indianos também se encarregavam de financiar as expedições caravaneiras que se dirigiam para o interior do continente. Esses expedicionários recebiam um adiantamento em mercadorias, com taxas que chegavam a se elevar até 40% e a obrigação de vender ao credor todas as mercadorias que conseguissem trazer do interior. Até mesmo ricos comerciantes como Tippu Tip⁶⁰ recorriam a esse modelo de financiamento de mercadorias. Em sua terceira viagem ao interior, entre 1870 e 1882, Tippu Tip emprestou de Taira Topan, segundo suas próprias palavras “uma grande quantidade de mercadorias, tantas quantas precisava”, no valor de 50.000 dólares. Taira Topan havia se tornado senhor de alfândegas em 1876 e contava com uma renda anual de 350.000 dólares. De origem muçulmana, ingressou no mercado de cravo-da-índia, tempos

⁶⁰ Na verdade Hamed bin Muhammed bin Rajad el Murjebi, árabe mestiço e conhecedor da língua árabe e suaíli, circulava entre o Alto Congo e Zanzibar e foi o mais prestigiado traficante de escravos pelos ocidentais. O sultão de Zanzibar Barghash, com medo de perder suas possessões para os europeus, pretendia em 1882 transformá-lo em governador (*wali*) de Táborá, o ponto mais importante do comércio de escravos de Zanzibar em terras dos nyamwezi em troca do monopólio do mercado de marfim do interior. Porém, Stanley, a serviço do rei belga Leopoldo II, o encontrou em 1876, no ano seguinte Tippu Tip foi nomeado governador da provincial de Stanley Falls (alto Congo) de 1887 a 1890, e se beneficiou largamente do comércio com o oceano Índico, enviando para lá, escravos e marfim e recendo armas de fogo de que precisava para impor seu poder. Quando morreu em 1905 em sua casa em Zanzibar recebeu horas do jornal *Times* de Londres. Stanley deixou dele o mais generoso retrato: “É um homem alto, de barba negra, fisionomia negróide [...] em modelo de energia e força. Seu rosto é inteligente, [...] ele é acompanhado por uma longa série de jovens árabes que o tratam como chefe. [...] Com seu porte de árabe cultivado e suas maneiras corteses, acolheu-me na aldeia de Mwana Mamba, rodeado por seus escravos. [...] É o homem mais notável que já conheci entre os árabes, os suaílis e os mestiços [*Half-casts*] da África” (VIDROVITCH, 2004, p. 528-529).

depois veio a diversificar suas atividades econômicas, seguindo o exemplo de seu ex empregador, Jairam Sewji. No ano de 1890, Taira Topan seria enobrecido pela rainha Vitória (M'BOKOLO, 2011, p. 280).

Jairam Sewji, um *baneanes* oriundo de Kutch, foi senhor de alfândegas entre 1834 e 1853 e, em troca, pagava ao sultão uma renda anual de 110.000 dólares, saindo voluntariamente do cargo. Posteriormente, o sultão entregou sua alfândega a um agente, que trabalhou até 1875 para o próprio Jairam Sewji, que estabeleceu negócios com importadores americanos, após 1853. Jairam Sewji, assim como Taira Topan e tanto outros indianos, enriqueceram consideravelmente entre 1834 e 1853, período durante o qual as cobranças dos direitos alfandegários lhe foram concedidas pelo sultão e o resultado desta política foi um acúmulo de capitais que permitiu aos indianos um grande poder econômico. Apoiado nesse sistema de crédito ao comércio, um exemplo numérico está na fortuna acumulada do próprio Jairam Sewji que, quando veio a falecer em 1891, sua fortuna estava calculada em dois milhões de libras esterlinas, a que se somavam 430.000 libras em créditos, sendo 200.000 concedido aos árabes, 100.000 aos indianos e 130.000 aos ocidentais (M'BOKOLO, 2011, p. 280).

Porém, por serem estrangeiros, a força política dos indianos era insignificante, o que explica o porquê de os sultões tenham sistematicamente concedido aos mais ricos, o importante e cobiçado cargo de “senhor das alfândegas”. É importante acrescentar que muitos sultões deviam dinheiro aos indianos. Em 1860, Seyyid Maid devia 327.000 dólares a Jairam Sewji e seu sucessor, Bargash, devia para ao mesmo credor 540.000 dólares em 1871 (M'BOKOLO, 2011, p. 280), mas as ações econômicas de indianos como Jairam Sewji e Taira Topan eram primordiais para o funcionamento da economia de Zanzibar. A manutenção do “Estado *compradore* e império comercial” desenvolvido por Sayyid Sa'īd se encontrava dependente dos investimentos que esses ricos indianos faziam nos portos, nas expedições caravaneiras, no comércio marítimo e, principalmente, nas *plantations* de cravo-da-índia.

A produção de cravos-da-índia e coco via sistema de plantations

Natural das ilhas Molucas, no leste da Indonésia, o cravo-da-índia foi introduzido no oceano Índico por volta de 1770. Primeiramente, no arquipélago de Mascarenhas; depois, se espalhando pela ilha de Reunião (ex-ilha Bourbon) onde alguns colonos franceses há tempos realizavam uma economia agrícola movida a trabalho escravo. Posteriormente, a planta chegou a Zanzibar, através de um escravo oriundo da ilha de Reunião e dali se difundiu pelas cidades e ilhas costeiras da África Oriental. O cultivo de cravo-da-índia, assim como do

coqueiro, cuja cultura é mais antiga, dispensa técnicas e cuidados especiais. Essas duas culturas utilizam uma grande quantidade de mão-de-obra na época da colheita, duas colheitas por ano para o cravo-da-índia e quatro colheitas para o coqueiro. Ao contrário do que se pensava no ocidente, o desenvolvimento dessas duas culturas não foi determinado pela economia dos Estados ocidentais industrializados, 65% do cravo-da-índia produzido em Zanzibar eram consumidos pela Índia e 10% pela Arábia, o coco era consumido pelos mercados da Índia, da Arábia, de Madagascar e da França (M'BOKOLO, 2011, p. 273), e como mostra a tabela abaixo sua renda em dólares cresceu com o passar dos anos, assim como as exportações.

Tabela 1: Exportações de cravo-da-índia e coco por Zanzibar e Pemba

Ano	Cravinho-da-Índia		Coco (dólares)
	(<i>frasilas</i>)*	(dólares)	
1840	9.000	---	---
1847	97.000	---	---
1859	200.000	382.000	90.00
1862	200.000	201.840	102.120
1864	---	180.000	200.000
1868	---	273.000	200.000
1873	60.000	500.000	---
1881	140.000	1.260.000	---
1882	357.000	895.000	---

(*) O *frasila* equivalia a 35 libras aproximadamente.

Fonte: M'BOKOLO, 2011. p. 274.

O cultivo desta planta em Zanzibar e Pemba começa a se expandir após a assinatura do Tratado Moresby em 1822, onde Omã se comprometeu junto à Grã-Bretanha a não traficar escravos para as nações cristãs. Tratado este que se mostrou ineficaz na luta contra o tráfico negreiro internacional, contudo resultou em um decréscimo sensível no preço de escravo em Zanzibar. Em 1780, o escravo custava em média 40 dólares; em 1815, baixou para 25 dólares e, em 1825, custava 20 dólares (M'BOKOLO, 2011, p. 274). A queda no preço dos escravos permitiu um barateamento no custo de produção do cravo-da-índia e, entre os anos de 1835 e 1845, a produção desta planta disparou e foi acompanhada pelo desenvolvimento de *plantations* menores como algodão, cana-de-açúcar e sisal, ao longo da costa. A baixa no preço do escravo contribuiu tanto para esse aumento, quanto para a diversificação das *plantations*, uma vez que a população servil de Zanzibar e Pemba passou de 12.000 em 1819 a mais de 100.000 em 1830 e, mesmo no fim do século XIX, ainda era de 40.000

(VIDROVITCH, 2004, p. 524). Este excedente de mão-de-obra permitiu uma ampliação das *plantations* em um curto espaço de tempo e também na quantidade de cravo-da-índia produzido, e foi exatamente na primeira metade do século XIX que o preço do cravo-da-índia chegou à maior alta, a marca de 10 dólares por *frasila* (M'BOKOLO, 2011, p. 274).

Essa alta nos preços do cravo-da-índia representa uma fase de riqueza e prosperidade vivida pelos senhores de *plantations*, mas a manutenção desta riqueza cobrava dos senhores uma conservação constante da escravidão, uma vez que o cravo-da-índia leva cerca de seis anos para chegar ao rendimento pleno. Os senhores de *plantations* se viam obrigados a custear um alto efetivo servil. Esses dois fatores refletiam na demografia de Zanzibar. Até meados de 1811, a ilha contava com aproximadamente 200.000 habitantes, sendo 150.000 escravos. 46 anos depois, em 1857, a população da ilha saltou para 300.000 habitantes, sendo 200.000 escravos. Os ricos homens de Omã perceberam, aos poucos, as inúmeras vantagens de se possuir várias *shambas* (plantações) como fonte de riqueza e *status*, e por volta de 1840 Sayyid Sa'īd havia se tornado o maior proprietário de *shambas* em Zanzibar com 45 grandes plantações que forneciam 65% da produção de cravo-da-índia (M'BOKOLO, 2011, p. 276). Nas plantações os escravos eram alimentados pelos seus senhores e viviam em aldeias de 300 a 400 indivíduos, trabalhando nas grandes plantações em equipes de 15 a 20 escravos e, entre eles, um era escolhido como o chefe, e cada cativo tinha o direito de cultivar para si um pequeno lote nas horas livres (VIDROVITCH, 2004, p. 525).

Estes escravos vinham do interior da África Oriental e, apesar das proibições e fiscalizações dos britânicos, o contrabando de cativos permanecia na clandestinidade. Entre as páginas 47 e 48 os homens que acompanhavam Giraud explicam a ele como os árabes fazem para burlar a polícia e assim traficar escravos para os comerciantes suaílis.

Una hora después llegamos a una aldeã rodeada de un *boma* (estacada), propiedad de un árabe de la costa que hace aquí el comercio de esclavos. Este *boma* difiere poco, en cuanto a su aspecto, de las aldeãs circunvecinas; sin embargo, sus veinticinco o treinta chozas están más amontonadas y las calles más súcias. Una o dos cadenas de esclavos circulan por el interior, o vienen a sentarse delante de mí, devorándome con la mirada alelada, idiota, propia de todos estos infelices. El árabe se há asentado hace algunos días para ir a vender una parte de su mercancía negra a la costa; creo que este supuesto árabe es un individuo del Mrima, ya que ninguno de los jefes a quienes confía la custodia de su campamento es zazibarista. Mis hombres me explican acerca de él que los negreros que hacen la trata en estas comarcas suelen tener dos *bomas* de esta clase; uno a cierta distancia de la costa, en torno del que radian para hacer sus provisiones de «madera de ébano»; outro, establecido en la costa misma, está situado de modo que pueda entrar fácilmente en relaciones con los barcos del canal y vigilar los busque de guerra; sólo sirve de depósito tenporal, y como por lo común está deshabitado, no inspira sospechas a la autoridad inglesa. Tan pronto como el árabe recibe noticia de que el buque de guerra se há alejado momentáneamente, envía a buscar sus cadenas humanas a marchas

forzadas y las embarca sin tandanza en los faluchos preparados ya para recibirlas” (GIRAUD, 1997, p. 47-48).

A *boma (estacada)*, pertencente a um árabe, pode ser vista como algum tipo de praça de comércio, onde os escravos são armazenados e redistribuídos aos donos de *plantations* ou a traficantes internacionais. A descrição da arquitetura do local, as casas amontoadas e confusas formando um tipo de praça ao centro, onde se concentra um grupo de escravos sentados e infelizes. Outro ponto interessante apresentado na descrição acima se refere à organização da logística do tráfico negreiro, em virtude da maior fiscalização britânica sobre a costa suaíli, forçava os traficantes de escravos a passar a deixar os cativos provenientes do interior em pontos disfarçados, desabitados e distantes do litoral, local de armazenamento temporário que servia para facilitar a distribuição dos escravos para as praças e mercados das cidades suaílis. Esta descrição se assemelha a outra feita por H. Capitane, um médico da marinha francesa que visitou Zanzibar por volta de 1875 acompanhado por um guia, provavelmente um traficante de escravos como o árabe dono da *boma (estacada)*. Ao sair do porto, H. Capitane se deparou com becos esteiros e fedorentos onde as casas escondiam uma praça de comércio de escravos:

Queriendo un día visitar el mercado de género tan extraño, acompañado de un guía inteligente en la materia, y en otro tiempo comerciante em madera de ébano, hombre, por otra parte, excelente, entramos, al salir del puerto, en una calleja estrecha, capaz no más de permitir el paso simultáneo á dos personas, cubierta de una espesa capa de polvo nauseabundo, y formada por dos hileras de casas de posada arquitectura con una sola y pequena puerta, construida como para ocultar los misterios del interior, misterios muy poco gratos, á juzgar por el aspecto del exterior. Después de recorrer unas cuantas calles parecidas á la primera, dessem bocamos en una plaza polvorienta y sin defensa alguna contra un sol ardiente.

Un centenar de negros sentados y riendo á careajadas en cuanto nos vieron, mostrándonos unos dientes de una blancura deslumbradora, era la mercancía. Los mejor vestidos llevaban un pedazo de tela anudada á la cintura, y algunos habían desfigurado, por medio de horribles pinturas, su fealdad primitiva, sin duda con el objeto de embellecerse. Todos presentaban el tipo más acabado de la bestial raza de Cham, con su frente aplastada y estrecha, su mandíbula inferior saliente, sus gordos y abultados labios, su gruesa y chata nariz con las aberturas enormes, sus alargadas orejas llenas de agujeros con huesos aguzados en ellos, y sus ásperos y lanudos cabellos cubiertos de grasa rancia y pestilente. No pudo ser más extraña nuestra impresión cuando los vimos, pues sus fisonomías, alegres ó indiferentes, confundieron las ideas que teníamos preconcebidas.

Aun cuando generalmente no se permite á los infieles ver á las mujeres, una moneda hizo desaparecer todos los obstáculos, y entramos en una pieza grande, en la cual estaban acostadas unas treinta criaturas disformes, tristes muestras del bello sexo en aquel país, la mayor parte completamente desnudas, confundiéndose allí la degradación de la mujer con la indiferencia del animal (H. CAPITANE, 1875, 679).

Diferentemente da praça de comércio encontrada por Giraud, a praça visitada por H. Capitane se encontrava aberta e sem proteção, revelando assim os “os misterios del interior,

misterios muy poco gratos” do tráfico de escravos. Nesta praça, o médico francês encontrou sentados e rindo centenas de negros prontos para serem vendidos, uns estavam vestidos com um pano ao redor da cintura, outros desfigurados, devido às pinturas feitas sobre seus corpos com o objetivo de se embelezar, ato que H. Capitaine atribuiu a “su fealdad primitiva”. Os negros estão classificados de acordo com a concepção de H. Capitaine, os melhores são os que estão vestidos, estão separados daqueles que têm pinturas pelo corpo (nota-se que o uso da roupa é antônimo das pinturas do corpo, e torna-se critério de classificação entre primitivo e selvagem).

Outro aspecto desse mercado de escravos é a separação entre gêneros, homens e mulheres. Primeiro para evitar o contato físico, inclusive o sexual, medida falha já que “una moneda hizo desaparecer todos los obstáculos”. Segundo, porque as funções sociais e os mercados compradores são distintos. Nas *plantations* das Américas a mão de obra escrava masculina era intensa, em Cuba, cerca de 40.000 escravos homens com idade de 15 a 40 anos, vindos de toda a África, foi vendido entre 1796 e 1867 (ELTIS; RICHARDSON, 2003, p. 11) e, ao longo do século XIX, cerca de 407.000 escravos vindos da África sul oriental como traficados (LOVEJOY, 2002, p. 235, in tabela 7,7). Já a mão de obra escrava feminina destinava-se em maior parte para o mundo árabe, e era utilizada para os serviços domésticos e como concubinas nos haréns, a maioria adolescentes e adultas jovens, valorizadas pela sua sexualidade e capacidade reprodutiva (M'BOKOLO, 2009, p. 224). As concubinas nos haréns de Zanzibar perduraram até o ano de 1919, 46 anos após o tratado de Kirk-Barghash de 1873 e 22 anos depois do banimento do estatuto de escravo, em 1897.

A diferença de tempo histórico entre a viagem de Giraud e a de H. Capitaine é de aproximadamente oito anos (1875 a 1883). Nesse curto período de tempo, é possível observar a mudança de postura na condução do tráfico negreiro provocada pelos tratados anti-escravidão, assinados por Sayyid Bargash. Quando o médico francês visitou Zanzibar, o comércio de escravos se fazia ao ar livre sem preocupação por parte de seus donos, mas, quando da chegada de Giraud, o combate contra o tráfico de escravo está se consolidando e, talvez por isso, a praça de comércio encontrada pelo tenente francês estava escondida e protegida, distante da costa para evitar os barcos ingleses. Nas áreas do interior do continente, onde a fiscalização inglesa não se fazia presente, o tráfico negreiro contava com a participação dos europeus que se estabeleceram na região antes da partilha do continente. É o caso da estação Karema, uma fortaleza que em seu interior abrigava uma *boma* de escravo, estava localizada na margem leste do lago Tanganica e era comandada pelo capitão Storms, dono de uma *boma* de escravos:

En la actualidad la estación de Karema tiene el aspecto de una fortaleza cuadrada de ochenta metros de lado, con una torre cuadrangular que sirve de baluarte en cada esquina. Este recinto descansa en una roca de micaesquisto que domina la llanura y el lago; tiene dos puertas, está rodeado de un profundo foso y sirve de vivienda, en su interior hay una ancha galería a la que dan los almacenes y las habitaciones de los europeos y de los *askaris*. En medio se eleva una casa europea, también cuadrada y de pisos, y en el espacio que queda libre se han hecho varias construcciones accesorias, con cocinas, palomas, gallineros, con las domésticas. Como no se podía alojar allí a todo el personal de la estación, se ha construido una alhuela a trescientos metros detrás de la fortaleza. Este pequeño boma, establecido a la usanza indígena, suele llevar el nombre de *Boma* de los esclavos, porque se ha edificado especialmente para albergar los que la estación compra y mantiene a gran coste. Junto a la aldea y bajo su vigilancia inmediata hay dos establos, uno para las cabras y otro para el ganado mayor: una hermosa herta, situada más abajo, completa este conjunto (GIRAUD, 1997, p. 306).

Mais adiante:

Este paseo com el proprietário [o capitão Storms] terminó com uma visita al *Boma de los esclavos*.

–Son unos cien –me dijo–, y como en el Fipa cuestan muy caros, no quiero aumentar su número. Fuera de alguns trabajos generales, no tienen outra ocupación que la de sus cosechas. Verificada ésta, me quedo com la mitad del maíz, y cuando llega la época de la carestía, se lo distribuyo a raciones. Parecen contentos com su suerte y no se escapan; cuando cumplen los dos años, ni siquiera intentan aprovecharse de la libertad que se les devuelve. El esclavo nascidoesclavo jamás será hombre libre. En cuanto al esclavo nacido libre y reducido a la servidumbre a consecuencia de una guerra, procura desertar, y si no lo consigue, muere miserablemente antes que sujetarse a un yugo odioso (GIRAUD, 1997, p. 311).

O caso da fortaleza de Karema representa a forma como os europeus procuraram se instalar nas regiões da África antes das fronteiras do Congresso de Berlin em 1884-1885. Storms trabalhava para os belgas e, para sustentar a fortaleza, utilizava-se do comércio de escravos, o que nos leva a pensar quantos europeus estavam realmente dispostos a acabar com a escravidão no continente? Outro ponto que chama a atenção é a forma de apreensão dos cativos: “En cuanto al esclavo nacido libre y reducido a la servidumbre a consecuencia de una guerra”. Tal perspectiva pode estar relacionada a dois pontos. O primeiro, a expansão dos “Estados” centralizados em terras nyamwezi⁶¹, processo que gerou inúmeros conflitos; o segundo diz respeito à própria dimensão que a demanda por escravos atingiu no período, como este negócio proporcionava uma lucratividade alta, a captura por cativos se acelerou e, nesse processo, as pequenas comunidades foram as que mais sofreram. Em certa medida, o

⁶¹ Terras nyamwezi (variações do nome: Kinyamwesi, Kinyamwezi, Namwezi, Nyamwesi): povo de origem bantu localizado majoritariamente na região centro noroeste da Tanzânia, em áreas adjacentes a Tabora, entre o lago Victoria (ao norte) e o lago Rukwa (ao sul) e também em territórios próximas a Kigoma (borda oeste do lago Tanganica ao sul da divisa com Burundi atual).

primeiro e o segundo fator estão relacionados, já que as guerras por territórios geravam vencedores e perdedores, sendo estes últimos escravizados, e neste processo, as aldeias maiores subjugarão as menores e assim garantiam o abastecimento de escravos para os traficantes.

Praça de comércio, *boma* ou fortaleza, são palavras que podem designar mercado, palavra que possui significado específico. Sidney Mintz observou que a palavra mercado pode significar algum local que representa a função de armazém ou estocagem, sendo isso possível apenas quando:

[...] as estações são razoavelmente estáveis de modo que a falta de colheita por um indivíduo é equilibrada pela colheita do outro, ou 2) se as mercadorias são razoavelmente duráveis e algum grupo assume a função de manter estoques. A condição 1) existe até certo ponto, mas a condição 2) é mais importante no desenvolvimento do comércio, baseando-se na diferenciação de função entre o produtor e o comerciante (BELSHAW, 1968, p. 74-75).

A *boma* e a praça de mercado cumprem a função de armazenamento. O escravo é a “mercadoria” durável e o traficante, junto com o seu grupo, cumpre a função de mantê-los em condições mínimas para serem comercializados. No caso da diferenciação de função entre produtor e o comerciante, o traficante é o comerciante e o papel de produtor pode ser reportado às caravanas, responsáveis pela busca de cativos no interior do continente e, deste modo, por zelar os “estoques” das *bomas* ou das praças de mercado. Grande parte das caravanas se dedicava à logística de comércio de longa distância entre o litoral suaíli e o interior do continente, e eram formados por árabes, suaílis, africanos e escravos, que partiam das cidades portuárias, especialmente de Pangani ao norte, Bagamoyo e Saadani ao centro e Kilwa Kivinje ao sul.

Segundo Lovejoy (2006, p. 55), as caravanas requeriam a liderança de profissionais, na maior parte eram conduzidas por homens experientes, os quais atuavam como comerciantes anônimos. As que atuavam no Sudão tinham uma divisão das tarefas muito clara, havia um líder (*madugu*) e seu auxiliar, o guia (*jagaba*) e um assistente encarregado de impor o ritmo da marcha (*uban dawaki*), um escrivão (*malamin ayari*) e um tocador de tambor, que ditava o compasso da caminhada (*mai gangan madugu*). As grandes caravanas tinham em média entre 2.000 e 5.000 homens, além de muitos animais para o transporte, burros, bois, camelos e cavalos andavam em fila indiana que se estendia por quilômetros. Havia um líder para cada setor que era responsável pela segurança, parada para descanso e das negociações com os chefes locais e da entrada da caravana em mercados e feiras.

Também era função do líder manter a ordem dentro da caravana, resolvendo disputas, quando necessário.

Com exceção do uso abundante de animais, devido à geografia tropical que dificultava a utilização deste tipo de transporte, as caravanas suaílis possuíam uma organização e forma de contunda muito parecida como a exemplificada acima, com carregadores robustos e organizada em fila indiana:

La cuesta, espantosamente rígida, dura seis horas seguidas sin más interrupciones que breves paradas necesarias para cobrar aliento, y siempre en la semioscuridad en una densa bruma.

Mi hombres apenas pueden con sus cargas: desde el principio al larga fila india no se oye otra cosa sino juramentos, gritos y maldiciones (GIRAUD, 1997, p. 61).

Havia caravanas formadas apenas por árabes:

Unos treinta individuos, más selvajes, en el sentido literal de la palabra, que el resto de la partida, completan este personal repugnante y clamoroso. Toda caravana indígena lleva siempre a remolque una escolta de parásitos que la siguen por no tener otra cosa que hacer, o por afán de variedad o por necesidad de aveturas; viven de hurtos, de los residuos que se les deja, y sobre todo saben correr con presteza al menor asomo de peligro (GIRAUD, 1997, p. 215-216).

Uma caravana necessitava, além de líder e guerreiros, de um bom número de carregadores (*pagazi*), recrutados entre os nyamwezi do qual um observador do século XIX dizia que “nenhum deles estava autorizado a tomar mulher antes de ter levado à costa uma carga de marfim e trazido de volta um pacote de calicô ou fios de cobre”. Os *pagazi* eram grupos de indivíduos que possuíam grande força física e a vendiam às caravanas de comércio de longa e média distância. No começo, o uso de carregadores se inseria no ciclo agrícola, sem grandes perturbações e ocupava apenas seis meses do ano, de abril a setembro, na época da estação seca na região. Com o passar dos anos e a ampliação das atividades econômicas, sobretudo no litoral suaíli, o grupo de carregadores cresceu e assim sugeriram algumas atividades secundárias, como cozinheiros, servidores, guardas armados (*askari*) e os simples carregadores. Por volta de 1880, estima-se quase um terço da população masculina dos nyamwezi estava envolvida nessa atividade, contudo, por conta da demanda de produtos do interior, outros grupos étnicos se transformaram em carregadores. Em meados de 1890, cerca de 100.000 africanas percorriam as estradas que ligavam o litoral suaíli com o interior da África Oriental, sobretudo a rota central e recebiam entre 12 a 25 xelins por mês. Os carregadores se figuraram como um grupo notório da África Oriental no século XIX, por estar em constante movimento, viviam entre duas economias: a doméstica que provia a subsistência

e a das caravanas que forneciam os bens luxuosos. O uso de carregadores para o comércio de longa e média distância, o volume de migrações e o estabelecimento de um salário quase estável, lançaram as bases sólidas do qual o capitalismo colonial europeu se apoiou (M'BOKOLO, 2011, p. 293).

Os problemas enfrentados pelos carregados e suas caravanas, eram as acirradas disputas com grupos de mercenários, chefes de “Estados” centralizados e demais povos que se faziam presente nesse comércio de longa distância. Entre os diversos “Estados” que havia em terras nyamwezi, temos o Mtinginya de Usongo no nordeste de Unyamwezi, Mkasiwa em Unyanyembe, cujo irmão Isike conseguiu poder suficiente para fazer frente aos árabes e depois aos alemães, Simba, que deixou Unyanyembe para fundar seu reino em Konongo ao sudoeste de Tabora e o grande “império” Nyungu ya Mawe, destacando a atuação de Mirambo, chefe que expandiu seu poder e seu “império” ao explorar as estradas de comércio que se dirigiam para o Karagwe e Buganda. Na maior parte destes “Estados”, o poder era hereditário e suas ações ilustram as condições e perspectivas tumultuadas que existia na África Oriental da segunda metade do século XIX (KIMAMBO, 2010, p. 293), e que foram testemunhadas por Giraud quando este entrou em territórios comandados por Mirambo:

–Su caravana [referindo-se à caravana de Livingstone] no ha pasado por el territorio vuausi, porque éstos habitaban entonces en Mombotuta, al sur. Desde el Estado de Msiri, que está cerca, al oeste, por el que atravesó el Luapula, se encaminó a Kawende y a los Estados de Mirambo costeano el lago. Hoy todos estos territorios están bajo el dominio de Mere-Mere o Mirambo, hombre perverso y cruel que ahora vive lejos, hacia el norte (GIRAUD, 1997, p. 203).

Mais adiante, Giraud encontra com um chefe local que, ao que parece, estava a serviço de Mirambo:

–Mirambo no tiene malas intenciones con respecto a ti –me dijo el jefe–. Sólo quiere verte e impedir que vaya a ayudar a nuestro enemigo al otro lado del Luapula. Quiere además valerse de ti para hacer llevar su marfil a la costa; poque debido a la guerra con el sultán de Katanga, no han vuelto por aquí los portugueses. Mirambo reside a tres días de marcha hacia el norte (GIRAUD, 1997, p. 211).

“Mirambo goza de gran autoridad entre estos bandidos: debe ser un hombre inteligente” (GIRAUD, 1997, p. 213). Tão inteligente que havia começado o seu “império” como soberano do pequeno “Estado” de Uyowa a oeste de Táborá. Supõe-se que quando jovem tenha sido capturado pelos nguni quando estes invadiram a Tanzania ocidental e, quando da captura, teria tido a ideia de criar uma força militar semelhante a dos nigni. Na década de 1860, Mirambo submeteu alguns Estados limítrofes do Uyowa, entre 1870 a 1884,

ano da sua morte, executou inúmeras campanhas militares, aumentando consideravelmente seu território. Seu “Estado” se estendia até o Buha e o Burundi, até o Vinza e o Tongwe a Oeste, até o Pimbwe e o Konongo ao Sul, até o Nyaturu, o Iramba e o Sukuma a Leste, e até o Sukuma e o Sumbwa ao Norte. Tornou-se soberano da rota de comércio que ligava Tabora e Ujiji, implantando um pedágio a todos os árabes que passassem pela região no ano de 1876. Relata-se que entre 1876 e 1881, com o intuito de controlar a rota comercial de Buganda, foram enviados embaixadores à Mutesa, soberano de Buganda (KIMAMBO, 2010, p. 293-294).

Mirambo também procurou criar relações diretas com o litoral suaíli, para assim obter um fornecimento direto de armas de fogo quando os árabes tentaram privá-los dela. Além disso, acolheu missionários europeus em sua capital e procurou criar relações como cônsul britânico em Zanzibar porque percebeu que podia ampliar o seu poder. Graças ao seu poder militar calcado sobre o sistema tradicional, Mirambo conseguiu manter seu “império”, exigiu que os soberanos derrotados reconhecessem sua supremacia e o envio, de tempos em tempos, de marfim e jovens para o serviço militar como forma de tributos. Quando um soberano mostrava-se revoltoso era substituído por outro mais dócil da mesma família, quando um território conquistado se encontrava nas proximidades de um “Estado” poderoso, instalava na região uma guarnição militar composta com homens de confiança. Contudo, a estratégia de controle e expansão mais eficaz usada por Mirambo consistia em movimentar incessantemente suas tropas, de modo a intimidar seus súditos e vizinhos (KIMAMBO, 2010, p. 293-294).

Entre os grupos de mercenários, temos os *tamba-tamba* do Maniema (hoje província da República Democrática do Congo) e os *ruga-ruga*, nome atribuído aos saqueadores oriundos do oeste da Tanzânia cujo grupo era recrutado entre os prisioneiros de guerras, escravos fugitivos, carregadores que abandonavam as caravanas, excluídos e jovens em idade militar. A coesão deste grupo heterogêneo se mantinha graças a “um certo espírito de corpo junto a uma disciplina de ferro, intimamente calcada no modelo dos grupos de combate nguni”. Contratados para atuarem em guerras esporádicas, sobretudo naquelas que envolviam os chefes de “Estados” centralizados, os *ruga-ruga* lutaram ao lado do “império” Nyungu ya Mawe e de Mirambo⁶², quando ambos precisaram expulsar e subjugar os povos kimbu de seus

⁶² Mirambo e Nyungu ya Mawe foram contemporâneos e ambos se beneficiaram do ambiente tumultuado do interior da segunda metade do século XIX, provocado pelas migrações dos povos nguni, disputas pelo controle das rotas comerciais, avanço da demanda por escravos e marfim, entrada da arma de fogo na região, etc., para fundarem seu Estados. Mirambo e Nyungu ya Mawe morreram em 1884, o “império” de Mirambo se fragmentou devido a ausência de um sucessor capaz de preservar o poderio militar necessário à sua coesão,

territórios (KIMAMBO, 2010, p. 292; 294). Os grupos de mercenários se multiplicam pela África Oriental quando os chefes de “Estados” centralizados ampliavam as guerras pelo controle das rotas comerciais, o que gerou instabilidade social na região, agravada pelos fluxos migratórios do século XIX⁶³ e as seguidas invasões dos nguni (ou ngoni em algumas publicações)⁶⁴. Porém, eles não apenas prestavam serviços aos chefes de “Estados”, às vezes ganhavam a vida assaltando aldeias menores, provavelmente para vender os habitantes como escravos:

La aldea de Msagara ya no está en el Kutu, sino en la frontera del Usagara, al pie de las montañas, y debe su notoriedad al asilo que da a todos los *rugars-rugars* de las cercanías, que viven de sus pillajes en las poblaciones pacíficas de las montañas. Cuando pasé había en ella una banda preparándose para hacer una gran incursión en el nordeste (GIRAUD, 1997, p. 45).

Outros grupos de mercenários, não tão bem organizados como os *ruga-ruga*, mas que tinham acesso à arma de fogo, faziam-se presentes no interior, e executavam os mesmos serviços, porém em proporções menores:

assim, os pequenos “Estados” originais retomaram sua independência. O “império” de Nyungu sobreviveu graças às novas estruturas administrativas por ele desenvolvidas, até ser desmantelado pela colonização europeia (KIMAMBO, 2010, p. 294).

⁶³ Entendemos por migração o deslocamento extraordinário de uma grande quantidade de indivíduos em vastos territórios e por um longo período de tempo. Os deslocamentos regulares a título de garantir sua sobrevivência, como os executados pelos criadores de rebanho sazonal, agricultores de culturas dependentes das mudanças climáticas, caçadores a procura de caças, pescadores que acompanhavam os ciclos de migrações dos peixes, coletores que percorriam longas distâncias a procura de mel e frutas, artesãos especializados, como os ferreiros que vendiam seus serviços em colônias longínquas, ou mercadores que partiam em busca de feiras e vilas para comercializar. Todas essas migrações ocorriam simultaneamente, mas não representava uma mudança definitiva e não apresentam o caráter de uma migração, no sentido dado à palavra. Contudo, outros tipos de migrações vinculadas às pressões demográficas provocadas pelo crescimento populacional devido a épocas de prosperidade, imigrações forçadas por guerras, ou fim de sistemas políticos, doenças, secas ou catástrofes naturais, podiam acarretar processos de expansão progressiva. Durante o século XIX, ocorreu uma grande quantidade dessas expansões, os fang nas florestas equatoriais e os chokwe em Angola. Outras migrações foram resultados de declínio ou avanço de sistemas estatais, limitava-se a uma região, como as ocasionadas após a queda do Antigo Oyo na parte ioruba da Nigéria ocidental, os nguni na África Austral e Central, os azande na África Oriental (AJAYI, 2010, p.4).

⁶⁴ “Sotho-Tswana e Nguni são nomes de etnias que datam do século XIX, e que foram universalmente adotados para designar as duas comunidades culturais de língua bantu da África meridional”. Por volta do ano 1100, inicia a segunda Idade do Ferro, intimamente ligada às migrações dos povos de língua bantu, muitos linguistas que examinaram a difusão desta língua (Gaborone, C. Ehret e Morris Swadesh, entre outros) se preocuparam em investigar as correlações entre dois grupos de linguísticos da região central da África meridional. O grupo um compreendia o variado dialeto shona, onde os primeiros falantes teriam se fixados na atual Zimbábue e se espalhados pelas regiões entre o Limpopo e o Zambeze; o grupo dois compreende as línguas Protobantu do sudeste, os dialetos sotho, nguni, tsonga, chopi e venda, que teriam ocupado uma região mais ao sul, provavelmente no norte do Transvaal, atual província da África do Sul (NGCONGCO, Léonard D.; VANSINA, Jan, 2010, p. 657).

Antes de llegar a esta aldea, atravesamos dos o tres campamentos de *maflitis* o *mazitús*, bandidos de la costa este, que viven miserablemente bajo montones de ramaje y bálago. son poco numerosos, y tienen que guardar cierta prudencia por temor de los vuakutus, que están armados con fusiles y hacen sus excursiones al norte para asolar los pueblos inofensivos del Usagara (GIRAUD, 1997, p. 43).

Os mercenários, que viviam de saques e assalto às caravanas e do serviço militar, escolta, captura de escravos fugitivos, invasão de aldeias, cidades, etc, são parte integrante da história africana e sua contribuição para a dimensão do tráfico negreiro está justamente nas ações militares, seja prestando serviços aos chefes de “Estados” ou capturando aldeias menores, contribuindo assim para o enriquecimento dos traficantes de escravos suaílis, o grupo que assume a função de manter o estoque, ou melhor, a oferta de escravos. Estes homens atuavam no litoral suaíli, sobretudo na costa de mrima, situada em frente a Zanzibar onde se fala o dialeto mrima, local que junto com a ilha de Pemba concentrava um grande número de plantações, grandes ou pequenas e, conseqüentemente, os ricos dirigentes que possuíam condições para custear uma *boma* ilegal de escravo, para manter o abastecimento das plantações. Alguns príncipes omani chegaram a ter cerca de 2.000 escravos, o sultão Sayyid Bargash, por exemplo, tinha em média 4.000 a 6.000 escravos trabalhando em suas *plantations*, cuja rentabilidade era de 25.000 dólares; sua irmã Bibi Zem Zem contava com 600 escravos (M'BOKOLO, 2011, p. 276).

Nas pequenas plantações, o número de escravos era mais modesto, girava em torno de 30 a 100 escravos, e os proprietários eram de origem omanis, suaílis e indianos. A título de comparação, os senhores das *plantations* das Antilhas possuíam em média 180 a 200 escravos, para além de 500 escravos somente nas *plantations* muito extensas (M'BOKOLO, 2011, p. 276-277). E em Zanzibar, as plantações do sultão contavam com cerca de 4.000 escravos e seus dignatários mais próximos com 1.000 a 2.000 escravos. No ano de 1895, Abdalla bin Salim possuía seis *plantations* e 3.000 escravos, sua esposa dirigia sete *plantations* menores que eram cultivadas por 1.600 escravos, e os indianos que residiam em Zanzibar eram donos de 8.000 escravos em 1860, sendo dois terços empregados em suas plantações. O maior proprietário indiano era Jairam Sewji com 460 escravos, a maioria possuía bem menos. Na ilha de Pemba a maior parte dos plantadores possuíam em média 500 escravos cada um (VIDROVITCH, 2004, p. 524).

Com a expansão da escravidão dentro de Zanzibar, a população da ilha cresceu e a procura por terras se intensificou entre os anos de 1840 e 1850. Poucas dessas terras eram adquiridas por meio da compra, a maior parte era conseguida através da ocupação de terras abandonadas ou em pousio, por meio da expropriação dos wahadimus (nome dado à

população suaíli de Zanzibar) para as terras inférteis do sudeste da ilha, e por meio de doações de terras feita pelo sultão, a pessoas mais próximas. No ano de 1870, esse modelo de plantação já se fazia presente em Tabora ou Ujiji no interior do continente. A mortalidade era alta, girava em torno de 22% a 30% segundo M'Bokolo (2011, p. 274), ou entre 15% a 20% (ou seja, entre 9.000 a 12.000 escravos) segundo Vidrivitch (2004, p. 524), fator este que obrigava os senhores de *plantations* a renovarem o efetivo servil em uma média de quatro em quatro anos. Esse efeito foi severamente sentido no endurecimento do tráfico, sobretudo após 1870, mas, na primeira metade do século XIX, a falta de mão-de-obra servil só se fez sentir em 1850, ano em que a produtividade das *shambas* de Sayyid Sa'íd caiu um terço da produção. Também foi na mesma época que as cotações dos preços de cravo-da-índia caíram para 4 dólares por *frasila* em 1845; para 2 a 3 dólares no ano de 1855 e de 1 a 2 dólares em 1867 (M'BOKOLO, 2011, p. 274; 276). A relação entre escravos e cravo-da-índia era direta, sem escravos a produção das *plantations* estava comprometida.

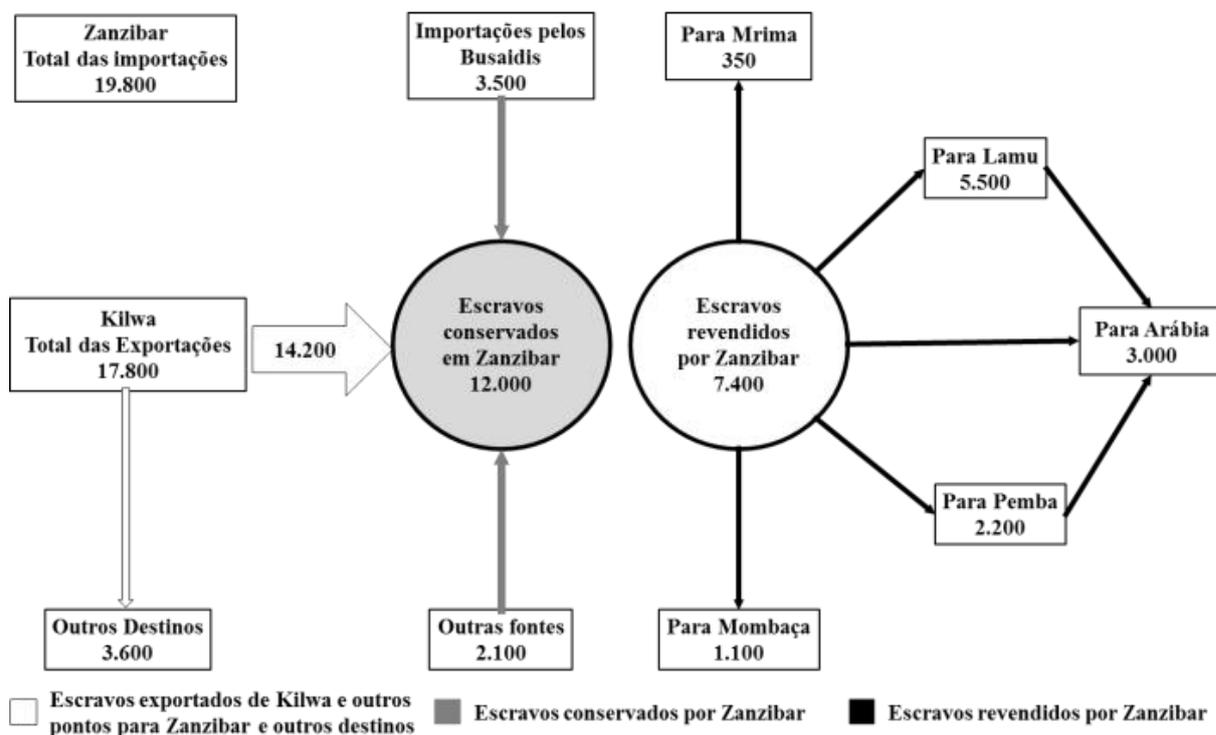
Um novo tratado proibindo o tráfico de escravos foi assinado pelo sultão de Zanzibar no ano de 1845. Este tratado entrou em vigor no ano de 1847 e proibia a venda de escravos para fora das possessões africanas do sultão, ação esta que levou o preço dos escravos ao colapso, facilitando assim a aquisição dessa mão-de-obra pelos comerciantes e plantadores por um preço mais baixo, o que acabou ajudando a economia, permitindo recuperar os prejuízos causados pela queda no preço do cravo-da-índia entre 1845 e 1867. Deste modo, na segunda metade do século XIX, a cotação do cravo-da-índia já havia se valorizado e, para manter os altos índices de produtividade, a classe de plantadores multiplicou as *plantations* de cravo-da-índia e desenvolveu ainda mais as de coqueiros, visando aproveitar essa abundância de mão-de-obra barata. Porém, em virtude de uma catástrofe natural, o preço do cravo-da-índia acabou se elevando ainda mais. Um furacão, que atingiu Zanzibar em 1872, fez com que o preço do cravo-da-índia passasse de 1 dólar em 1867 para 9 dólares em 1872 a 1879 e, seguidamente, de 3 a 4 dólares até 1890 (M'BOKOLO, 2011, p. 274-275). Em consequência deste desastre natural, as *plantations* de cravo-da-índia vão se difundir ainda mais pela ilha de Pemba, aumentando a procura por escravos.

A procura por escravos acelerou o processo de busca e apreensão de cativos no interior do continente. Para atender a essa nova demanda, as expedições caravaneiras se dirigiam para regiões até então relativamente poupadas, principalmente a oeste do lago Tanganica. E o custo dessas novas expedições se refletiu no preço do escravo, que entre os anos de 1873 e 1890 custava entre 50 a 100 dólares a unidade, encarecendo ainda mais a produção de cravo-da-índia (M'BOKOLO, 2011, p. 275). Entretanto, mesmo com a alta do valor dos escravos este

artigo continuava sendo altamente rentável para o Sultanato de Zanzibar, o custo das expedições caravaneiras era suprido pela produção de cravo-da-índia, além disso, uma parcela dos cativos que chegavam às cidades suaílis eram exportados para outras regiões, o que contribuía para a manutenção do tráfico intra continente. A consequência dessa expansão do uso de cativos, tanto na produção de cravo-da-índia como para a exportação via tráfico negreiro, foi que Zanzibar, no final do século XIX, fosse ao mesmo tempo o maior importador e redistribuidor de escravos do continente africano, o que teve impactos diretos na propaganda e na ideologia colonialista dos anos de 1880 a 1900 (M'BOKOLO, 2011, p. 275).

Outra consequência da expansão escravagista foi a difusão do tráfico negreiro e das *plantations* ao longo da costa suaíli, primeiro para a costa mrima e depois para o extenso litoral entre Mombaça e a ilha de Moçambique (cerca de 1.358 km). Esse modelo de produção agrícola se desenvolveu entre os anos de 1830 e 1860. Lavouras de arroz, milhete e sorgo se reproduziram ao longo do litoral suaíli para o consumo local e para a alimentação das caravanas que se dirigiam ao interior em busca de escravos, culturas de exportação como o coco, copra e, perto do final do século, sisal e algodão também foram se multiplicando pela costa leste africana. Entre os anos de 1875 e 1884 essa economia negreira no continente atingiu o seu máximo de produtividade. No litoral do Quênia em direção ao norte, de Mombaça a Lamu, as plantações abrigavam cerca de 50.000 escravos, 44% da população dessa região, somente em frente do arquipélago de Lamu e de Pate existiam 10.000 trabalhadores servis no ano de 1897. Em Melinde, após o ano de 1860, a cana-de-açúcar veio a se desenvolver em grande escala, somente seis proprietários possuíam *plantations* com mais de 2.500 hectares, e mais da metade da produção da região estava controlada por treze grandes plantadores, que exploravam cerca de 1.200 hectares de plantação. No ano de 1897, a população escrava de Melinde chegava a mais de 5.000 pessoas, quase a mesma quantidade de Mombaça (VIDROVITCH, 2004, p. 524-525), e os grandes plantadores, para dar conta das inúmeras lavouras, passaram a recrutar membros da própria família. Entre o clã dos Busa'idi, por exemplo, os administradores das *plantations* variavam entre membros da família omani e mercadores enriquecidos pelo comércio continental, como e o caso de Tippu Tip que só em Zanzibar possuía “sete plantações nas quais trabalhavam 10.000 escravos e valiam cerca de 50.000 libras esterlinas em 1891” (M'BOKOLO, 2011, p. 277).

Organograma 2: Zanzibar e o tráfico negreiro na África Oriental



Fonte: Adaptado com base em M'BOKOLO, 2011, p. 274.

A extração de marfim-este africano

Juntamente com as plantations escravagistas e o tráfico negreiro, a extração de marfim este-africano era a terceira fonte de riqueza do Sultanato de Zanzibar. Utilizado para a confecção de diversos produtos, sobretudo mercadorias luxuosas, o marfim este-africano já era comercializado com os povos ribeirinhos do mar Mediterrâneo, com regiões da China e da Índia, esta última responsável pela produção de diversos bens – como peças decorativas, estatuetas, adornos e outras peças do gênero – que eram consumidos dentro das cidades suaílis. Na década de 1820, a comercialização de marfim este-africano atingiu uma escala global e passou a atender as demandas não só do tradicional mercado indiano, como também da Europa industrial e dos Estados Unidos. Tal desenvolvimento foi relatado pelos abolicionistas, que nos deixaram descrições valiosas e imagens expressivas que foram reproduzidas com o tempo, em especial aquelas que criaram uma estreita relação entre o comércio de marfim e o tráfico negreiro, ou seja, entre o “marfim negro e marfim branco”: o escravo, era o responsável pelo transporte do marfim até o litoral e, ao chegar à região, ambos eram vendidos (M'BOKOLO, 2011, p. 277). No entanto, pesquisas recentes atestam que o comércio de marfim e escravos era realizado por grupos étnicos africanos distintos, entre eles os povos bisa e yao, que se ocupavam do transporte de mercadorias entre as regiões do lago

Niassa e o litoral suaíli. Com o passar dos anos, a concorrência entre dois avançou tanto que os yao se especializaram no tráfico negreiro para sobreviver e os bisa reduziram o valor do marfim para melhor comercializarem em Kilwa (SALIM, 2010b, p. 261).

O marfim chegava ao litoral suaíli nos ombros dos carregadores das caravanas de comércio, mas sua extração estava a cargo de outro grupo: os caçadores. Devido à expansão da demanda por marfim algumas comunidades passam a se dedicar a essa atividade. A certa altura da viagem, Giraud se deparou com um grupo de caçadores oriundos da região rio Rovuma (ou Rumuva) na fronteira entre a Tanzânia e Moçambique:

La tribu de los maqueses, oriunda de las orllas de Rovuma, está hoy medio extinguida, pero tienen tan bien cimentada su fama de buenos cazadores que muchos indígenas de las tribus circunvecinas se hacen pasar por maqueses llenándose los brazos de cicatrices, y usurpando un nombre al que no tienen ningún derecho. En la antigua tribu, estas cicatrices indicaban el número de animales matados por cada hombre; y para distinguirse de sus vecinos se grababan además una media luna en la frente.

Hoy se da el nombre de maqués a todos los bandidos que se encuentra cerca de la costa, en espesura, con una escopeta al hombro. Muchos de ellos viven en realidad de la caza, y así sucedía con los que encontré, que aunque cazadores de profesión, son bastante malos tiradores (GIRAUD, 1997, p. 24-25).

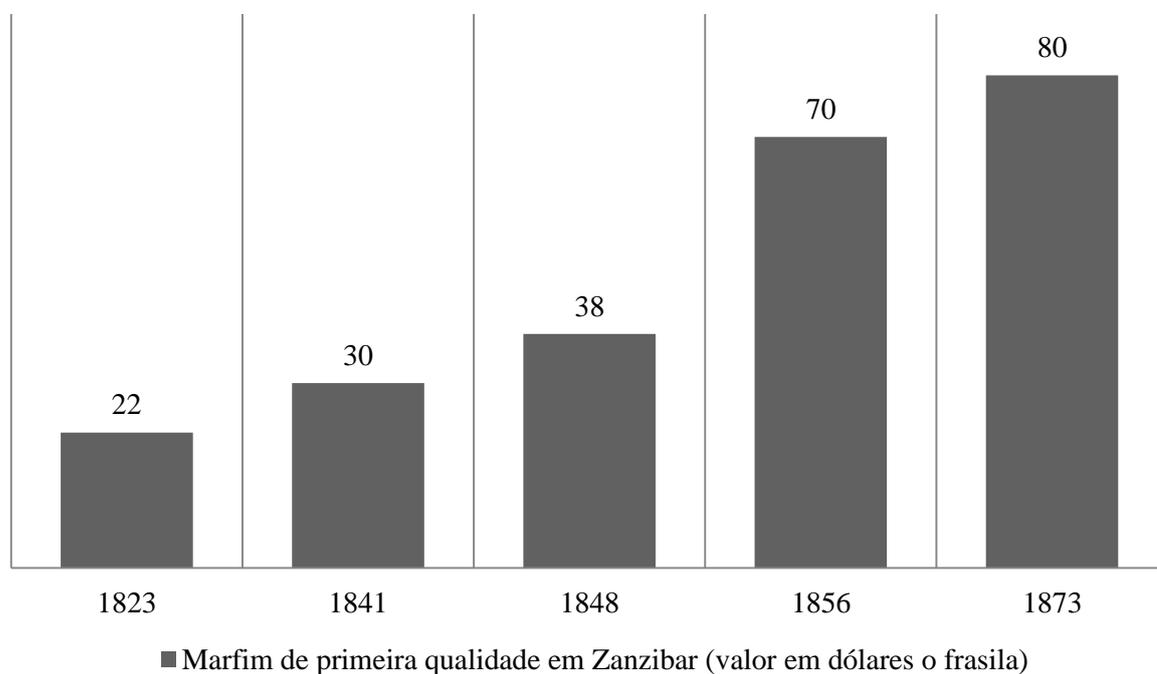
Diferentemente da profissão de carregador, para se tornar um caçador apenas a força física não bastava, havia a necessidade de conhecimento especializado, técnicas de caças para diferentes animais, conhecimento geográfico da região, manuseio de armas em geral, especialmente a arma de fogo, etc. Entre os caçadores de marfim, destacam-se os nyamwezi, a formação do grupo ocorria sem qualquer referência à relação de parentesco e sim por seleção de jovens que demonstravam audácia e coragem. Esses jovens começavam como *hamba* (aprendizes) e só entravam definitivamente ao grupo de caçadores após terem eliminado, sozinhos, um elefante. Foram os primeiros a abandonarem as aldeias de origem e as atividades tradicionais, pois à medida que a população de elefantes se esgotava, iam caçar em zonas cada vez mais distantes. Os grupos de caçadores iriam fornecer os aventureiros e os homens de Estados das quais as ações modificaram as estruturas políticas e a geografia da região na segunda metade do século XIX (M'BOKOLO, 2011, p. 292). Contudo, a busca por elefantes acabou criando entre os africanos do interior uma imagem particular acerca do homem branco, um indivíduo que nada mais sabe fazer do que perseguir elefantes:

Para los habitantes del Condé, el blanco no es más que un insensato que pieder el tiempo persiguiendo elefantes y búfalos, y que probablemente se muere de hambre en su país siempre que tiene que ir a buscar víveres a una tierra en la que casi siempre deja sus huesos (GIRAUD, 1997, p. 118).

Contudo, as perseguições de elefantes tinham seus próprios riscos e, na época da viagem de Giraud, já se fazia por intermédio de grupos de caçadores especializados que muitas vezes acompanhavam as caravanas de comércio:

La antevíspera de mi marcha por la mañana, estas fincas recibieron la visita de una manada de ocho elefantes, sobre cuya pista lanzó Aley sus cazadores, sin avisarme, por supuesto. Éstos alcanzaron a los animales a eso de mediodía, y sabiendo que no estaban de buen humor, no se atrevieron a atacarlos: uno solo continuó acosándolos de cerca, y ya iba a disparar a dos pequeños que se habían rezagado, cuando la madre, viendo el peligro, acudió en su ayuda. El cazador, a quien yo conocía porque era un vunyamuezi muy atrevido, apuntó a cincuenta pasos de distancia, pero su arma, que consistía en un mal fusil de chipa, no dio fuego. La madre arremetió al hombre con futia, éste soltó de nuevo el gatillo, pero por segunda vez falló el tiro. El animal le enganchó con un colmillo y lo arrojó con gran violencia al suelo; volvió a engancharlo y lo lanzó a diez metros de altura, hasta que, creyéndolo muerto y sin preocuparse por pisotearlo, corrió a reunirse con la manada (GIRAUD, 1997, p. 175).

Na primeira metade do século XIX, o comércio de marfim era tão importante (se não mais) que o tráfico negreiro, por isso nessa época, tanto os bisa como os yao procuravam levar o marfim e escravos para Kilwa, de onde eram reexportados para Zanzibar (SALIM, 2010b, p. 261). Após o ano de 1847, o transporte de escravos para o litoral entrou em um período de dificuldades, um dos fatores foi a proibição da venda de escravos fora das possessões africanas do sultão, outros estão relacionados à conservação dos cativos. O comerciante de escravos tinha que mantê-los em boa saúde e se preocupar com motins e fugas ao longo do caminho, o que acabava por transformar essa atividade em onerosa e incompatível como transporte de marfim, que se tornou regular e acelerado a partir da segunda metade do século XIX, fazendo da África Oriental o maior produtor de marfim tenro na África, bem a frente do marfim nilótico do Sudão e do marfim da África do Sul. A expansão da demanda por marfim viu seu valor explodir no decorrer do século XIX. No mercado de Surat o marfim comercializado duplicou entre 1800 e 1810. O rápido esgotamento das zonas de caça devido à difusão da arma-de-fogo obrigou os produtores a se dirigirem cada vez mais para o interior, o que levou ao encarecimento do produto (M'BOKOLO, 2011, p. 277-278). Em Zanzibar, por exemplo, o preço do marfim de primeira qualidade subiu progressivamente entre 1822 e 1873.

Gráfico 1: Preço do marfim de primeira qualidade em Zanzibar (1822-1873)

Fonte: M'BOKOLO, 2011. p. 278.

Junto com os preços, as regiões provedoras de marfim igualmente se transformaram. Quanto mais para o interior se dirigia Giraud, mais abundantes eram as zonas de caça de elefantes:

Durante la primeira jornada tan sólo divisamos una numerosa manada de elefantes que al acercarnos desapareció al trote en la espesura; Hassani y yo la seguimos dos horas sin resultado, y al regresar tuve que matar una de las vacas para reanimar a mis hombres extenuados (GIRAUD, 1997, p. 149).

Também se modificou os agentes econômicos participativos dessa nova forma de se enriquecer e, assim como os belgas em Karema se beneficiavam do tráfico de escravos, os missionários da *Free Church of Scotland* não se importavam em comprar e vender marfim:

El descubrimiento del lago Nissa por Livingstone fue en Escocia la señal de una verdadera cruzada. Muchas Iglesias, y sobre todo la Free Church of Scotland, se reunieron para enviar misiones a suas orillas y en 1874, el reverend padre Young fundaba Livingsstonia, en el extremo sur del lago, en un sitio delicioso, pero que se ha tenido que abandonar a causa de la fiebre. No contento el padre Young con finjar allí su residencia, aprovechando la facilidad en las oceano, consiguió armar allí las diferentes piezas de un vapor, el Ilala, que aún hoy dia cruza el lago cada dos meses de punta a punta, abasteciendo las estaciones y recogiendo marfil.

Muy pronto se fundó una sociedad comercial, un tanto evangélica, que marchaba a la par con la misión, ayudándola, prestándole sus empleados y sirviéndose de los suyos cuando era necesario. Esta sociedad ha comprado el Ilala, y aparte de su comercio, se encarga de todos los transportes que se efectúan desde Quelimane hasta el norte del lago. Tiene su principal asiento en Blantyre, junto a las cataratas del alto Shire. Su comercio se reduce a la compra de marfil que, abundante en un principio, empieza a escasear. Según creo, su mejor renta procede del señor Pulley, teniente de la marina inglesa, que instalado hace cuantros años en el Condé, hace terribles estragos en los elephants marshes.

En la actualidad, la Company compra a seis o siete chelines la libra el marfil que vale doce en Quelimane y veinte en Inglaterra. No tengo noticias de que se haya exportado nunca del lago otro producto. El marfil del Nissa es muy hermoso; no es raro encontrar colmillos de cuarenta y cinco kilogramos, pudiendo decirse que este punto y el Manyema son los más favorecidos de África por tal concepto. En Zanzibar este marfil es de los que más se venden, porque los árabes no temen bajar hasta aquí y los de Quiloa tienen constantemente una caravana instalada en las cercanías de Bandawe. El propietario envía anualmente sus cadenas de esclavos a la costa, pero rara vez se ausenta; tiene tres daus, las únicas embarcaciones del lago, y los misioneros no ven sin inquietud esta influencia rival (GIRAUD, 1997, p. 372-375).

As campanhas missionárias que se dirigiam para a África, quase sempre vinham acompanhadas de alguma companhia de comércio. Tal casamento se insere na ideia posta em ordem por David Livingstone, a doutrina dos três “Cs”: “C” de *Comércio*, “C” de *Cristianismo* e “C” de *Civilização*. Os três “Cs” seriam a solução as concepções religiosas primitivas dos nativos, resolveria a indigência social e cultural e traria aos “selvagens” um Estado capaz de corresponder às exigências geradas pelo mundo moderno da era industrial. Através dessa trindade seria quebrado o monopólio comercial dos reinos do litoral, desonestamente exercido com o aval dos mercantilistas estrangeiros, e também seriam eliminadas as credices e superstições que bloqueavam o avanço do progresso e da civilização, identificada como a forma de ser e de pensar do ocidente cristão. A forma de administração deste “remédio” para os africanos sugeria um continente assombrado por três “Ts”, alegoricamente construído pelas percepções imperialistas a respeito do continente: “T” de *Tambor*, representando as religiões tradicionais, vistas como cultos degradantes ou puramente demoníacos; “T” de *Tribo*, devido ao fragmento cultural, linguístico e social, responsável pelo atraso do continente; e “T” de *Tarzan*, o ícone colonialista que assinala, metaforicamente, a suposta incapacidade do africano de guiar o seu próprio destino e de se autogovernarem. Enfim, Tarzan simboliza o homem branco que não sucumbiu às selvas e cuja índole o transforma em senhor em meio aos nativos (SERRANO, 2010, p. 207).

A geografia do comércio de marfim também se alterou com o aumento da demanda, e os reflexos nos mercados de escoamento e nas regiões consumidoras. O antigo ponto de escoamento do marfim em Moçambique foi quase totalmente transferido para Kilwa e Zanzibar no começo do século XIX devido aos pesados impostos cobrados pelos portugueses:

10% sobre o valor do marfim reexportado em 1793; 40% em 1800, 30% a partir de 1801. E mesmo com a duplicação dos preços do marfim dentro desse período, Moçambique conheceu um decréscimo em suas exportações: 10.700 arrobas (14,69 quilos) em meados do século XVIII; 13.000 em 1793; 6.000 em 1801 e apenas 4.000 em 1817. Quanto às zonas de caça, essas foram deslocadas para o centro do continente após 1860, para as regiões do Maniema, do Bunyoro e para o oeste da Tanzânia. Essas regiões ficaram conhecidas entre os comerciantes da época com “paraíso do marfim”. Com a ampliação das zonas de caça, a quantidade de marfim de todas as qualidades exportada por Zanzibar aumentou constantemente nesse mesmo período: em 1841 foram 210.000 quilos; em 1843 esse valor subiu para 375.000; em 1848 foi para 435.000, e no fim da administração de Sayyid Sa‘īd, entre 279.500 e 437.500 (M’BOKOLO, 2011, p. 278). Esse marfim este-africano que chegava ao porto de Zanzibar estava classificado em três categorias:

[...] a primeira, a melhor, correspondente a cerca de metade das exportações, era comprada quase exclusivamente pelos indianos; a segunda e terceira categoria iam para os europeus e os americanos, e os indianos ficavam ainda com o resto, os dentes muito pequenos não classificados e os dentes e hipopótamos (M’BOKOLO, 2011, p. 278).

Essa mesma classificação em três tipos estava presente na costa ocidental da África, mais precisamente em Angola, onde em 1814 os portugueses o avaliavam desta forma:

O seu preço é determinado pela grandeza ou pezo do dente, devidendo-se em tres diferentes classes; á 1.^a pertencem os dentes que não pezam mais de 16 libras, chamado Marfim-meúdo, e que se paga a razão de 40 réis a libra; na segunda são classificados os dentes que pezam de 16 a 32 libras, chamado Marfim-meão, e que se paga a 160 réis a libra; dahi para cima todo o Marfim é chamado de Lei, e se paga a razão de 320 réis a libra. Daqui se collige que, por exemplo, o dente de 32 libras tem um valor não proporcional ao de 31 (GAMA, 1839, p. 26).

No começo do século XIX, as regiões consumidoras de marfim este-africano o adquiriam por intermédio da exportação de tecido para Zanzibar.

[...] 80% do marfim importado por Bombaim, Surat e Kutch eram consumidos na própria Índia, sendo o resto reexportado para Londres (6%) e para China: na mesma época, os tecidos indianos representavam 50% das importações diretas de Zanzibar. As reexportações para Inglaterra aumentaram progressivamente até atingirem, a partir de 1850, cerca de 65% do marfim da África Oriental importado pela Índia: paralelamente, a parte dos tecidos de algodão de Manchester e dos lençóis

merikani⁶⁵ (deformação da palavra “americano”), sensivelmente mais baratos (M'BOKOLO, 2011, p. 278).

Mesmo com a invasão dos produtos industrializados ocidentais, a Índia ainda conservava, mesmo que de forma menos atuante, a sua antiga posição de entreposto comercial no oceano Índico, graças ao desempenho dos ricos banqueiros e mercadores indianos que financiavam a economia do Sultanato de Zanzibar (M'BOKOLO, 2011, p. 278). A invasão de produtos industrializados significava a entrada de Zanzibar no circuito internacional de comércio com o ocidente, e isto refletiu apenas na venda de marfim, outros aspectos da economia do Sultanato serão modificados em prol do comércio internacional, entre eles o tráfico negro internacional.

Tráfico negro internacional

Acompanhando o enriquecimento da economia de *plantations* um intenso tráfico negro foi desenvolvido em duas escalas: a primeira para a manutenção do efetivo servil das plantações e a segunda para a conservação do comércio internacional. A implantação de uma economia movida pelo trabalho escravo em Zanzibar alavancou a economia do Sultanato e permitiu aos árabes serem hegemônicos na África Oriental até a partilha do continente pelos europeus. Porém, o aumento da produção de cravo-da-índia provocou não apenas o esgotamento das terras, para a agricultura, como também levou à escassez de mão-de-obra servil que se encontrava no litoral, sobretudo na costa mrima, a falta de trabalhadores que motivou o desenvolvimento de novas e maiores expedições caravaneiras em busca de escravos e marfim. Estima-se que cerca de 2.000 a 3.000 novos mercadores realizavam esse trabalho, que se tornou majoritário após 1870 englobando uma parcela significativa da população das cidades suaílis (VIDROVITCH, 2004, p. 529). Esses mercadores se tornaram os responsáveis pelo abastecimento das *plantations* do litoral suaíli e pelo desenvolvimento do tráfico negro internacional, que promovido por Zanzibar cresceu gradualmente ao longo do século XIX, acompanhando a influência de Omã sobre a região. Esse crescimento também estava relacionado com a dinâmica econômica mundial imposta à África no século XIX, onde o continente se postava como grande fornecedor de escravos para o mundo, o que provocou

⁶⁵ Entre os *merikani*, artigos de origem estadunidense, podemos destacar o açúcar, artigos de cobre, fuzis, pólvora e tecidos de algodão cuja quantidade aumentou significativamente, de 100.000 dólares em 1838 para 550.000 em 1856, ano da morte de Sa'íd. Com esse aumento, sobretudo de tecidos de algodão, os Estados Unidos ultrapassariam a Grã-Bretanha a nível comercial na costa da África Oriental, embora não possuíssem os mesmos privilégios comerciais e políticos que os britânicos tinham com os sultões de Zanzibar (SALIM, 2010b, p. 271-272).

uma expansão na procura por escravos dentro do continente africano, elevando assim a quantidade de cativos exportados para o Atlântico, Saara, Mar Vermelho e oceano Índico.

Na África Oriental, o tráfico negreiro acontecia em três grandes domínios: o primeiro é o setentrional para a Arábia, a Pérsia e a Índia; o segundo é o meridional para as Américas; e o terceiro é o costeiro, que terminava em Zanzibar, Pemba e outros portos desta região. A quantidade de negros traficados por esses três domínios envolvia um montante de 1.618.000 cativos, sendo que quase a metade era detida no litoral suaíli e o resto exportado para o mercado internacional. A tabela a seguir apresenta um panorama geral dos locais compradores de escravos este-africano:

Tabela 2: O comércio de escravos da África Oriental no século XIX

Setor	Volume	%
Arábia, Pérsia, Índia	347.000	21,4
África sul-oriental para as Américas	407.000	25,1
Mascarenhas	95.000	5,9
Costa da África Oriental	769.000	47,5
Total	1.618.000	---

Fonte: LOVEJOY, 2002, p. 235, in tabela 7.7.

Já esta segunda tabela apresenta em detalhe a quantidade de cativos exportados para Arábia, Pérsia e Índia.

Tabela 3: Escravos exportados da África Oriental para Arábia, Pérsia e Índia (1801-1896)

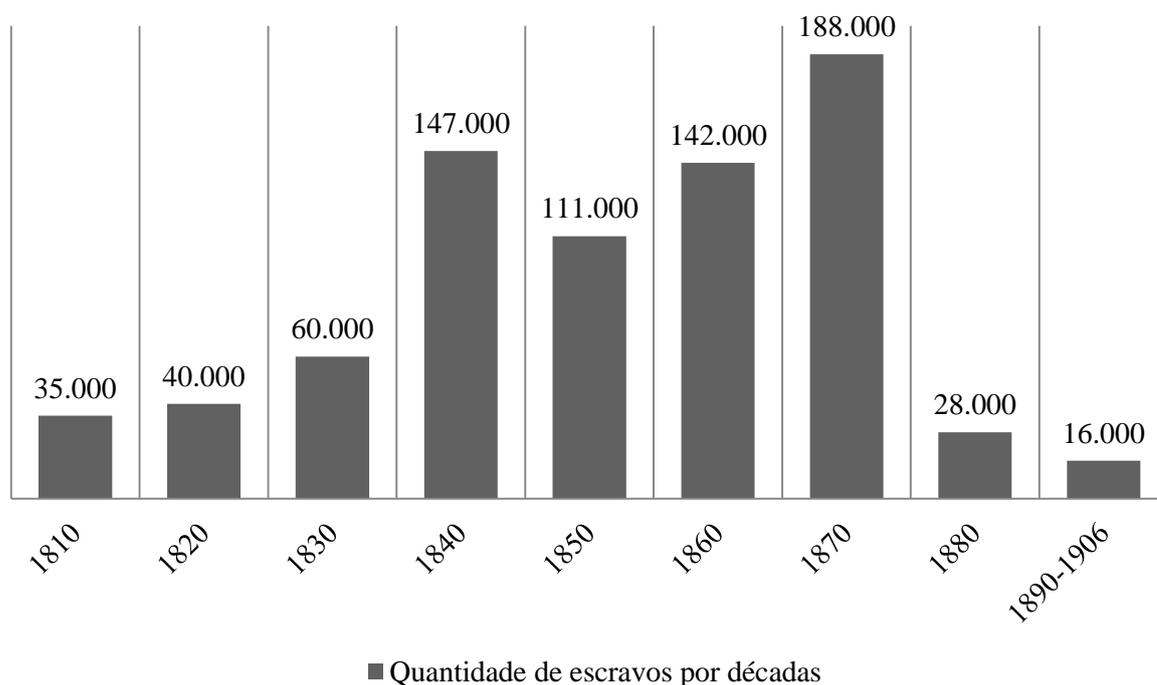
Período	Importação	Exportações (9% de mortalidade)
1801-29	72.500	81.000
1830-39	35.000	39.000
1840-49	40.000	44.000
1850-73	156.000	173.000
1874-96	9.200	10.000
Total	312.700	347.000

Fonte: LOVEJOY, 2002, p. 235, in tabela 7.6.

Os números apresentados nas duas tabelas demonstram a expansão do tráfico negreiro internacional na África Oriental durante o século XIX. Embora o tráfico internacional tenha alcançado números exorbitantes, a grande utilização de escravos nas *plantations* do litoral suaíli absorvia a maior parte dos cativos disponíveis. Na primeira década do século XIX, o volume de escravos na África Oriental era de aproximadamente 80.000, desse valor cerca de

25.000 eram vendidos para a Arábia, a Pérsia e a Índia, 25.000 em média abasteciam as plantações do arquipélago de Mascarenhas e quase 10.000 iam para as *plantations* das Américas, e perto de 30.000 eram utilizados nas *plantations* da costa suaíli. Nas décadas seguintes, o tráfico de escravos para as Mascarenhas declinou, em compensação os mercados das Américas passaram a comprar a maior parte do excedente. Em 1820, a quantidade de cativos exportados para as Américas subiu para 60.000. Entre 1830 e 1840 chegou a quase 100.000 antes de declinar bruscamente no final da década de 1840. Já o comércio de escravos entre a África Oriental e a Arábia, a Pérsia e a Índia cresceu modestamente: em 1830 foram enviados 35.000 cativos; em 1840 foram 40.000 e, entre 1850 e 1860, 65.000 escravos. De 1873 em diante, a quantidade de escravos para essa região declinou progressivamente. Com relação aos escravos retidos no litoral suaíli, este número cresceu década a década ao longo do século XIX, alcançando a marca de 769.000 cativos (LOVEJOY, 2002, p. 234-235).

Gráfico 2: Escravos retidos na Costa da África Oriental no século XIX



Fonte: Elaborado com base em LOVEJOY, 2002, p. 234.

A quantidade de escravos retidos no litoral suaíli foi crescendo ao longo dos anos até atingir o seu máximo na década de 1870. Nesse mesmo período, vários fatores ocorreram dentro da organização do Sultanato de Zanzibar e na costa suaíli que acabaram por refletir

diretamente no tráfico de escravos. O primeiro foi o fechamento do grande mercado de escravos de Zanzibar com a assinatura do tratado Kirk-Bargash (1783); o segundo foi o desenvolvimento das *plantation* ao longo da costa suaíli e em algumas regiões do interior do continente africano; o terceiro é consequência dos dois fatores anteriores, a ampliação do número de expedições caravaneiras pelo litoral africano.

Além desses três fatores, os tratados anti-escravidão contribuíram para o aumento do número de escravos retidos na costa suaíli. Os tratados ratificados entre Zanzibar e a Grã-Bretanha ao longo do século XIX, somaram-se às proibições sobre o tráfico imposta pelo Império Otomano e em 1845 o grande mercado de escravos de Istambul foi fechado e um ano depois os otomanos proibiram oficialmente o tráfico no Atlântico. Em 1857, essa proibição foi estendida para todas as regiões pertencentes ao Império Otomano, que eram favoráveis ao cancelamento do tráfico de escravos na África Oriental. Por ser uma região que lhe escapava ao controle, a preocupação dos otomanos estava em conservar o tráfico de escravos nas províncias russas da Geórgia e da Circássia ao fundo do mar Negro (VIDROVITCH, 2004, p. 525).

Apesar destas proibições, o tráfico negreiro continuou, pois o estatuto de escravo ainda fazia parte da lei do Império Otomano até a Conferência Internacional de Bruxelas contra a escravidão em 1890. Deste modo, na África, os mercadores de escravos foram aos poucos se transformando em donos de *plantations* e, contrariando as expectativas da política ocidental anti-escravidão, a proibição do tráfico negreiro internacional só fez aumentar aquele que acontecia dentro do continente e, com a queda do valor dos escravos, mais africanos foram atraídos para o tráfico negreiro intra continente, o que acabou provocando a generalização do uso da mão-de-obra servil no litoral suaíli, nas palmeiras nigerianas e nas savanas que se entendiam de oeste para leste, da Senegâmbia ao Chifre da África (VIDROVITCH, 2004, p. 525-526).

Outros fatores estão relacionados com a alta do preço do cravo-da-índia e dos escravos, o primeiro havia alcançado a marca de 9 dólares por *frasila* entre 1872 e 1879, e o segundo custava entre 50 e 100 dólares a unidade entre 1873 e 1890 (M'BOKOLO, 2011, p. 275). Estando os dois artigos interligados economicamente, é possível notar que a quantidade de escravos retidos no litoral suaíli acompanhou a alta dos preços do cravo-da-índia e dos escravos. Além disso, podemos notar que a ampliação do número de escravos retidos na costa suaíli seguiu o progressivo avanço da colonização dos árabes em Zanzibar, dependente cada vez mais das *plantations* de cravo-da-índia, daí a necessidade de expandir também a utilização de escravos como força produtiva. O expressivo aumento de escravos retidos no

litoral entre 1840 e 1870 ajuda-nos a compreender a dinâmica econômica implantada por Sayyid Sa'īd em Zanzibar e, se até a década de 1830 eram retidos somente 60.000 escravos no litoral suaíli, em pouco mais de dez anos esse número subiu para 147.000 na década de 1840, chegando ao valor máximo de 188.000 cativos em 1870, a última década de autonomia administrativa dos sultões de Zanzibar antes da colonização europeia.

A crescente economia pautada na mão-de-obra escrava desenvolvida pelo Sultanato de Zanzibar no decorrer do século XIX modificou as relações entre o litoral suaíli e o interior da África Oriental, a caça predatória em busca de marfim e escravos avançavam cada vez mais para o interior do continente africano, atingindo regiões a oeste do lago Tanganica. Esse avanço ocorria sobre três vias principais que interligavam o litoral suaíli ao interior, elas partiam de três pontos estratégicos no litoral e se ramificavam para além dos lagos Vitória, Tanganica e Malawi, e ficou caracterizado com o “avanço da fronteira suaíli”. Foram por essas vias que as trocas comerciais e as relações sociais entre os habitantes do litoral e do interior africano se desenvolveram durante o século XIX.

CAPÍTULO 05 O COMÉRCIO NO INTERIOR DA ÁFRICA ORIENTAL

A vida em sociedade pode ser interpretada por meio de uma elaborada teoria de trocas. Marcel Mauss publicou em 1925 o livro *Ensaio sobre a Dádiva* e nele a troca é apresentada como uma certeza lógica, um “denominador com um grande número de atividades sociais aparentemente heterogêneas entre si”, pois o intercâmbio entre os indivíduos não englobam apenas os objetos, mas também envolvem questões de dignidade, cargos, privilégios e parentesco, “cujo papel sociológico é, entretanto o mesmo que o dos bens materiais” (LÉVI-STRAUSS, 2003, p. 33-34). Quando trabalhamos com economia e sua relação com a sociedade, entramos em um estágio peculiar que envolve relações de produção e a manutenção da vida, neste ponto, os antropólogos por muito anos interpretaram os povos sem escrita de uma maneira menos complexa, atribuindo a eles um caráter prático, que simplificando, queria dizer que todas as suas ações e esforços tinham como o único objetivo a sobrevivência.

Esta perspectiva teórica separa a economia das demais atividades humanas, o que para Belshaw é um erro, já que segundo ele, as relações econômicas não podem ser pensadas como algo desconexo das outras esferas da sociedade: relações de parentesco, organização social, religião, etc., tudo isso deve ser levado em consideração ao analisarmos uma sociedade, independente do contexto histórico a qual ela pertence. Dentro desta perspectiva, o conceito marxista que coloca a economia como eixo determinante das relações sociais, assim com as teorias de Adam Smith (1723-1790) e Alfred Marshall (1842-1924) que integram sociedade e economia, onde as instituições e ações individuais estão relacionadas apenas com a produção da riqueza, devem ter suas relevâncias diminuídas (e não abandonadas) para ceder espaço à “noção de que certas formas sociais e culturais talvez sejam necessárias antes que ocorra o desenvolvimento econômico” (BELSHAW, 1968, p. 11; 14).

Assim, para entendermos as relações econômicas efetuadas pelos habitantes da África Centro-Oriental devemos primeiro abandonar a premissa que “o individualismo econômico é uma condição necessária ao progresso econômico, pois o individualismo oferece as motivações sobre as quais, pode se basear o esforço determinado” (BELSHAW, 1968, p. 11). Esse modelo de análise do desenvolvimento econômico é típico da família ocidental e atribuía em seu discurso a seguinte ideia: toda e qualquer sociedade que almeja o desenvolvimento deve primeiro modificar os alicerces de sua formação, cultura, família, costumes, crenças,

etc., e acima de tudo, hipervalorizar o indivíduo e a individualidade⁶⁶. Também devemos esquecer o ideal de mercado ocidental, individualizado e racionalizado. Segundo Belshaw, para que o mercado seja racional, no sentido dado pelos economistas, e procurar o lucro, o indivíduo deve, idealmente, “pôr de lado todas as considerações externas, de caráter emotivo, que criam laços de relações sociais que poderiam agir contra o motivo do lucro” (Ibid. p.103).

Se utilizarmos o modelo de mercado ocidental como eixo teórico para interpretar o comércio nas sociedades da África Centro-Oriental, corremos o risco de cometer um erro metodológico, ao admitir a superioridade do modo de vida europeu, sobre os demais povos, e que este modo de vida seja uma fatalidade (desejável) para todas as sociedades. Esse padrão interpretativo das relações econômicas está vinculado a um tipo classificatório das culturas, que procura qualificar as sociedades em superior e inferior de acordo com o seu desenvolvimento material. Essa ideia, característica dos ocidentais, de interpretar as culturas a partir das atividades práticas, especialmente no campo de produção de bens e serviços, pode ser encontrada em livros e conceitos escritos no século XIX, principalmente quando do surgimento da antropologia⁶⁷ como ciência, um método não-histórico de avaliação e estudo da cultura e das sociedades, em especial os povos “primitivos”, aqueles inferiores aos europeus e diferenciados pela cor de sua pele (FAGE, 2010, p. 10).

Esses povos ditos “primitivos” estavam essencialmente localizados no interior do continente africano e adentraram na órbita do capitalismo mundial com o avanço da fronteira suaíli, resultado da expansão de Zanzibar para o interior da África Oriental. Seu progresso assumiu formas físicas, demográficas e culturais, política e materiais, simbolizadas por uma série de entrepostos e postos comerciais, instalações de colonos árabes e de indivíduos do litoral e pela propagação do Islã e dos costumes de vida que se identificavam aos das cidades suaílis. Por muito tempo a historiografia apresentou esse avanço e as mutações da geografia

⁶⁶ Segundo DaMatta (2000, p.9), a noção de individualidade se associa à tradição clássica da filosofia política ocidental, um modo de pensar a sociedade se pautando na história e extremamente preocupado com as “conexões entre as instituições, práticas sociais e esferas percebidas como críticas (e universais) – como o “religioso”, o “político” e o “econômico””. Essa filosofia foi a responsável por moldar todo o pensamento social moderno.

⁶⁷ A Antropologia desenvolveu ao longo dos anos novas ferramentas para estudar as chamadas sociedades “primitivas”. Entretanto, quando falamos sobre tais sociedades é comum vir em nossas mentes o estudo feito por Malinowski em *Argonautas do Pacífico Ocidental* (1922), que deu origem ao *funcionalismo* dentro da Antropologia, uma teoria que procurava uma coerência interna na organização social dos povos “primitivos”. Derivado das ciências naturais, o funcionalismo atribuía que “o indivíduo sente certo número de necessidades, e cada cultura tem precisamente como função a de satisfazer à sua maneira essas necessidades fundamentais” (LAPLANTINE, 2013, p. 62). A teoria funcionalista deu margem para outras teorias que seguiam o mesmo modelo interpretativo, entre eles a “teoria da práxis”, quando a atenção recai nas formas de atividade econômica, ou de “teoria da utilidade”, quando diz respeito à lógica do proveito material governando a produção (SAHLINS, 1979, p. 7), o utilitarismo propriamente dito, cuja lógica centra-se na maximização das relações fins-meios.

política e das sociedades do interior como sendo resultado unicamente das iniciativas do sultão de Zanzibar Sayyid Sa'īd, contudo, M'Bokolo indica que as ações de Sa'īd representaram um papel bem menor do que os condicionalismos de uma economia insular que caminhava para um novo equilíbrio, e do que as ambições e cálculos de uma poderosa aristocracia mercantil das cidades suaílis (M'BOKOLO, 2011, p. 271).

As ilhas de Pemba e Zanzibar, localizadas em frente à costa de Mrima, facilitavam a segurança e a administração do comércio e garantiam ao sultão um controle melhor sobre as embarcações que comercializavam com a costa suaíli, ao mesmo tempo em que concentrava sobre os seus olhos a produção de cravo-da-índia e nos produtos trazidos pelas expedições caravaneiras. Os bens oriundos do comércio internacional circulavam pelo interior da África Oriental através de eixos comerciais (ver mapa 9, p. 152) que foram instituídos pelos árabes muito antes da chegada dos europeus à região no século XIX. Esses eixos são:

Eixo norte: Até meados do século XIX, as estradas que iam para o lago Vitória, monte Quênia e lagos Baringo e Turkana estavam sobre controle dos africanos, em especial dos somalis, dos mijikendas e dos kambas. Além disso, esse eixo de comércio não era seguro devido, provavelmente, aos movimentos das populações e às guerras entre os kikuyus e os massais. Sayyid Sa'īd tentou várias vezes consolidar um controle político sobre essa rota de comércio, mas só por volta de 1856 é que uma caravana com duzentos árabes, suaílis e escravos conseguiu levar uma expedição direta de Mombaça até às terras controladas pelos kikuyus, acabando assim com o monopólio dos kambas e abrindo as estradas aos comerciantes suaílis que passaram a frequentá-las regularmente nos anos de 1860. Em relação a Zanzibar, este eixo encontrava-se numa situação especial. Com efeito, Mogadiscio, Brava, Merka, Lamu e Mombaça há muito mantinham relações de comércio com a Península Arábica e a Índia. Em relação a estas duas regiões, os portos conheceram um desenvolvimento regular do comércio durante todo o século XIX. Mombaça vendia anualmente cerca de 2.500 a 3.000 *frasilas* de marfim até 1850 para Índia e os mercadores indianos, que frequentavam o seu porto, enviavam somente 1.000 *frasilas* de marfim para Zanzibar. Junto com o marfim, o eixo norte fornecia também peles, madeiras aromáticas, goma e cereais. Próximo de 1870, o volume comercial deste eixo representava quase um oitavo das importações africanas para Zanzibar (M'BOKOLO, 2011, p. 285).

Eixo central: em frente a Zanzibar, na costa de Mrima, formou-se o eixo comercial mais importante devido ao volume de trocas e pelo valor das mercadorias bem como pela variedade e magnitude dos efeitos ocasionados pelo avanço da fronteira suaíli. Três cidades compunham o eixo: ao norte a cidade de Pangani comandava a rota de comércio para a região

dos massais e para o Quênia Ocidental. De 1867 até a colonização europeia no final do século XIX, a cidade de Pangani foi o segundo porto exportador de marfim depois de Bagamoyo. A partir do fim dos anos 1870 suas exportações dobraram e em 1885 elas atingiram a marca de 70.000 libras. Ao centro estava a cidade de Saadani, onde os omanis nunca haviam imposto um governador que lhe beneficiassem, devido à conjuntura de interesses divergentes entre os suaílis e os habitantes do interior. Em 1857, quando o explorador Burton passou por Saadani, a cidade não passava de uma pequena aldeia com algumas centenas de habitante. Porém, quando a rota de comércio passou a ser privilegiada pelos europeus a partir dos anos de 1870, Saadani, em 1889, passou a concorrer em volume comercial com a cidade de Bagamoyo. Graças a isso, os alemães, quando iniciaram o processo de colonização da Tanzânia pós-1885, empreenderam sua destruição para prejudicar o chefe Bwana Heri Bin Juma que desde 1860 se responsabilizava pelas caravanas nyamwezi e se orgulhava de sua independência frente a Zanzibar quanto aos alemães. Ao sul, a cidade de Bagamoyo era governada pelos omanianos, era dali que partia em direção ao oeste a principal rota de comércio do marfim. O controle desse eixo era muito disputado entre os nyamwezi do interior o que gerava um clima de instabilidade e insegurança na região. Devido a essas disputas os suaílis não interviam ali senão por meio de concessões de direitos de passagem que lhe foram reconhecidos cada vez menos pelos zanzibaritas, aliados dos investidores indianos (VIDROVITCH, 2004, p. 530; KIMAMBO, 2010, p. 281).

Eixo sul: é o eixo de comércio mais antigo. A cidade de Kilwa Kivinje havia dado continuidade ao antigo eixo comercial estabelecido por Kilwa Kisiwani com o interior do continente⁶⁸, e nesse eixo o comércio era dominado pelos yao, os responsáveis pelo encaminhamento de cera, marfim e escravos para o litoral, primeiro para o porto de Kilwa Kisiwani e, posteriormente para Kilwa Kivinje (KIMAMBO, 2010, p. 280). Os árabes e os suaílis da costa instalados em grande número em Kilwa Kivinje frequentavam relativamente pouco esse eixo de comércio. As caravanas guiadas na maioria das vezes pelos yaos contavam com 400 a 500 homens sendo que os escravos eram a maioria. Em meados do século XIX, Kilwa Kivinje contava com uma população de 12.000 a 15.000 habitantes socialmente compartimentados em “30 casas de pedra ocupada pelos ricos mercadores; mais 12.000 cubatas de terra para o “povo miúdo”. Outros portos aproveitaram-se em menor escala da

⁶⁸ Kilwa Kisiwani (ou Kilwa) e Kilwa Kivinje não são as mesmas cidades, a primeira é uma ilha próxima ao litoral e a segunda uma cidade portuária no continente. A distância entre ambas é de aproximadamente 30 km e segundo Salim (2010b, p. 250), o declínio econômico de Kilwa Kisiwani foi acelerado pela criação no continente da colônia de Kilwa Kivinje, a qual começou a monopolizar quase completamente o comércio de escravos e de marfim no início do século XIX.

prosperidade deste eixo comercial: Lindi, Mikindani e Tungi na Tanzânia atual e Ibo em Moçambique. Por meio desses portos, as caravanas realizavam tanto o comércio de longa distância quando o de curta distância, e o comércio de curta distância, de cinco a seis dias de marca em um único sentido, era responsável por abastecer Zanzibar com: copra, conchas e gêneros alimentícios (milho-miúdo e gergelim) provenientes das plantações escravagistas por meio dos butres, pequenos navios de comércio. O comércio de longa distância, de 45 dias em marcha em um ou em vários sentidos, responsabilizava-se em fornecer mercadorias valorizadas como o marfim e escravos, que se tornou especialidade de Kilwa Kivinje a partir de 1840. Em meados do século XIX quase três quartos dos escravos para a costa suaíli vinha de Kilwa Kivinje, sua proporção era tamanho que o etnônimo Wanyassa, “as gentes do [lago] Niassa”, passou a ser usado para designar genericamente os escravos oriundos deste eixo. Em relação ao marfim, próximo de 1840, Kilwa Kivinje fornecia cerca de um terço das exportações a partir da África Oriental, a sua parcela foi reduzida gradualmente depois para apenas 4% nos anos de 1890 (M’BOKOLO, 2011, p. 282).

Em linhas gerais, cada eixo comercial se conectava com as regiões dos Grandes Lagos. O eixo norte com o lago Vitória, o eixo central com o lago Tanganica e o eixo sul com o lago Malawi. Através dessas estradas o interior e o litoral da África Oriental estabeleciam relações socioculturais, políticas e, especialmente econômicas, com o comércio praticado pelas caravanas responsáveis por abastecer o litoral com vários bens, manufaturas e agrícolas, escravos e marfim; e o interior com produtos importados da Índia, Península Arábia e industrializados ocidentais, arma de fogo e tecido de algodão em especial. Além dos três eixos principais de comércio, existiam os eixos secundários ou menores, que conectavam pequenas e médias aldeias entre si e com as estradas principais. Havia caminhos que foram abandonados por diversos motivos: ausência de bens para comercializar, falta de alimentos e água, para a manutenção da caravana, etc. Todavia, nestas aldeias menores ainda era possível conseguir um pouco de bens de valor, como ferro, madeira, marfim e alguns escravos, mas muitas vezes o custo benefício da viagem não compensava o deslocamento até elas.

Em Kutu, região pela qual Giruad acampou de 11 a 14 de janeiro de 1884, o poder político não se fazia centralizado e era disputado pelas aldeias de Kisaki, Urembo, Gomero e Kirangué, que aspiravam à honra de ser a capital de Kutu (GIRAUD, 1997, p. 38). Os árabes haviam abandonado o caminho que passava por essas aldeias devido à falta de gêneros para comercializar, deixando a cargo dos vuanguanas de Zanzibar, que passava de vez em quando pelas proximidades em busca de marfim, a responsabilidade de levar até esses pequenos aldeamentos alguns produtos da costa suaílis, principalmente às armas de fogo:

Las comunicaciones con la costa son poco frecuentes, pues los árabes han abandonado el camino del Kutu, donde los víveres son escasos y caros, y hay completa falta de géneros comerciales.

Las únicas y reducidas caravanas que se encuentran son de vuanguanas de Zanzibar, que a veces vienen a proveerse, a costa de tres meses de fatigas y de caminatas, de algún colmillo de marfil que truecan por sus fusiles (GIRAUD, 1997, p. 43).

Apesar do alto custo benefício de se comercializar com esses pequenos conglomerados de aldeias, as estradas secundárias que passavam por elas podiam proporcionar as caravanas vias de tráfico mais barato:

En Kisaki hay dos senderos para llegar al Usangio, que me proponía atravesar antes de ver el Niassa. Me decidí por el más meridional, que corre a lo largo de la frontera norte, del Estado de los mahenge, y aunque me advirtieron que la marcha sería penosa, preferí sufrir trabajos en la maleza a tener que pagar cuantiosos hongos en los territorios más habitados (GIRAUD, 1997, p. 43).

Em regra, as estradas principais eram as populosas e consistiam nas mais caras para o tráfico de caravanas, uma vez que nelas os viajantes contavam com uma variedade de bens e serviços mais ficavam a mercê dos chefes de “Estados” centralizados, grandes mercadores ou dos colonos árabes e suaílis estabelecidos nos postos e entrepostos de comércio, junto a isso, as estradas principais acabavam passando por zonas de caças por onde atuavam os caçadores de elefantes e territórios em conflitos. Nessas vias principais, o pedágio para passagem era elevado especialmente sobre as caravanas oriundas do litoral:

Al acercarnos, salió a nuestro encuentro una larga fila de negros prorrumpiendo en gritos incoherentes: diez minutos después nos rodeaba una muchedumbre que parecía delirante, y que allaba y blandía lanzas y escudos, haciendo gestos y contorsiones propias de locos. Eran verdaderos vuahehe.

Al llegar a cien metros del tembé, primer alto. El guía me advierte que no puedo seguir adelante si enviar un regalo a Mukuanika. Le temito dos piezas de tela, pero me las adevuelven al cuarto de hora, diciéndome que el jefe no acepta semejantes regalos y que debo dar doble cantidad.

[...]

Por fin parece suficiente la cantidad de telas que ofrezco, y los msagiras consienten en llevárselas: eran doscientos metros de telas ricas, la mitad de las que de esta clase poseo (GIRAUD, 1997, p. 77-78).

Outra forma que os chefes de “Estados” e/ou a população local tinham para conseguir algum produto do litoral era por meio dos *presentes*. Este termo aparece em várias passagens do livro e é utilizado pelo autor para designar diversas ações que envolvem trocas: presente de boas vindas e de amizade, presente em forma de pedágio, presente como meio de agradar o dono do território, presente para pagamento de serviços prestados, presente para conseguir alimento, presente pela hospitalidade, etc. Toda essa forma de utilização da palavra *presente* relaciona-se com sistemas de intercâmbios. Segundo Belshaw, a palavra presente é normalmente utilizada em contraste com um pagamento. O *Shoter Oxford Dictionary* diz que um presente é “voluntariamente transferido sem expectativa ou recebimento de um equivalente”. Esse sentido da palavra nem sempre é aplicado a todas as culturas e regiões, há casos que acontecem trocas indiretas e, em todos, existe um reconhecimento de uma “relação que subentende obrigações e transações contínuas”. Em outra acepção, a palavra presente está no *Oxford Dictionary*: “algo que é dado para corromper; um suborno”, mas suborno e corrupção trazem consigo conotações morais pejorativas em nossa sociedade, as quais não são aplicáveis para todas as sociedades (BELSHAW, 1968, p. 63-64). Na maior parte das vezes, os presentes oferecidos por Giraud aos habitantes da região consistiam em tecido de algodão, há casos em que estes presentes são destinados à população local em troca de algum favor ou como pagamento por serviços prestados:

El 28 al salir el sol y en momento en que mi caravana se encaminaba al río, llegaron los *msagiras* metiendo ruido y pidiendo cada uno su regala por servicios que me habían prestado: además necesitaban dos piezas de tela para el *kirangozi* y las mujeres de Mkuanika (GIRAUD, 1997, p. 81-82).

E alguns momentos os presentes são dirigidos como forma de agradecimento pela hospitalidade ou como meio de se conseguir um guia:

Por la tarde envió al jefe como regalo un buen pedazo de tela en agradecimiento de su hospitalidad. Lo costumbre exige que los regalos se hagan siempre a la sombra y a cubierto de toda mirada indiscreta; de este modo, el jefe puede librar de la codicia de los que le rodean la casi totalidad de los regalos. Había agregado a las telas valiosas unos cuantos metro de percal para pagar al *kirangazi* de cuyos servicios tendría necesidad al día siguiente. Naturalmente, se me ofreció el guía, pero no se presentó hasta las siete y media, haciéndome perder así las horas más favorables para la marcha. ¡Oh, los guías! ¿Quién eximirá al viajero de esta traba diaria? (GIRAUD, 1997, p. 37).

Em outras ocasiões, a troca de presente não envolvia industrializados ocidentais, fazia-se por meio de produtos locais, em especial alimentos conseguidos por meio da caça, o que também pode significar troca de trabalho já que a atividade de caça demanda um grande número de pessoas envolvidas, gasto com armamento, além de tempo e de risco de vida:

Hassani [membro da caravana de Giraud] mata un rinoceronte de dos cuernos: yo se lo regalo al jefe de la aldea y guardo una cebra para mi gente y mis huéspedes. El jefe, agradecido por mi generosidad, me regala una cabra, una gran jarra de leche, y al despedirse de mí me dice que será siempre mi amigo. Varias veces me manifestó su extrañeza al ver que yo no quería nada de su pueblo, al contrario de lo que hacen las caravanas árabes cuando pasan por estas pobres aldeas (GIRAUD, 1997, p. 56).

Na conjuntura apresentada acima, podemos observar que a doação de presente implica em imperativos sociais que levam à noção de reciprocidade, definida dentro do senso comum como o estado, a qualidade, o caráter do que é recíproco: a reciprocidade da amizade, dos serviços, ou como sinônimo de solidariedade, que significa “dependência mútua, fato de ser solidário ou de mutualidade corresponde a sistemas de solidariedade social baseada na ajuda mútua recíproca dos membros que cotizam”. A teoria da reciprocidade envolve a definição de conceitos socioantropológicos: “o princípio da reciprocidade não se limita a uma relação de dádiva/contra dádiva entre pares ou grupos sociais simétricos”. Essa definição de reciprocidade ainda prevalece na antropologia e conduz a uma confusão entre troca simétrica e reciprocidade, pois alguns antropólogos ainda interpretam a reciprocidade como lógica binária que convém à troca (SABOURIN, 2011, p. 21-22).

Nem sempre o comércio de troca dava-se por produtos de valores equivalentes, por exemplo, industrializados por marfim e escravos. Em alguns casos, a troca ocorria entre industrializados e animais, envolvendo questões de dívida como mostra o exemplo abaixo:

—Os he dicho, bandidos, que enviaba esas dos vacas a Mkewe para pagarle un fusil que le dedo y no me volveré atrás; ¡en marcha o disparo!
Los seis revólveres los amenazaron a la vez (mis fusiles estaban amarrados en las piraguas), y como por encanto, éstas se deslizaron por el fango (GIRAUD, 1997, p. 160).

Do ponto de vista da economia, a reciprocidade constitui não somente uma categoria econômica diferente da troca mercantil, mas também um princípio econômico avesso ao da troca ou mesmo antagonista da troca. Para a antropologia e sociologia econômica, o pagamento de uma troca indica essencialmente a permuta de bens ou serviços que pode ocorrer via escambo que não necessita de moeda (mas pode sim recorrer a equivalentes) ou

pode ocorrer através da troca mercantil a partir do estabelecimento de um preço resultante do confronto entre oferta e demanda (SABOURIN, 2011, p. 22; 24).

No caso em debate, as duas vacas enviadas a Mkewe possuíam o valor equivalente a um fúsil. Esse valor atribuído ao produto industrializado parece incompreensível dentro da economia monitorizada europeia. Porém, dentro da organização econômica e social que envolve o interior da África Oriental, o gado tem uma função que vai muito além do valor econômico, pois dele é possível retirar diversos subprodutos e utilizá-lo como força de trabalho. Toda troca material implica em uma relação social, elas acontecem quando as trocas não são intermediadas pela moeda, pois nas mercadorias são atribuídos valores não monetários. A troca entre famílias de gado para gado ou de gado para novilho (este possui um valor diferente do gado porque tem uma capacidade maior de reprodução) reflete em algumas instituições como o casamento, nascimento rito de passagem, etc. O intercâmbio de gado é utilizado para alcançar fins sociais e pessoais como status, autoridade, riqueza e expansão política. A quantidade de gado não implica necessariamente em poder político e a riqueza e autoridade de um homem não está fundamentalmente ligada a sua capacidade de dar ordens e sim “através da deferência e respeito demasiado por suas opiniões”, assim, expressa-se por sua capacidade em mobilizar recursos de outros indivíduos por meio das relações sociais estabelecidas com eles. Nas regiões do lago Tanganica, o gado era emprestado como meio de distribuir o rebanho e ampliar o alcance dos laços entre devedor e credor que poderiam ser solicitados em períodos de necessidade (BELSHAW, 1968, p.47-48).

Talvez essa mesma lógica, da troca de gado, que definia poder político e riqueza tenha sido transferida para o acúmulo de escravos e do marfim quando este se tornou vital para a economia da região com a expansão das *plantations*, do tráfico internacional, e o comércio de marfim, ou quando a arma de fogo passou a fazer parte do convívio social dos africanos como elemento definidor de poder militar. Giraud relata que o chefe “Moine Muiva, que debe probablemente su notoriedad y su importancia al gran número de fusiles que posee” (GIRAUD, 1997, p. 138).

De maneira simplificada, as relações de trocas podem ser classificadas por três obrigações: dar, receber e retribuir. Esta classificação está presente na sociedade burguesa ocidental e nas sociedades chamadas de “primitivas”. Em ambas, os aspectos que envolvem a produção material não estão separados da vida social, “como se os primeiros se referissem à satisfação de necessidades pela exploração da natureza e os últimos aos problemas da relação entre os homens” (SAHLINS, 1979, p. 226). Assim, ao pensarmos em sistemas de

intercâmbios de bens e serviços⁶⁹ dentro de uma sociedade dificilmente conseguiremos separar as motivações econômicas das não econômicas. Um homem pode trocar mercadorias apenas pelo interesse individual pelo produto com bem teorizou Adam Smith ou a troca pode ser produzida por uma reciprocidade de trocas de presentes, algo explicitado nas sociedades analisadas por Marcel Mauss ou Leví-Strauss. Existem momentos em que a troca ocorre por uma “pressão externa”, ou seja, fora da esfera puramente comercial. Há casos que os indivíduos são obrigados a trocar determinados produtos devido a um contexto político e social adverso como em períodos de guerra:

No se veía rastro de viviendas; sin embargo, los habitantes afluían en grupos de cien o ciento cincuenta; allí había acampados unos vuafipa con objeto de comprar esclavos, y fui testigo de muchas de estas compras, una de ellas se efectuó junto a mi tienda. Era la de una niña de diez años, graciosa y bien formada, llevada por sus padres. El patrón de la piragua había dado desde luego por ella un fusil de chispa viejo; pero los debates duraron toda una tarde, y el vuafipa tuvo que añadir una piedra de chispa, dos cargas de pólvora y dos balas de cobre.

Una vez en posesión de su presa, el propietario la acarició un momento, le miró con atención los ojos y las orejas; tenía los dientes sanos y blancos y animaba su cara una sonrisa. El comprador hizo que se acercaran dos niños atados ya por el cuello de la niña. Entonces ella comprendió de lo que se trataba, y asomaron dos lágrimas en sus ojos.

—Ya estás hecha una mfipa, pequeña —le dijo Kamna.

Aquella joven me interesó; sus lágrimas me habían conmovido, e iba ya a mandar a Kamna que la comprase, cuando de ponerse a jugar con ellos en las aguas del lago, como si hubieran sido amigos de la infancia. Me diré y vi que sus padres se marchaban tranquilamente sin volver siquiera la cabeza (GIRAUD, 1997, p. 347).

Assim como a maior parte das mercadorias negociadas no interior se fazia em meio às *bomas*, feiras e praças de mercados, o tráfico de escravos não era diferente. Nessas sociedades, chamadas de “primitivas” pelos antropólogos do século XIX, o desenvolvimento das trocas ocorre nas instituições de intercâmbios de bens e serviços. Nas sociedades atuais, essas instituições podem ser exemplificadas na figura dos bancos e bolsas de valores; nas sociedades “primitivas” as feiras e as praças cumprem esse papel. Tanto as bolsas de valores como a feiras são modelos de mercados definidos como instituições desenvolvidas pelas sociedades para facilitar o intercâmbio de mercadorias e serviços dentro de um círculo social

⁶⁹ Um sistema de intercâmbio de bens e serviços ocorre de duas formas: 1) entre pessoas da mesma classe social é chamado de *intercâmbio horizontal*, este tipo de intercâmbio está dependente das variações regionais e de fatores que inibem a autossuficiência de uma sociedade, em sua maioria são as produções de bens que estão diretamente ligadas às condições geográficas. 2) entre pessoas de diferentes classes sociais é chamado de *intercâmbio vertical*, onde as movimentações de mercadorias ocorrem em dois sentidos: de “baixo para cima”, da classe social inferior para a superior, por exemplo, os produtos artesanais e agrícolas; e de “cima para baixo”, da classe social superior para a inferior, por exemplo, os produtos importados. Esses dois modelos de intercâmbio estão presentes nas sociedades “primitivas” e nas sociedades “modernas”, a diferença é que nesta última a moeda é utilizada para intermediar as trocas (MINTZ, 1982, p. 14-15).

onde a troca ocorre dentro de um quadro organizacional com o auxílio de determinados tipos de regras que define o local, o calendário de comércio, os compradores, os vendedores, etc. (MINTZ, 1982, p. 13). Em uma praça de mercado, “os padrões de intercâmbio podem definir a composição de grupo, as relações entre os membros do grupo e a interação através das fronteiras” (BELSHAW, 1968, p.102). Uma praça de mercado não é apenas um local onde se troca mercadoria, é também um ambiente de sociabilidade.

No trecho em discussão, todo esse comércio funcionava através do escambo. O primeiro ponto que podemos explorar é a quantidade de indivíduos que participam do tráfico de escravos, entre cem ou cento e cinquenta pessoas, aproximadamente o número médio de indivíduos que compunham uma caravana (a de Giraud possuía 121 homens), acampados em um lugar com pouco rastro de habitação, provavelmente um local escondido e/ou abandonado, talvez para não chamar a atenção dos ingleses. A menina de dez anos é adquirida pelo valor de um fuzil de fâisca velho, duas cargas de pólvora e duas balas de cobre, provavelmente sua família vivia em regiões conturbadas pelas guerras entre as comunidades e os “Estados” centralizados, os locais mais suscetíveis à escravidão. De tempos em tempos, as comunidades menores recebiam a indesejável visita dos traficantes de escravos ou sofriam com as ações de mercenários, uma dinâmica impiedosa que alimentava a escravidão e contribuía para o clima de instabilidade do interior. Às vezes, esse clima de insegurança era alimentado pelos conflitos locais entre as comunidades, como descreve Giraud:

La subida era demasiado agria; pero el sendero, muy bien abierto y que parecía trazendo por un ingeniero, nos allanó una excursión tan penosa. Es el camino militar, o para hablar como los selvagens, el sendero de guerra entre los vuabena y los mazitús (GIRAUD, 1997, p. 93).

Para estes grupos, dentro de um contexto de guerra, trocar a filha pequena por armamento é uma atitude aceitável, podia ser uma alternativa para salvá-la, pois geralmente as escravas no mundo árabe iam para os trabalhos domésticos e não para o árduo trabalho nas lavouras, por outro lado, os pais voltavam à comunidade armados e prontos para se defenderem de ataques. No entanto, esta perspectiva carrega consigo uma naturalização da escravidão entre os africanos. A indignação com que Giraud descreve o fato: “Me diré y vi que sus padres se marchaban tranquilamente sin volver siquiera la cabeza”, parece transmitir uma ideia de que a escravidão era natural dos africanos, algo próximo ao declarado pelo cônsul britânica em Zanzibar John Kirk ao dizer “que a escravidão era parte integrante do islamismo árabe”. Mas as lágrimas da menina pequena comoveram Giraud, uma comoção que

despertou nele o interesse em comprá-la, talvez motivado por piedade ao abalar-se com a situação ou movido pelo puro interesse comercial. Talvez tenha até mesmo participado das negociações, algo que não foi descrito no livro.

Ainda acerca da escravidão, outro ponto dentro do contexto da viagem de Giraud que ainda não foi abordado é a presença de ex-escravos como membros de sua caravana. Usando como base a descrição feita pelo francês podemos supor que esses homens eram, além de guerreiros, carregadores ou guias de caravanas, profundos conhecedores da organização do tráfico negreiro. Ferruji, membro de destaque da expedição de Giraud abandona a viagem em Karema⁷⁰ às margens do lago Tanganica: “A Ferruji no se le había vuelto a ver desde Karema y se suponía que había vuelto a su antigua vida de rugas-rugas” (GIRAUD, 1997, p. 356). Em uma discussão entre Nassib, o chefe da caravana e Wadi Combo, o segundo conta ao francês que ambos haviam chegado ao litoral como escravos: “»–Ya sabemos cómo repartes tú – contestó Wadi Combo–, llegamos hasta la costa como esclavos, comiendo raíces; y una vez allí, te guardarás todo el dinero” (Ibid. p. 256-257). Com a presença de ex-escravos em sua caravana, Giraud testemunhou ao longo da viagem a deserção de alguns homens da mesma forma que fez Ferruji, que se aproveitou da viagem para retornar ao seu lugar de origem:

El verdadero resultado de mi encuentro con estos rugas-rugas fue la deserción de dos de mis hombres. Uno de ellos, excelente muchacho, que desapareció durante la noche, me envió a decir al día siguiente que sentía separarse de mí porque yo no era mal amo, pero que no había podido resistir a deseo de ir a hacer una correría con sus antiguos hermanos al Unianembe. La verdad es que me dejaba su fusil (GIRAUD, 1997, p. 46).

O exemplo de Ferruji e dos outros dois membros que abandonaram o francês nos permite fazer a seguinte indagação: até que ponto a deserção dos indivíduos de uma caravana não havia se tornado um meio para que as pessoas que chegavam à costa suaíli como escravo retornasse aos seus lugares de origem? É provável que muitos escravos e ex-escravos seguiram o exemplo de Ferruji ou caçadores e carregadores, procuravam seus grupos ou famílias quando as caravanas estivessem passando próximo à região que habitavam. Assim, ingressar em uma caravana se tornava a maneira mais segura para voltar para casa, já que viajar ao interior do continente era um empreendimento caro e perigoso para ser feito individualmente, havia o risco de ser morto ou de ser transformado em escravo pelos

⁷⁰ Sobre a comunidade de Karema Giraud chega a fazer algumas ilustrações: Fig. 78. Construcciones accesorias de la estación de Karema (de un croquis del autor); Fig. 79. Un destacamento del personal de la estación de Karema (de un fotografía); Fig. 80. El *Boma* de los esclavos en Karema (de una fotografía) (GIRAUD, 1997, p. 307-308).

traficantes ou capturas pelos chefes locais. Outro motivo que levava os indivíduos do litoral a ingressarem em uma caravana era a oportunidade que tinham de conseguir marfim no interior do continente para benefício próprio. Em alguns casos, os membros de uma caravana aproveitavam-se dos recursos do financiador da expedição (árabes ricos e banqueiros indianos da costa, viajantes europeus) para assim terem recursos para adquirir marfim:

[...] Una noche llegaron al campamento dos colmillos de elefante y los enterraron cuidadosamente, y muchas veces Nassib enviaba grandes regalos a Cazembé. Finalmente, un día nos declaró abiertamente su intención de vender las telas que le quedaban para comprar marfil, añadiendo que enseguida regresaríamos a Zanzibar y que se repartiría entre todos los hombres de la caravana el dinero que produjera la venta del marfil.

[...]

Uno de los primeros abusos de autoridad de Nassib fue el que, desde el día en que se le ocurrió la idea de comerciar, suprimió la distribución semanal de tela necesaria para su alimento que hacía a mi gente. Por eso cuando llegué todos estaban hambrientos; pero ésta era la menor de sus picardías.

Todo el tiempo que pasé en pueblo de Cazembé, Nassib mantuvo tratos secretos con la plaza. En la noche del día 15, reuní a mis jefes para explicarles mi proyecto de apoderarme de la persona de Cazembé cuando saliera del pueblo [...] (GIRAUD, 1997, p. 256-257).

Durante o período em que a caravana de Giraud esteve no “Estado de Cazembé”, Nassib procurou manter um comércio secreto com o chefe Cazembé, procurou negociar marfim, fazendo uso dos recursos que disponibilizava para a caravana, talvez como forma de pagamento pelos serviços prestados: “la distribución semanal de tela necesaria para su alimento que hacía a mi gente”. O comércio realizado por Nassib para obter marfim ocorreu de duas formas: a primeira por intermédio de grandes presentes para Cazembé e a segunda com a troca dos tecidos de algodão (“las telas”) pertencentes à Giraud por marfim. O francês só ficou sabendo da atitude de Nassib depois que o mesmo confessou a todos da caravana a sua intenção de vender as telas para obter marfim de Cazembé. Esta confissão ocorreu no contexto de uma briga interna entre Nassib e Wadi Combo, quando o segundo questionou a atitude de Nassib em entregar os armamentos a Cazembé (GIRAUD, 1997, p. 256).

Além da questão referente ao comércio, o trecho levanta uma hipótese acerca das ações das caravanas. Segundo o fragmento em discussão, Nassib havia declarado a sua intenção de vender o marfim em Zanzibar e repartir a lucratividade com alguns membros da caravana. Partindo dessa descrição, a hipótese levantada é, até ponto os indivíduos que procuravam trabalho nas expedições caravaneiras não o faziam com a intenção de participar do mercado de marfim e escravos, não como meros prestadores de serviços ao financista da

expedição e, sim, com o objetivo particular de buscar enriquecimento a partir dos recursos da pessoa que financiou a expedição? No caso aqui Victor Giraud.

Outra hipótese levantada diz respeito à participação do francês no comércio. Em seu relato não aparece uma descrição clara e objetiva que possa confirmar essa hipótese nem mesmo condenações incisivas a tais práticas, em especial ao comércio de escravos. Em outras palavras, em seu relato não há nenhuma afirmação ou refutação às práticas comerciais, o autor apenas demonstra ter consciência que elas existem uma vez que em diversos pontos do livro são apresentadas informações sobre elas. Mas apenas isso não é o suficiente para assegurar o envolvimento de Giraud no comércio marfim e escravos. Esta informação podia muito bem ser omitida no decorrer da redação. Algumas vezes os relatos eram escritos dias, meses ou até anos depois do fato ter acontecido, algo quase comum entre os viajantes, ou a ausência de informação nesse sentido pode ter sido simplesmente porque o francês optou por esconder propositalmente a sua participação em tal, em uma época de forte condenação da escravidão pelos europeus como foi o último quarto do século XIX possivelmente os leitores (inclusive seus amigos militares) não veriam com bons olhos a adesão de um europeu no comércio de escravos, o que torna prudente a omissão dessa informação em seu relato.

Apesar das hipóteses aqui levantadas não terem respostas objetivas, o relato em análise permite compreender o desenvolvimento do comércio de longa distância entre duas regiões completamente distintas: 1) o interior da África Oriental, conturbado pelas guerras de expansão territorial ou movimentos migratórios, de poder político fragmentado entre os diversos chefes de “Estados” centralizado, dependente de uma agricultura de subsistência e extração de minérios (ferro e cobre), da constante caça predatória de elefantes e da captura de indivíduos para a escravidão, de populações inteiras a mercê das ações das caravanas e mercedários, de estradas recheadas de postos e entrepostos comerciais controlados pelas “gentes do litoral” (os árabes e os suaílis), intimamente dependente dos produtos vindo do litoral, os *merikani*, os tecidos de algodão, as armas de fogo, etc., produtos que modificaram diretamente as estruturas de poder que eram adquiridos dentro de uma economia não monitorizada; 2) o litoral suaíli, com sua economia monetária e voltada para o comércio internacional, dependente dos industrializados ocidentais, das *plantations* de cravo-da-índia, da ampla exportação de marfim, do tráfico negreiro transoceânico, de poder político concentrado nas mãos do sultão de Zanzibar, soberano frente às famílias dirigentes das cidades suaílis, mas subordinado dos banqueiros indianos que financiavam boa parte das expedições caravaneiras.

Dentro destes dois mundos completamente distintos, o comércio de longa distância interligava uma economia monetarizada do litoral à economia de escambo o interior. Nesse contexto, a economia do litoral acaba por interferir nos valores atribuídos aos produtos comercializados (via escambo) no interior. Por exemplo, se a cotação do marfim em Londres ou o preço do escravo nas Américas viessem a subir, os valores atribuídos aos panos, arma de fogo ou qualquer outro produto que fosse negociado no interior também subiria. Os grandes chefes de “Estados” africanos ou os mercadores do litoral aproveitavam a alta do preço do marfim, por exemplo, para exigir maior quantidade de panos e armas de fogo pela mesma quantidade de marfim comercializada antes do aumento. Esta relação entre ambas às economias é exemplificada no encontro de Giraud com dois personagens interessantes: o primeiro é Aley, um ex-cativo nascido e Uemba que chegou ao litoral como escravo e lá foi comprado por um rico mercador árabe de Zanzibar, converteu-se ao Islã, passou a ganhar a vida chefiando uma caravana que trafegava de Zanzibar a Uemba em ciclos de cinco anos em busca de escravos:

[...] Aley era un antiguo esclavo del Uemba, que, al haber llevado la cadena al cuello hace unos diez años, consiguió ganarse la confianza de su amo, uno de los árabes más ricos de Zanzibar, y venía aquí de cinco em cinco años para traficar con marfil y esclavo. Su cara huesuda y dura, sus ojos falsos, su conducta estudiada y obsequiosa, hacen de él un tipo acabado del negro, y el rico traje árabe que lleve con la poca gracia propia de un indígena, realza todavía al fealdde de tan antipático personaje. Se mostro, sin embargo, dispuesto a servirme, y siguiendo su consejo, enviéa Ketimkuru seis ricas telas, así como un organillo que guardaba para las grandes circunstancias (GIRAUD, 1997, p. 164-165).

O segundo era Ketimkuru (ver figura 4, p. 165), um dos chefes do “Estado de Uemba” e para quem Giraud, seguindo os conselhos de Aley, havia enviados “seis ricas telas, así como un organillo que guardaba para las grandes circunstancias” como presente de boas vindas e assim foi recebido por ele de forma cordial por este africano:

Por primeira vez en este viaje se aceptó mi regalo sin recriminaciones; Ketimkuru se limitaba a rogarme que le enseñara mi barco lo más pronto posible, y como no podía salir de su casa antes de haberme recibido, tuve que enviar el barco a sua *boma* (GIRAUD, 1997, p. 165).

Ketimkuru vivia do comércio de marfim e do tráfico negreiro e foi representado iconograficamente pelo francês⁷¹ e descrito desta forma:

⁷¹ Sobre Ketimkuru Giraud chega a fazer algumas ilustrações: Fig. 38. *Boma* central de Ketimkuru (de uma fotografia); Fig. 39. Recepción en casa de Ketimkuru (de un dibujo del autor) (GIRAUD, 1997, p. 163); Fig. 40.

Como todos los jefes de Uemba, Ketimkuru es obeso, pero su levada estatura, cuando está de pie, disimula un poco este defecto. Igual que Mkewe (chefe de um “Estado” que Giraud passou antes de chegar em Ketimkuru), está cubierto de abalorios de pies a cabeza (GIRAUD, 1997, p. 165-166).

Os excessos de adornos espalhados pelo corpo servem para expressar sua riqueza e posição hierárquica dentro da organização social do interior da África, esta característica é acentuada pelas belas telas estampadas e adaptadas como saia. O tecido de algodão não era comum a todos os indivíduos da África centro-oriental e sua utilização estava restrita às pessoas que ocupavam uma posição hierárquica diferenciada dentro da comunidade como é o caso de Ketimkuru, que como chefe procurava impor sua autoridade sobre seu povo por meio do respeito e prestígio:

Em un principio, Ketimkuru, para afianzar sua autoridad, ha debido mostrarse excesivamente severo; pero ahora su prestigio está ya demasiado bien establecido para necessitar afirmarlo con represiones desmedidas (GIRAUD, 1997, p. 167).

Ketimkuru há muito tempo sonhava em conhecer um homem branco:

–Hace mucho tiempo –añadió Ketimkuru–, soñé que un gran jefe blanco que traía un barco debía venir a verme. Me vuelvo viejo y me alegro mucho de haber visto un blanco antes de morir (GIRAUD, 1997, p. 166).

E assim que soube da chegada da caravana de Giraud na região de Uemba, por intermédio de alguns caçadores de elefantes, não tardou em procurar o francês, demonstrando assim que nem sempre a presença europeia foi vista com maus olhos pelos africanos do século XIX:

Tan pronto como llegué, interrogué a los enviados de Ketimkuru y de Aley. Los dos primeros me repitieron lo que me había dicho Tuakali: Ketimkuru al enterarse por unos cazadores de elefantes de mi paso por Kiwanda, destacó en todas direcciones grupos de hombres en mi busca, quienes habían regresado tres veces sin encontrar rastros de mi caravana, y otras tantas los había vuelto a hacer salir. Por fin, al tener noticia cuatro días antes de que yo estaba en el Estado de Mkewe, habían enviado un hombre para pedir refuerzos a Ketimkuru, persuadidos de que no se reside impunemente en los dominios de los sultanes del sur del Chambeshi. Además me dijeron que Ketimkuru me preparaba una acogida regia, pues quería a todo costa ver un blanco antes de morir (GIRAUD, 1997, p. 162).

Ketimkuru tocando el acordeón (de un croquis del autor) (Ibid. p. 171); Fig. 42. Rehani ofrece a Ketimkuru una tela de seda (Ibid. p. 177).

O mesmo procedimento fez Aley:

Los zanzibaritas enviados por Aley, después de hacerme los correspondientes *salams*, me hablaron de la penúria completa en que se hallaba su amo: había comprado tanto marfil y tantos esclavos, que no le quedaba ni una pieza de tela para volver a la costa, y contaba conmigo [com Giraud] para proveerse de ella. Me confirmaron, además, que Ketimkuru no era un mal hombre y que sólo tendría motivos para lisonjearme de su conducta hacia mí (GIRAUD, 1997, p. 162).

As chegadas de caravanas de europeus nas áreas distantes do litoral quase sempre eram vistas com bons olhos pelos habitantes destas regiões, uma vez que tais caravanas viajavam com uma grande quantidade de produtos industrializada que em muitos casos impressionavam os chefes locais com tanta riqueza:

–¡Oh, *Msnгу!* –exclamó Muirua al ver mi barco y mis cajas–. No me habías dicho que traías tantas riquezas. Debes quedarte un día más para enseñarme todo esto (GIRAUD, 1997, p. 144).

A riqueza com que as caravanas circulavam pelo interior do continente chamava a atenção dos habitantes dessas regiões, da população em geral, dos chefes de “Estados”, dos mercenários, dos caçadores de elefantes e traficantes de escravos. Para esses grupos, as caravanas conduzidas por europeus simbolizavam muitas vezes acesso a uma diversidade de produtos industrializados, cujos impactos foram sentidos na produção artesanal local. Segundo M’Bokolo (2011, p. 290), os tecidos de algodão europeu passaram a ser os mais procurados e, respondendo a gostos cada vez mais diversificados, acabaram por destruir rapidamente a produção têxtil local, a produção feita pelos nyamwezis de curtumes e tecidos de rafia desapareceram gradualmente a partir de 1860. Já a demanda por armas de fogo aumentou tanto que as importações das espingardas (5.000 espingardas importadas por Zanzibar por volta de 1845, 100.000 em 1880) teve efeito contrário. Em determinadas regiões surgiram grupos especializados em fabricação e manutenção, além de pontos de venda de pólvora, munições e armas de fogo.

Para esses grupos, a chegada de um europeu à região significava uma garantia de recursos extras. Nas áreas em conflitos, esta perspectiva podia ter um peso decisivo, não pela ação diplomática de um europeu e sim graças ao armamento trazido por ele e que provavelmente viria a ser usado por um dos lados em guerra. Ter um ocidental como aliado representava não apenas recursos adicionais como também a possibilidade de adquirir bens industrializados, por meio da troca ou através da intimidação, com apreensões dos pertences e armamentos do viajante.

Figura 4: Recepção de Victor Giraud na boma de Ketimkuru



Ainda argumentando sobre o encontro entre Ketimkuru e Giraud, a rica descrição feita pelo viajante francês acerca *boma* de Ketimkuru demonstra a importância que esta fortaleza possuía dentro da organização do Estado de Uemba:

Por su extensión, por el número de sus viviendas más aún que por el de sus habitantes, la capital del Uemba confirma la importancia que le dan todos los indígenas de las cercanías. Las cuatrocientos o quinientas chozas o graneros que la componen están situadas en forma e corona alrededor de una estacada que cierra la residencia de Ketimkuru. La superficie total del pueblo tendrá un kilómetro, por lo que los habitantes han retrocedido ante la construcción de una estacada circular, aun cuando les serviría de mucho para resguardarlos de las fieras, muy numerosas en los alrededores. Al nordeste del pueblo hay tres *boma*; uno de ellos, bastante considerable, pertenece a Aley, y los otros dos a los individuos de la familia real de Ketimkuru. El *boma* central de éste es por sí solo un verdadero pueblo, y en caso de ataque podría servir de refugio a toda la población: está rodeado en toda su circunferencia de un fosso profundo y de una especie de contraescarpa apoyada en la estacada. En los postes más altos de esta estacada hay, como de costumbre, algunos cráneos humanos (GIRAUD, 1997, p. 164).

Dividida em *bomas* menores, uma ao centro onde fica a população, duas para os membros da família de Ketimkuru e outra pertencente à Aley, o traficante de escravo de Zanzibar, a capital de Uemba era extensa e fortificada, rica em alimento e bem povoada. Servia não apenas como centro administrativo e econômico da região, mas também como um tipo de armazém de marfim e escravos e, conseqüentemente, um ponto importante para a dinâmica do comércio de longa distância. Entre as *bomas* menores, Giraud destacou duas, a de Ketimkuru e a de Aley, em ambas havia uma quantidade significativa de escravos e marfim armazenados. A *boma* de Ketimkuru foi descrita assim:

A las três me envió a decir que estaba dispuesto a recibirme. Su *boma* tendría quinientos metros de diámetro. Alrededor de un ancho patio central y concéntrico al *bomja*, se elevaban muchas chozas separadas entre sí por vallas. Unas servían de residencia a las numerosas mujeres del jefe; en otras, vacías en aquel momento, estaban encerrados doscientos esclavos capturados en la última guerra del Bisa y entregados a Aley. En un rincón había un redil para el ganado. En los dos extremos del patio descollaban dos chozas: una de dimensiones ordinarias, pero muy elegante y ladrada con esmero; otra gigantesca para África, pues tenía doce metros de altura por unos veinte de diámetro en la base: servía de almacén.

Doscientos o trescientos hombres acurrucados y silenciosos formaban un aho círculo alrededor de Ketimkuru, que estaba sentado en una de esas pesadas cajas en que los árabes guardan lo más preciosos de sus bagajes (GIRAUD, 1997, p. 165).

Na *boma* de Ketimkuru, encontram-se duzentos escravos aprisionados e que foram adquiridos através de guerras com os povos bisa, responsáveis pelo comércio entre Kilwa Kivinje e o lago Niassa:

Hasta entonces había abrigado la esperanza de esquivar aquella tribu feroz dirigiéndome hacia el sur, y llegar así directamente al Bisa; pero el Bisa no existe desde el año pasado; Ketimkuru lo ha devorado por completo, y el Uemba se extiende ahora por las dos orillas de Chambeshi hasta un límite indefinido; y forzosamente tengo que atravesarlo (GIRAUD, 1997, p. 140).

As guerras entre os habitantes do interior compreendiam um meio de se conseguir escravos. Em regra, o derrotado acaba por se tornar escravo do vencedor que, conseqüentemente, o vendia a um traficante de escravo do litoral suaíli. Até mesmo as caravanas, armadas com armas de fogo, passavam pelo risco de serem escravizadas:

–Murukutu –me dice aquel hombre– es peor que Mkewe; tiene doble cantidad de fusiles, y a todas las caravanas que pasan por su territorio se las saquea y reduce a la esclavitud [...] (GIRAUD, 1997, p. 154).

Essa dinâmica veio a contribuir para a demanda por trabalhadores nas *plantations* e para atender às necessidades do mercado mundial. Certamente que os combates entre os povos do interior se tornaram mais intensos na segunda metade do século XIX devido ao avanço da fronteira suaíli. Boa parte dos chefes de “Estados” do interior se encontrava em guerra com seus vizinhos e Ketimkuru não era diferente, apesar de ter uns “Doscientos o trescientos hombres” ao seu lado, não pensou duas vezes em procurar a caravana de Giraud. Talvez a motivação para este ato tenha sido algo além da curiosidade em conhecer um homem branco antes de morrer e sim pela necessidade de uma ajuda financeira e/ou militar contra seus adversários.

Os cativos adquiridos por Ketimkuru ficavam aprisionados em sua *boma* a espera de alguma caravana do litoral (no contexto em questão a caravana de Aley) e assim podemos dizer que a função socioeconômica deste chefe de “Estado” compreendia apenas a captura e armazenamento dos escravos, cuja função se assemelha a de um “atacadista”, já que em sua *boma* eram comercializados grandes quantidades de cativos. A mesma forma de análise é válida para pensar o comércio de marfim, não cabia à Ketimkuru a sua extração, esta função estava a cargo dos caçadores de elefantes, também não era sua responsabilidade transportar os escravos e o marfim para o litoral, isso era executado pelas caravanas como as chefiadas por Aley e os seus “zanzibaritas”. Assim, a divisão social do comércio dentro deste contexto pode ser interpretada da seguinte forma: aqueles que caçam, os que transportam e os que armazenam. No caso de Aley, este traficante de Zanzibar, além de realizar o transporte, também possuía uma *boma* particular dentro do “Estado” chefiado por Ketimkuru, que é descrita por Giraud assim:

Por la tarde fui a visitar a Aley. Su *boma* apenas es mayor que el que yo construyo todos los días en el campo y, sin embargo, me aseguro que hay en el trescientos esclavos y cien hombres libres. Sus chozas, amontonadas y médio derruídas, son cuchitriles mil veces más inmundos que los indígenas. Todo está hecho de Cañas, excepto el harén de Aley, cuyas paredes tienen una capa de arcilla mala. La partida e marfil que poseía era muy hermosa: se componía de doscientos colmillos, cada uno de ellos pesaba de quince a veinte kilogramos por término medio: el mayor era de treinta y cinco kilogramos, peso que rara vez tienen los colmillos de esta parte de África, mientras que los del Nissa y del Manyema llegan a cincuenta y sesenta kilogramos. Parece, sin embargo, que el marfil del Uemba es de una finura de grano incomparable (GIRAUD, 1997, p. 167).

Mais adiante, em outro trecho da visita de Giraud, sobre a *boma* de Aley encontramos mais detalhes acerca do comércio de marfim:

Aley compra el marfil a un precio medio de cuarenta dotes (ciento sesenta metros de tela de algodón blanco) el frasilab o quince kilogramos, o sea cien francos por lo que vale quinientos en la costa. Como no tiene a su serviço sino gente a la que paga poco o nada, gana com frecuencia en Zanzibar un sesenta por cien de beneficio. El europeo, com conductores contratados, sufriría pérdidas considerables, no tan sólo aquí, sino en otras localidades en que el marfil va más barato. Durante los dos primeros años de su residencia, Aley no había comprado más que marfil; pero en el momento de regresar a la costa, compraba también esclavos que le llevaban su marfil y que le servían a su vez de mercancías. Pero después ha comprado tanto de uno y otros, que ya no le queda ni un metro de tela ni un barril de pólvora; así es que me suplica que le ceda alguna cosa, lo que me es imposible por varias razones (GIRAUD, 1997, p. 168).

Ao descrever a *boma* de Aley, o viajante procura enfatizar a quantidade de marfim e de escravos armazenados. São duzentas presas e 300 cativos que, provavelmente, seriam destinados às cidades suaílis. O marfim recebia cuidados diferenciados e seu valor era determinado pelo peso e tamanho, que variava de acordo com a região. O de Uemba era maior e incompatível com os outros tipos de marfim conhecidos por Giraud, o que nos ajuda a entender os motivos da grande procura pelo marfim oriental na segunda metade do século XIX. Neste trecho também encontramos outras informações interessantes como a presença dos costumes e crenças árabes nas regiões interioranas: o harém de Aley, além da presença de uma grande quantidade de homens livres; 100 pessoas, que certamente eram encarregados de manter a *boma* em funcionamento; defesa, manutenção, agricultura e artesanato de subsistência, etc., o que demonstra o número de indivíduos envolvidos no comércio de longa distância.

A caravana de Aley comercializou em Uemba uma grande quantidade de escravos e marfim, sendo que os primeiros foram utilizados para o transporte do segundo. Algo pouco comum pois, devido à dinâmica distinta que ambos os comércios alcançaram a partir da

segunda metade do século XIX, o transporte de escravos era lento uma vez que o comerciante tinha que mantê-los em perfeita saúde e ainda corria o risco de perdê-lo com as possíveis fugas e rebeliões pelo caminho, o que tornava essa atividade onerosa e praticamente incompatível com o transporte de marfim que, após 1847, torna-se regular e acelerado. Também é possível observarmos a importância dos produtos industrializados (“metro de tela” e “barril de pólvora”) para viajar pelo interior da África Oriental. As armas para a proteção das mercadorias e da caravana e os tecidos para barganhar uma passagem por territórios hostis. Aley se encontrava preocupado, pois não dispunha mais de tais produtos para retornar à costa suaíli e, por isso, foi à procura de Giraud.

Ainda sobre o fragmento, em questão à avaliação do preço médio do marfim nos mercados distantes do litoral, regulava-se através do peso ou do metro de tecido branco, no litoral essa mesma quantidade de marfim recebia um valor monetário. Interpretando os dados fornecidos por Giraud, podemos sugerir que dos “doscientos colmillos, cada uno de ellos pesaba de quince a veinte kilogramos por término médio”, valiam no interior africano cerca de “ciento sesenta metros de tela de algodón blanco”, que em valor monetário seria cerca de “cien francos” cada. Quando esta mesma quantidade de marfim chegava ao litoral seu valor em dinheiro subia para “quinientos en la costa”, o que demonstra o alto faturamento que as caravanas tinham no comércio de marfim. Se os valores apresentados pelo francês não forem absurdo, podemos supor que as caravanas atingiam um lucro médio de 400 francos a cada 200 presas de marfim, o que nos ajuda a entender a expansão da caça de elefantes na segunda metade do século XIX.

Para alcançar às zonas fornecedoras de marfim e escravos, as caravanas precisavam se relacionar com os chefes de “Estados” já que na maior parte das regiões por onde passavam as estradas de comércio, havia pontos de paradas e abastecimentos, zonas de caça e de captura de escravos que, em regra, encontravam-se sobre o domínio de algum chefe. Tal controle territorial era de fato um problema enfrentado pelos viajantes e suas caravanas. Giraud reclama o quanto foi custoso conseguir a autorização de Ketimkuru para seguir viagem: “Me costó mucho obtener de él autorización para ir a Banweulu que pocas personas conocían en la aldea” (GIRAUD, 1997, p. 169). Muitas vezes essa relação oscilava entre harmoniosa e hostil. Em alguns casos, o viajante estrangeiro era bem recebido, em outros não. Giraud tendo conseguido estabelecer um clima amigável com Ketimkuru e apesar das dificuldades em conseguir autorização para se deslocar por suas terras o francês foi bem acolhido durante o tempo que nela permaneceu. Já Cazembé não agiu com a mesma cordialidade e, além de ser autoritário, procurou tirar proveito da passagem de Giraud em seu território:

–Cazembé es un gran jefe, aunque sólo posee un pueblo. Es joven, autoritario como un diablo, quiere vender su marfil a toda costa y en su pueblo todo lo decide. Su boma es muy fuerte e imposible de tomar por asalto; pero, por otra parte, tiene poca pólvora, y aun con los pocos fusiles que nos quedan, dudo que se atreva a atacarnos (GIRAUD, 1997, p. 243).

Mais adiante:

Cazembé es un hombre de treinta años, de rostro tan malicioso como inteligente; sus facciones son regulares y no carecen de sutileza. Lleva la cabeza cubierta a la usanza árabe; y únicamente ostenta em la barba una perilla tan negra como su cara. Su extremidades son delgadas, finas y hasta aristocráticas, y cuando habla, sus ademanes tienen una distinción que jamás he observado en África. Lleva la cabeza cubierta con un sombrero apuntado, llevo de caoris y de pedazos de tela encarnada, y alrededor del cuello dos tres sargas de gruesas cuentas. Va desnudo de medio cuerpo arriba, y en la cintura empieza la famosa prenda de que tan orgulloso se muestra. Es una especie de armadura de tela corta, que apenas le llega a las rodillas y que se compone de tantas telas o sayas sobreouestas que en la base tiene hasta metro y medio de diámetro. En cuanto a ropa, su séquito no lleva más que mis telas. Siempre desnudos de medio cuerpo tienen una costumbre que he visto por vez primera en África, y es la de embadurnarse el torso, la cara y los brazos con largas rayas de barro seco. El peinado es también peculiar de Lunda y se reduce a un pequeño moño detrás de la cabeza, del que salen dos o tres trenzas cortas graneadas de cuentas. Añadiré que muchos de los habitantes tienen los ojos más oblicuos que de costumbre, lo que les da un parecido con los chinos o los japoneses (GIRAUD, 1997, p. 253).

Jovem, autoritário e ambicioso, pretendia vender seu marfim por todo o litoral, o que indica a importância que este bem possuía dentro da organização econômica das comunidades do interior. Cazembé carregava consigo elementos da cultura árabe como o modo de cobrir a cabeça, além de uma quantidade de tecido pendurados pelo corpo: “Lleva la cabeza [...] pedazos de tela ”; “Es una especie de armadura de tela [...] que se compone de tantas telas o sayas sobreouestas que en la base tiene hasta metro y medio de diámetro”; “En cuanto a ropa, su séquito no lleva más que mis telas”, o que demonstra a influência que os tecidos exerceram na organização socioeconômica das regiões distantes do litoral suaíli. O excerto comenta também sobre os produtos que circulavam pelas rotas de comércio da África Oriental, o marfim que Cazembé pretendia vender por todo o litoral e as armas de fogo. Há também a preocupação do francês em analisar militarmente essas comunidades, em trechos espalhados pelo livro aparecem várias representações iconográficas sobre o tema, com algumas gravuras das *bomas* que o viajante cruzou pelo caminho, a própria *boma* de Cazembé é desenhada na página 252⁷² e, no trecho em discussão, o viajante francês comenta que a fortificação de

⁷² Sobre Cazembé Giraud chega a fazer algumas ilustrações: Fig. 62. Llegada de la caravana a la vista del campamento de Cazembé (de un croquis del autor); Fig. 63. Fortificaciones del *boma* de Cazembé (interior); Fig.

Cazembé é difícil de ser invadida, mas que possui um poder de fogo limitado, com pouca pólvora e armas de fogo. Existem ainda descrições um pouco mais densas acerca de aldeamentos pequenos pelas quais as caravanas não passam:

Aunque Maroro está todavía en el Usagara, tiene uno o dos tembé, largas chozas de techo plano, que encontrareos en el Uhehé. Aquí han desaparecido completamente el arco y las flechas de Usagara, sustituyéndolas el venablo arrojadizo del Uhehé. También está en uso un escudo elíptico de piel de antílope, pero en tiempos de guerras solamente; la lanza o venablo es la única arma que se lleva con frecuencia. Tampoco se ven fusiles, pues las caravanas no pasan ya por estos sitios, y los naturales no pueden proveerse de pólvora (GIRAUD, 1997, p. 53).

E sobre regiões onde já havia chefes de “Estados” consolidados:

La pequeña lanza arrojadiza del Urori, de hierro barbado, es, por decirlo así, la única arma ofensiva usada en el Uhehe. Sin embargo, Marawano tiene ciento veinte fusiles, celosamente guardados en su tembé, y no los reparte sino en las grandes circunstancias (GIRAUD, 1997, p. 69-70).

A preocupação em descrever os aspectos militares das comunidades do interior, tipo de armas e fortificações, talvez se deva ao fato de Giraud ser membro da marinha francesa e, como a viagem ocorre no contexto pré-partilha, é provável que análise militar dessas comunidades esteja vinculada ao mapeamento da região. É interessante notar que as pequenas aldeias pouco tinham acesso a arma de fogo. Em contra partida, os chefes de “Estados” contavam com um bom arsenal (no caso em questão Marawano tinha 120 fuzis), o que nos ajuda a compreender o domínio que esses chefes exerciam sobre os pequenos povoados. Apesar de autoritário e ambicioso, Cazembé é chefe de um único povo, o que nos permite deduzir que ele não controlava grandes territórios, como os existentes em regiões muito próximas aos Grandes lagos, onde se assentou o desenvolvimento de três ou quatro estados: Buganda, Ruanda, Burundi e, por fim, Bunyoro, que durante este período se fortaleceram e desenvolveram instituições burocráticas que permitiam o controle e domínio das caravanas de mercadores e a autoridade sobre o comércio em suas terras, sobre as fontes de caça, de água e de alimentos, sobre a mão de obra, em especial a escrava, recrutada por meio das guerras de expansão territorial contra os seus vizinhos. A prosperidade desses quatro reinos vai ser forjada pela centralização do poder, eliminação da oposição, arrecadação de tributos, invasões, assaltos e escravização dos reinos menores (COHEN, 2010, p. 312).

64. Fortificación del *bom* de Cazembé (corte); Fig. 65. Recepción del autor en el *boma* de Cazembé (GIRAUD, 1997, p. 251-252).

Na travessia pelas terras controladas por Cazembé, Giraud viu-se em uma situação inusitada. Em um diálogo entre Cazembé e Nassib, o primeiro faz a seguinte pergunta: “»– Si no compras marfil, ¿qué vienes a hacer aqui?” (GIRAUD, 1997, p. 242). A partir dessa frase, podemos retirar alguns questionamentos pertinentes sobre o funcionamento do comércio nessas regiões, será que todas as caravanas que se dirigiam para o interior necessariamente se envolviam no comércio de marfim? Ou, o fato do comércio de marfim ter se expandido com a instalação do Sultanato de Zanzibar fez com que essas comunidades do interior ampliassem a extração de marfim e com isso procurassem vendê-lo para toda e qualquer caravana que passasse pela região? Esses questionamentos não podem ser respondidos com exatidão, pois até o momento não possuímos fonte que nos dê a resposta. No entanto, por meio deles conseguimos ter noção da dimensão do comércio de marfim cujos lucros possuíam o poder de atrair até mesmo os aventureiros europeus. Assim, dentro do contexto que envolvia Cazembé e Giraud, a participação deste último no comércio de marfim é relatada quatro páginas após a descrição da compra de marfim feita por Nassib, já discutida aqui em páginas passadas.

Mientras mi comercio de marfil iba tocando a su fin y a cambio de mis fardos de tela, obtuve ocho colmillos de cómodo transporte. Entoneces hice saber a Cazembé que al no tener más objetos que cambiar, no podía comprar más.
–Tienes pólvoras, cápsulas y balas, y las necesito a todo costa – me contestó [Cazembé] (GIRAUD, 1997, p. 260).

Os motivos que levaram Giraud a participar do comércio de marfim perpassam por diversos fatores: 1) a compra pode ter sido motivada por uma imposição militar feita por Cazembé, talvez como uma forma de “cobrar pedágio” da caravana por transitar em seu território; 2) a aquisição motivada com o objetivo de construir, por parte de Giraud, alguma relação de amizade com Cazembé, o que poderia ser útil no caso de o francês se envolver em algum conflito durante a viagem de volta para o litoral. Apesar de que, de acordo com o livro, o viajante não retornou pelo mesmo caminho, talvez por ter se perdido ou devido a Cazembé está em guerra com seus vizinhos, resolveu retornar por outro percurso; 3) talvez o ingresso nesse comércio tenha ocorrido devido ao envolvimento dos membros de sua caravana como Nassib, forçando Giraud a se envolver também; 4) não se pode descartar a simples intenção do viajante europeu em participar e lucrar com esse comércio; 5) na obtenção de marfim, Cazembé sugeriu, em contrapartida, munições. A insistência por parte deste chefe de “Estado” em negociar com o francês talvez venha da carência por armamento que ele tinha e, assim, tentava a todo custo pressionar Giraud para trocá-los por marfim; 6) sua relação comercial com Cazembé também pode ter sido motivada por questões de sobrevivência, já que em

algumas páginas antes da compra de marfim este chefe africano havia aprisionado suas armas de fogo, colocando o viajante em uma situação delicada diplomaticamente.

Outros pontos podem ser levantados, inclusive a hipótese da impossibilidade de trafegar pela África Oriental na década de 1880 sem participar do comércio de longa distância. Mas independentemente dos motivos, fato é que Giraud, no encontro com Cazembé, participou do comércio de marfim e, assim, podemos supor que durante sua viagem ele não foi apenas um observador, mas sim um agente atuante no comércio de longa distância. Provavelmente, o francês tenha participado do comércio de escravos já que era comum ambos serem comercializados nos mesmo locais, mesmo porque em sua caravana havia ao menos dois escravos que foram apreendidos por Cazembé. Foi nesse contexto que Hassani avisou à Giraud que a caravana havia sido saqueada por indivíduos enviados por Cazembé e que dificilmente o francês tornaria a ver seus dois escravos e seus dois fuzis:

Me encerré con Hassani y Salimu en mi choza, que mis hombres rodeaban para contener a la multitud.

—¿Qué noticias me traes, mi buen Hassani?

—¡Ah señor! Muchas, pero buenas puesto que está vivo. Nosotros, desde que nos separamos de ti, hemos creído muchas veces que no volverías a ver a tus dos esclavos y sobre todo, sus dos fusiles (GIRAUD, 1997, p. 242).

Hassani complementa ainda que:

—No, amo. Cazembé no ha cogido más que cincuenta fusiles y me ha dicho que te los devolvería. Las caravana está en su territorio hace tres meses, muy escasa de víveres, pero sana y tranquila. Al sair del Estado de Zapaia marchó por el Lunda. Los primeros días de viaje los pasó por las tierras de Ketimkuru; luego entró en un inmenso puri, donde por espacio de quince días no vio más que elefantes; ni una sola aldea hasta la capital de Cazembé; por eso todos tus servidores estaban muertos de hambre el día de su llegada.

[...]

»Y durante tres días el pueblo permaneció cerrado; todo eran toques de tambor y las mujeres hacían acopio de agua. ¿Qué podían hacer tus servidores si estaban muertos de hambre? Batise era abandonarnos, por eso Nassib mandó entregar los fusiles. Pero entonces Wadi Combo y la mitad de la caravana se rebelaron negándose a obedecer, y los nuestros han estado a punto de pelar unos contra otros. Sin embargo, Nassib ha podido entregar cuarenta y nueve fusiles de cápsulas y uno Gras: todos los demás han sido enterrados. Desde aquel día la caravana está bastante tranquila, pero los víveres cuestan sumamente caros (GIRAUD, 1997, p. 242-243).

Todavía, em páginas posteriores Giraud foi pessoalmente encontrar-se com Cazembé e o questionou sobre a devolução de seus pertences, recebendo a seguinte resposta:

—Hombre blanco, hace ya bastante tiempo que viajas, y sin embargo, conoces muy poco las costumbres de África. Sabes que nos gustan mucho las telas, y ¿crees que

desperdiaremos una oportunidad tan buena para quedárnoslas? Tengo la suerte de poseer cincuenta fusiles nuevos y ¿crees que voy a devolverlos precisamente en el momento en que mis vecinos me amenazan por todas partes? Créeme; vuelve a tu campamento; prepara todas la telas, pólvora y abalorios que te quedan; compra todo el marfil que puedas, y luego podemos ocuparnos de tus fusiles y veré si puedo devolverte algunos. No quiero obligarte a ello a fuerza, no; me contentaré com dejarte sin víveres hasta que vengan tus telas; desde hoy, ni uno solo de mis súbditos te venderá nada.

[...]

Como todos los negocios en África, la compra de marfil no se efectúa sin una porción de preliminares. No es posible formarse una idea de la dosis de trabajo y paciencia que exigió las adquisición de unos cuantos colmillos; para cada uno de ellos mis hombres tuvieron que pasar veinticuatro horas de tratos, pudiendo deducirse de esto que el árabe, que en este comercio obedece a intereses distintos de los míos, gasta cada vez doble o triple tiempo, lo que explica sus largas residencias en los lugares que explota. Invertí cinco días en gastar las ocho cargas que me quedaban (GIRAUD, 1997, p.258- 259).

As passagens acima comprovam que o encontro de Giraud com Cazembé não ocorreu de forma harmoniosa. A caravana do francês chega ao território de Cazembé após uma longa jornada e, por isso, já passando por dificuldades, em especial a falta de alimento. Aproveitando-se desta situação, Cazembé não tardou a agir, aprisionando as armas da caravana, tendo como justificativa para tal ato as guerras que travava com seus vizinhos. Quase famintos, e agora sem armamentos, Giraud se viu nas mãos de Cazembé, que o obrigou a adquirir parte de seu marfim por “telas pólvora y abalorios”. Tal fato por si só justifica a participação do francês no comércio de marfim, contudo esta justificativa transmite aos leitores de seu relato a ideia de que o viajante só participou de tal comércio porque se viu obrigado e em uma situação que colocava sua vida e a de seus homens em perigo. Também acaba por passar a impressão de que os africanos eram hostis e assim o europeu que fosse até a África deveria se preparar para lidar com a violência desses povos. Todavia, a compra de marfim por Giraud ocorreu, demonstrando assim que independente das circunstâncias, na maioria dos casos é o estrangeiro que se adapta ao modo africano, e não o contrário, o que fica ainda mais claro pelas reclamações feitas pelo francês acerca da demora em se concluir o comércio de marfim. Giraud era apenas mais um entre outros viajantes que vinham da costa suaíli e o fato de ser europeu não lhe dava vantagem alguma sobre os africanos.

O comércio de longa distância causou impactos significativos para os habitantes do interior. Quase todas as comunidades que de alguma forma estavam envolvidas nesse comércio acabaram se constituindo em centros estáveis politicamente e com grande força militar, como é o caso dos “Estados” relatados por Giraud: Murukutu, Mkewe, Makutubu⁷³,

⁷³ Sobre Makutubu Giraud chega a fazer algumas ilustrações: Fig. 82. *Boma* de Makutubu (de un dibujo del autor); Fig. 83. El negrero Makutubu (de fotografía); Fig. 84. «Los muchachos se divierten» (de un croquis del autor) (GIRAUD, 1997, p. 317).

Cazembé e Ketimkuru. Tais estados conseguiram manter sobre os seus domínios uma regular área de influência, por onde comandavam zonas de caça de elefantes, áreas de capturas de escravos, pontos e estradas de comércio. O resultado dessas transformações, em longo prazo, foi que os efeitos positivos desse comércio só foram sentidos nesses “Estados”. Já as pequenas aldeias, fracas e descentralizadas politicamente, tornando-se vulneráveis aos ataques das sociedades centralizadas, e/ou sujeitos às ações de grupos mercenários (KIMAMBO, 2010, p. 287).

Esse desequilíbrio gerado entre as comunidades internas da África Oriental será interrompido com a colonização europeia no continente. Com ela, as grandes comunidades serão subjogadas, seus chefes liquidados e seus territórios divididos, o comércio e o tráfico negreiro termina abrindo espaço para as companhias de comércio ocidentais, e o mercado mundial de marfim finalmente será controlado pelos Britânicos. Giraud viaja até a África Oriental no início dessas transformações. Os fatos narrados em seu livro apresentam uma África controlada por árabes e africanos e mostra a entrada de artigos ocidentais em seu interior assim como os impactos causados por esses bens nas comunidades africanas. Em resumo, a África Oriental descrita por Victor Giraud vive seus últimos dias de autonomia, pois, no caminhar da década de 1880, suas terras serão redivididas e colonizadas pelos europeus.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo desta dissertação de mestrado busquei como principal finalidade, lembrar aos estudantes, de todas as áreas do conhecimento, que a História da África é e sempre foi parte integrante e ativa da história do Mundo, e que estudá-la não é um impulso vinculado a qualquer ideologia ou força de lei, mas sim parte essencial da formação do historiador e do cidadão. Dentro deste horizonte, o tema desta dissertação procurou elucidar uma região particular da África que, em certa medida, distancia-se das relações entre Brasil e África, tão bem estudada pelos autores que buscam compreender as origens africanas da nação e os pesquisadores do tráfico negreiro no Atlântico. Discorro neste trabalho sobre a África Oriental e, embora Moçambique, grande fornecedora de escravos para o Brasil esteja localizada na costa leste africana, a África Oriental que foi abordada aqui se restringe à Civilização Suaíli, cujas principais cidades estão situadas na Tanzânia, Quênia e Somália.

A história desta civilização está intimamente ligada ao comércio marítimo no oceano Índico. Os produtos, as pessoas e as culturas foram objetos de trocas em um ciclo de comércio contínuo entre árabes, indianos e africanos. Ciclo comercial este, regido pelo clima de monções, e que possibilitou o enriquecimento das cidades suaílis e contribuiu para a criação de laços socioculturais sólidos entre os omanis e suaílis, que acabou por facilitar as ações imperialistas dos árabes de Omã. Em busca de riqueza e monopólio comercial, esses árabes desenvolveram uma marinha mercante e militar e avançaram sobre a orla ocidental do oceano Índico a partir da expulsão dos portugueses de seus territórios no século XVI. Tal avanço provocou mudanças significativas na geopolítica da região que, em pleno contexto das Grandes Navegações, testemunhou não só chegada das potências ocidentais como também o triunfo dos omanis sobre essas potências e a consolidação do tão sonhado monopólio comercial.

O triunfo dos omanis frente às potências ocidentais revelou duas características que julgo interessante para compreendermos a história em uma perspectiva global: 1) a de que os europeus nem sempre se sobressaíram ao se confrontarem com outras sociedades; 2) a de que a África Oriental sofreu ações imperialistas antes mesmo do processo de partilha do continente pelas potências ocidentais no final do século XIX. Ambos os pontos ampliam nosso leque de compreensão da história, pois, ao nos distanciarmos do eurocentrismo, conseguimos enxergar a História da África de forma autônoma, ou seja, sem necessariamente reduzi-la à escravidão e ao tráfico negreiro ou contá-la somente a partir do contato com os europeus, contrariando aqueles que ainda defendem as mesmas ideias de Hegel, Trevor-

Roper, Endre Sik e tantos outros. A história da África vai muito além do que a história dos europeus na África, e as “trevas” desse continente têm muito mais a oferecer do que os “gritos e gemidos de tribos pitorescas”. É o berço da humanidade, onde os homens livres, donos de seus próprios destinos, saíram e acabaram por colonizar o mundo.

É assim que o africano, filho da terra, é representado no relato de Victor Giraud. A “aventura”, que este europeu vivenciou em terras africanas, é um registro histórico que nos permite observar a riqueza das relações sociais entre os africanos, os suaílis e os europeus, alguns anos antes do processo de partilha do continente, um mundo particular com suas leis, costumes e organização política tão bem estabelecida que o francês, apesar de bem armado com boas escopetas de caça e crente em sua superioridade racial frente aos “selvagens”, foi obrigado a se adaptar e em várias ocasiões a se sujeitar aos caprichos da classe dominante do interior, ou seja, os chefes de “Estados”, os traficantes, os caçadores, os mercenários e as caravanas de comércio, já que em diversas passagens seus recursos foram vítimas de apreensões e usados por parte dessa classe dominante, que tirava proveito destes recursos, para enriquecer, e se sustentar como classe dirigente.

Buscando compreender mais amplamente, tanto a viagem de Victor Giraud, suas aventuras, mas também suas descrições acerca do comércio de marfim e escravos estruturei o texto em três eixos temáticos distribuídos em cinco capítulos, sendo o primeiro eixo responsável por analisar o relato como fonte histórica, tema trabalhado essencialmente na Introdução e no Capítulo I, onde evidenciamos os pontos-chaves para o entendimento da história africana nos anos que antecede a partilha do continente pelos europeus.

Giraud, influenciado pelos relatos de David Livingstone, tinha como objetivo alcançar os pântanos de Bangweulu. E, para isso, partiu de Marselha rumo a Zanzibar em 9 de julho de 1883 com uma grande quantidade de tecidos de algodão e armas de fogo. Seus registros são ricos em detalhes e seguem o andamento da viagem, muitas vezes são acompanhados de ilustrações e trazem informações pontuais sobre as regiões visitadas, a geografia, a biodiversidade, a cultura, a política, a economia e a sociedade. Seu registro tem um caráter informativo, pois permitia ao leitor contextualizar os lugares desconhecidos e conhecer o estilo de vidas das sociedades africanas. Parcial e incompleto, o relato do viajante francês expressa o olhar estrangeiro sobre o africano. Ele é um indivíduo de passagem e sua convivência com os nativos da região é extremamente limitada, sua comunicação se dava por meio de intérpretes, que lhe contavam sobre costumes, crenças, organização social, etc., mas também nos proporciona conhecimentos universais acerca de lugares e épocas distantes e sua riqueza em detalhes se confunde entre o extraordinário, o exótico e o maravilhoso. Seu livro

não é apenas um texto literário repleto de personagens fictícios, é uma fonte histórica que de várias maneiras consegue dar alguma voz ao africano. As descrições nos permitem perceber uma África em sua plenitude, onde as relações sociais não estavam em conflito com as ações imperialistas que viriam a seguir.

O segundo eixo, explica dentro de uma perspectiva de longa duração, e dividido em capítulo II e III, a formação histórica da civilização suaíli e o imperialismo de Omã sobre a África Oriental. O nome suaíli vem do árabe *swahili* que significa a costa e, segundo algumas tradições africanas, a civilização desenvolvida nessa região foi iniciada em meados do século VI, quando a expansão dos povos bantos havia povoado alguns pontos dispersos do litoral. Nesta mesma data, aconteceu a chegada dos primeiros imigrantes vindo de Omã, responsáveis pela introdução do Islã entre os africanos que moravam nessas cidades. Graças ao comércio marítimo de longa distância com os povos da Índia e da Península Arábica, as cidades suaílis prosperaram. Um circuito de trocas eficiente e regular ao longo dos anos foi desenvolvido após o domínio do ciclo de monções. A partir de então, a economia dessas cidades se ampliou, fazendo com que seus habitantes criassem uma relação sociocultural e econômica muito mais próximas e intensas com os povos além-mar do que com os africanos residentes no interior do continente. O enriquecimento permitiu a existência de uma rica classe dirigente que justificava sua posição social com base na tradição vinculada a uma dinastia árabe do passado. Esta classe se destacava daquelas que não tinham o poder da tradição, os indivíduos enriquecidos pelo comércio marítimo, a população comum e, em menor número, os escravos.

Quando tratamos de Imperialismo, é comum entre os estudiosos das ciências humanas relacionarem o imperialismo com as ações que a Europa industrial do século XIX exerceu sobre os povos da África, Ásia e da Américas, mas para entender o Imperialismo de Omã, procurei em outros autores um referencial teórico que permitisse explicar as ações de Omã sobre as cidades suaílis. Deste modo, utilizei autores que trabalham com um ponto de vista mais ampla sobre a construção de Impérios, como Richard Drayton, George Lichtheim e principalmente Michel W. Doyle, cuja teoria perpassa por três perspectivas: a teoria metrocêntrica, a teoria sistêmica e a teoria pericêntrica, permitindo assim uma visão mais ampla acerca do tema, pois nos oferece ferramentas teórica e metodológica que nos permite observar as relações entre periferia e metrópoles do ponto de vista de ambos os lados e a existência de imperialismo fora da ótica eurocêntrica.

No caso de Omã, sua estrutura de dominação informa de uma periferia patrimonial chamada cidades suaílis perdurou por mais de 300 anos, do século XVI ao XIX, e foi garantida graças ao apoio da classe dirigente que se beneficiava do Império de Omã. Esta

classe estava vinculada à elite omani pela força da tradição, um laço tão forte como a força bélica que se materializava na esquadra marítima, responsável por expulsar os invasores europeus e consolidar o monopólio comercial omani, garantindo assim recursos suficientes para a manutenção desse império. Apesar disso, este império chegou ao fim e os fatores que provocaram isto são diversos. Ao que parece, não houve uma grande revolta anticolonial ou uma falência geral do império, mesmo porque em 1840 é fundado o Sultanado de Zanzibar, responsável pelo controle mais intensivo das possessões de Omã na África. Talvez seu modelo colonial tenha chegado ao limite do desenvolvimento ou, o mais provável, veio a se chocar com outra potência imperial, a Grã-Bretanha do século XIX que incessantemente buscava controlar o comércio das Índias Orientais. Independentemente dos motivos que levaram ao fim do Império de Omã, fato é que esta nação foi sim uma potência imperialista que agiu sobre a África muito antes da chegada dos europeus.

No terceiro eixo, composto pelos Capítulos IV e V, abordo respectivamente a colonização de Zanzibar pelos árabes e o comércio de marfim e escravos na obra de Victor Giraud. No começo dos anos de 1840, a intervenção de Omã sobre a costa suaíli se fazia em nível político e comercial e o poder de Sayyid Sa'īd se estendia desde a cidade de Mombaça até os limites de Moçambique. Com uma colonização diferente do modelo europeu, que se pautava em um monopólio comercial e uma autonomia administrativa das classes dirigentes suaílis, o sultão Sayyid conseguiu implantar seu modelo econômico centrado na exportação de marfim, escravos e cravo-da-índia, mas dependente dos investimentos feitos pelos banqueiros indianos e da importação de produtos industrializados ocidentais, em especial armas de fogo e tecido de algodão.

O sultanato representou uma nova dinâmica comercial para a África Oriental. Seu *“Estado compradore e Império comercial”* modificou a organização das cidades suaílis, fazendo com que a classe dirigente fosse aos poucos perdendo a sua autonomia econômica para o sultão. Em contrapartida, a economia exportadora de cravo-da-índia, de marfim e escravo possibilitou à região uma nova fonte de riqueza. Os escravos e o marfim chegavam ao litoral por meio das ações dos caçadores e mercenários que, junto com as caravanas, percorriam as extensas estradas de comércio que interligavam o litoral ao interior do continente. Financiado pelos investidores indianos, o comércio de caravanas atingiu regiões para além dos Grandes Lagos Equatoriais provocando mudanças significativas nas comunidades que vivam nas proximidades dessas rotas de comércio.

Os anos em que Victor Giraud viajou pela África Oriental (1883 a 1885) configuram-se talvez como os últimos anos de autonomia administrativa dos africanos e dos árabes sobre

os seus territórios. Seu relato descreve uma África às vésperas da partilha pelos europeus, apresentando-a como uma região problemática e misteriosa, que se modificava constantemente com as investidas comerciais das caravanas, na medida em que a região ingressava na rota do capitalismo mundial. Giraud era agente participativo desse comércio e sua “aventura” pelo interior africano exhibe as relações comerciais estabelecidas nesse período. Por meio de seu relato, foi possível observar as participações dos africanos no comércio de marfim e escravos, as profundas alterações sociais provocadas pela maciça entrada da arma de fogo e dos tecidos de algodão dentro das sociedades africanas e o amplo desenvolvimento do comércio de caravanas que envolvia o litoral suaíli e o interior da África Oriental. Árabes, traficantes, chefes de “Estados”, caçadores e mercenários, todos eles eram agentes atuantes nesse comércio, demonstrando assim a capacidade dos africanos de agir e decidir sobre o seu próprio destino. Deste modo, o livro de Giraud nos permite ver uma África independente, ou seja, fora do contexto europeu. Podemos, a partir de seu relato, contar uma História da África que valorize os africanos como sujeitos históricos e não passivos frente às ações europeias em África.

Para finalizar, quero ressaltar que Victor Giraud é um personagem histórico participativo da história africana no contexto pré-partilha e, graças ao seu relato, temos informações ricas e detalhas das sociedades africanas do interior da África Oriental. Sua obra é uma fonte histórica que apresenta a situação das comunidades do interior da África, um registro que acaba por dar voz a uma região pouco conhecida dos estudantes brasileiros, e que demonstra os mecanismos utilizados pelos africanos para se adaptarem às novas exigências impostas pela economia capitalista global do período.

A viagem de Victor Giraud chega ao fim na cidade de Quelimane em Moçambique. No decorrer do percurso, o francês passou por inúmeros desafios, ataques de animais, doenças, conflito com algumas comunidades da região, alguns membros de sua caravana o abandonaram e uma parte de seus suprimentos de arma de fogo e tecido de algodão ficou pelo caminho e sofreu também com revoltas internas em sua caravana no caminho de volta e, por vezes, participou do comércio de marfim, entrando em conflito quando se via em perigo, e negociando ao máximo antes de fazer uso da arma de fogo. Também evitou levantar amplos questionamentos morais acerca da escravidão como fazem os missionários e os abolicionistas, o que o difere de Livingstone, e tão pouco agiu como agente colonial no estilo Stanley, quanto este teve sua expedição financiada pelo Rei dos belgas, Leopoldo II.

BIBLIOGRAFIA

- AJAYI, J. F. A. **África no início do século XIX: problemas e perspectivas**. In: AJAYI, J. F. A.. História geral da África, VI: África do século XIX à década de 1880. Brasília: UNESCO, 2010. cap. 1, p. 1-26.
- AL-BUSAIDI, Ibrahim Yahya Zahran. **Oman e Portugal (1650-1730): política e economia**. Lisboa, 2010. 541 f. + 1 CD-ROM. Tese de doutoramento, História (História dos Descobrimentos e da Expansão), Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras, 2011.
- BARBOSA, Livia Neves de Holanda. **Darwinismo Social**. In: SILVA, Benedito (coord.). Dicionário de Ciências Sociais. Rio de Janeiro: Editora FGV/ Fundação Getúlio Vargas / Instituto de Documentação, 1986.
- BARBOSA, Livia Neves de Holanda. **Evolucionismo**. In: SILVA, Benedito (coord.). Dicionário de Ciências Sociais. Rio de Janeiro: Editora FGV/ Fundação Getúlio Vargas / Instituto de Documentação, 1986.
- BARBOSA, Muryatan Santana. **Eurocentrismo, História e História da África**. In: SANKOFA – Revista de História da África e de Estudos da Diáspora Africana/São Paulo, Núcleo de Estudos de África, Colonialidade e Cultura Política – Número I, Ano I, Junho de 2008. São Paulo, NEACP, 2008. Disponível em: <<https://sites.google.com/site/revistasankofa/sankofa-01/eurocentrismo-historia-e-historia-da-africa>>. Acesso em: 23 mai 2012.
- BAS MARTÍN, Nicolás. **Los repertorios de libros de viajes como fuente de documentación**. En: Anales de Documentación, nº 10, 2007, p. 9-10. [SDB/5]. Disponível em: <http://revistas.um.es/analesdoc/article/viewFile/285/264>. Acesso em 12 ago. 2014.
- BELSHAW, Cyril Shirley. **Comercio tradicional y mercados modernos**. Barcelona: Labor, 1973.
- BELSHAW, Cyril Shirley. **Troca tradicional e mercado moderno: modernização de sociedades tradicionais**. Rio de Janeiro-RJ: Zahar, 1968.
- BOAHEN, Albert Adu. **A África diante do desafio colonial**. In: BOAHEN, Albert Adu. História geral da África, VII: África sob dominação colonial, 1880-1935. Brasília: UNESCO, 2010^a. Cap. 1. p. 01-20.
- BOAHEN, Albert Adu. **Tendências e processos novos na África do século XIX**. In: AJAYI, J. F. A.. História geral da África, VI: África do século XIX à década de 1880. Brasília: UNESCO, 2010^b. cap. 3, p. 47-75.
- CHITTICK, Neville. **África del este y oriente: los puertos y el comercio antes de la llegada de los portugueses**. In: Relaciones históricas a través del océano Índico: informe y documentos de trabajo de la reunión de expertos sobre "Los contactos históricos entre África Oriental por una parte y el sureste asiático por otra, a través del océano Índico", Mauricio, 15-19 de julio de 1974. Barcelona: SERBAL; Paris : Unesco, 1983.

COHEN, David W. **Povos e Estados da região dos Grandes Lagos**. In: AJAYI, J. F. A. História geral da África, VI: África do século XIX à década de 1880. Brasília: UNESCO, 2010. cap. 11, p. 317-342.

COOK, Michael A. **Uma breve história do homem**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

CORREA, Sílvio Marcus de Souza. **Evidências de História nos relatos de viajantes sobre a África Pré-Colonial**. Revista AEDOS, programa de pós-graduação da UFRGS. 2008, vol. 1, n.1, p. 11-21. ISSN 1984-5634. Disponível em: <<http://seer.ufrgs.br/aedos/article/view/9809>>. Acesso em 26 jul. 2012.

CURTO, José C. **Vinho verso Cachaça: A Luta Luso-Brasileira pelo Comércio do Alcool e de Escravos em Luanda**. In: PANTOJA, Selma; SARAIVA, José Flávio S. Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999, cap. 2, p. 69-97.

DaMATTA, Roberto. **Individualidade e liminaridade: considerações sobre os ritos de passagem e a modernidade**. Mana[online]. 2000, vol.6, n.1, pp. 7-29. ISSN 0104-9313.

DESTRO, L. C. F. **Diferentes olhares sobre a África negra: uma análise etnográfica de relatos de viajantes**. Rio de Janeiro: Fundação Biblioteca Nacional, 2008.

DIJAIT, H. **As fontes escritas anteriores ao século XV**. In: KI-ZERBO, Joseph. História geral da África, I: Metodologia e pré -história da África. Brasília: UNESCO, 2010, cap 5, p. 77-104.

DOYLE, Michel W. **Impérios revisitados**. In: Penélope: Revista de ciências sociais. Lisboa, v. 21, p. 159-175, nov/1999. Disponível em: <<http://www.penelope.ics.ul.pt/pages/todo.htm>> Acesso em: 14 jan. 2015.

DRAYTON, Richard. **Por que os impérios crescem?**. In: SWAIN. Harriet. Grande questões da história. Rio de Janeiro-RJ: José Olympio, 2010, p. 81-89.

EL FASI, Mohammed; HRBEK, Ivan. **Etapas do desenvolvimento do Islã e da sua difusão na África**. In: EL FASI, Mohammed. História geral da África, III: África do século VII ao XI. Brasília: UNESCO, 2010. Cap. 3, p. 69-112.

ELTIS, David; RICHARDSON, David. **Os mercados de escravos africanos recém-chegados às Américas: padrões de preços, 1673-1865**. Topoi. Revista de História, Rio de Janeiro, v. 4, n. 6, p. 09-46, jan./jun. 2003. Disponível em: <<http://www.revistatopoi.org> >. ISSN: 2237-101X.

FAGE, John Donnelly. **A evolução da historiografia da África**. In: KI-ZERBO, Joseph. História geral da África, I: Metodologia e pré -história da África. Brasília: UNESCO, 2010, cap 1, p. 1-22.

GAMA, António de Saldanha da. **Memória sobre as colônias de Portugal situadas na Costa Ocidental d'África: mandada ao governo pelo antigo governador e capitão general do reino de Angola António Saldanha da Gama em 1814**. Lisboa: Typ. da Casa Pia, 1839.

GARCIA, Ana Saggiaro. **Hegemonia e imperialismo: caracterizações da ordem mundial capitalista após a Segunda Guerra Mundial**. Contexto int. [online]. 2010, vol.32, n.1, pp. 155-177. ISSN 0102-8529.

GIORDANI, Mário Curtis. **História do mundo árabe medieval**. Petrópolis-RJ: Vozes, 1976.

GIRAUD, Victor (1858-1898). **Les lacs de l'Afrique équatoriale: voyage d'exploration exécuté, de 1883 à 1885**, 1890.

GIRAUD, Victor. **Los lagos del Africa Ecuatorial: Expedición tras los pasos del Dr. Livingstone**. Barcelona: Timun Mas, 1997.

GONÇALVES, J. H. R.. **Quem construiu o Grande Zimbábue? Em torno do mito da incapacidade civilizadora dos povos africanos**. Diálogos (Maringá), Maringá - Paraná, v. 8, n.1, p. 79-106, 2004. Disponível em: <<http://www.uem.br/dialogos/index.php?journal=ojs&page=article&op=view&path%5B%5D=196>>. Acesso em: 23 mai 2013.

H. CAPITAINE. **El mercado de esclavos en Zanzíbar**. Revista Europea, Madrid, 24 de octubre de 1875, año II, tomo V, nº 87, página 679. Disponível em: <<http://www.filosofia.org/rev/reu/1875/pdf/n087p679.pdf>>. Acesso em: 1 jun. 2013.

HEGEL, Georg Wilhelm Fredrich. **Filosofia da história**. Brasília-DF: E.d. UNB, 1995.
HERNANDEZ, Leila M. G. L.. **A África na sala de aula: visita à história contemporânea**. São Paulo-SP: Editora Selo Negro, 2008.

HONIGMANN, John J. **Determinismo Cultural**. In: SILVA, Benedito (coord.). Dicionário de Ciências Sociais. Rio de Janeiro: Editora FGV/ Fundação Getúlio Vargas / Instituto de Documentação, 1986.

HOURANI, Albert Habid. **Uma história dos povos Árabes**. São Paulo-SP: Companhia das Letras, 1994.

HRBEK, Ivan. **A difusão do islã na África, ao Sul do Saara [Parte II]**. In: EL FASI, Mohammed. História geral da África, III: África do século VII ao XI. Brasília: UNESCO, 2010^a. cap 3, p. 84-112.

HRBEK, Ivan. **As fontes escritas a partir do século XV**. In: KI –ZERBO, Joseph. História geral da África, I: Metodologia e pré-história da África. Brasília: UNESCO, 2010^b. cap 6, p. 105-137.

JAPIASSÚ, Hilton e Marcondes, Danilo. **Dicionário Básico de Filosofia**. 5.ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2008.

KIMAMBO, Isaria N. **O litoral e o interior da África Oriental de 1845 a 1880**. In: AJAYI, J. F. A.. História geral da África, VI: África do século XIX à década de 1880. Brasília: UNESCO, 2010. cap. 10, p. 275-316.

KI-ZERBO, Joseph. **História geral da África negra I**. Publicações Europa-América, 1999.

- LAPLANTINE, François. **Aprender antropologia**. São Paulo-SP: Brasiliense, 2003.
- LÉVI-STRAUSS, Claude. **Introdução à obra de Marcel Mauss**. In: Sociologia e antropologia. São Paulo: Cosac & Naify, 2003.
- LICHTHEIM, George. **El imperialismo**. Madrid: Alianza Editorial, 1971.
- LIMA, Jeremias Ferraz. **Psicanálise do Dinheiro**. Rio de Janeiro: Mauad, 1996.
- LÓPES ESTRADA, Francisco. **Libros de viajeros hispánicos medievales**. Madri: Ediciones Laberinto, 2003.
- LOVEJOY, Paul E. **A Escravidão África: uma história de suas transformações**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.
- LOVEJOY, Paul E. **Mercadores e carregadores das Caravanas do Sudão Central, século XIX**. Tempo [online]. 2006, vol.10, n.20, pp. 50-71. ISSN 1413-7704.
- M'BOKOLO, Elikia. **África Negra: história e civilizações**. Tomo I. Salvador: EDUFBA; São Paulo: Casa das Áfricas, 2009.
- M'BOKOLO, Elikia. **África Negra: história e civilizações**. Tomo II (Do século XIX aos nossos dias). Salvador: EDUFBA; São Paulo: Casa das Áfricas, 2011.
- MASAO, Fidel T.; MUTORO, Henry W. **A costa da África Oriental e as ilhas Comores**. In: El FASI, Mohammed. História geral da África, III: África do século VII ao XI. Brasília : UNESCO, 2010. Cap. 21, p. 687-720.
- MATVEIEV, Victor V. **O desenvolvimento da civilização swahili**. In: NIANE, Djibril Tamsir. História geral da África, IV: África do século XII ao XVI. Brasília: UNESCO, 2010, cap. 18, p. 511-538.
- MINTZ, Sydney. **Sistemas de mercado interno como mecanismos de articulación social**. Nueva Antropología, Año VI, n. 19, México, 1982. Disponível em: <<http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/nuant/cont/19/cnt/cnt2.pdf>>. Acesso em: 30 jul 2012.
- MURRAY, Jocelyn. **África: o despertar de um continente**. Grandes civilizações do passado. Barcelona: Folio, 2007.
- NGCONGCO, Léonard D.; VANSINA, Jan. **A África meridional: os povos e as formações sociais**. In: Niane, Djibril Tamsir. História geral da África, IV: África do século XII ao XVI. Brasília: UNESCO, 2010. cap. 23, p. 655-676.
- NIANE, Djibril Tamsir. **Introdução**. In: NIANE, Djibril Tamsir. História geral da África, IV: África do século XII ao XVI. Brasília: UNESCO, 2010, cap. 1, p. 1-15.
- OLIVA, Anderson Ribeiro. **Lições sobre a África: Diálogos entre as representações dos africanos no imaginário Ocidental e o ensino de história da África no Mundo Atlântico (1990-2005)**. 2007. 404 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade de Brasília (UnB), Brasília-DF, 2007.

PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Oliver. **A história da escravidão**. São Paulo: Boitempo, 2009.

PRADA, Valentín Vázquez. **Geografia Universal**. Tomo IV África Oceania, 1968.

ROBINSON, Francis. **O mundo islâmico: o esplendor de uma fé**. Grandes civilizações do passado. Barcelona: Folio, 2007.

SAAVEDRA CASCO, José Arturo. **La literatura swahili como documento para la historia de África**. El Colegio de México, Centro de Estudios de Asia y África. 1996. Disponível em: < <http://aleph.academica.mx/jspui/bitstream/56789/30171/1/31-100-1996-0389.pdf>>. Acesso em 18 abr. 2013.

SAHLINS, Marshall. **Cultura e razão prática**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1979.

SALIM, Ahmed Idha. **A costa oriental da África**. In: OGOT, Bethwell Allan. História geral da África, V: África do século XVI ao XVIII. Brasília: UNESCO, 2010^a, cap. 25, p. 889-913.

SALIM, Ahmed Idha. **O litoral e o interior da África Oriental de 1800 a 1845**. In: AJAYI, J. F. A.. História geral da África, VI: África do século XIX à década de 1880. Brasília: UNESCO, 2010^b, cap. 9, p. 249-315.

SERRANO Carlos; WALDMAN, Maurício. **Memória D'África: a temática africana em sala de aula**. São Paulo: Ed. Cortez, 2010.

SHAHADAH, Owen Alik. **El islam y la esclavitud en las sociedades árabes y africanas**. Revista Alif Núm. Madri. n. 69, mar. 2009. ISSN: 1695-1751. Disponível em: <http://www.libreria-mundoarabe.com/Boletines/n%BA69%20Mar.09/EsclavitudSociedadesArabes.htm>. Acesso em: 7 jul. 2012.

SHERIFF, Abdul M. H. **A costa da África Oriental e seu papel no comércio marítimo**. In: Mokhtar, Gamal. História geral da África, II: África antiga. Brasília: UNESCO, 2010. cap. 22, p. 607-626.

SHERIFF, Abdul, **“Fraternidade do mar”**. In: Culturas do Índico. In: Culturas do Índico. Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Lisboa: 1998, p. 80-92.

SILVA, Alberto da Costa e. **A enxada e a lança: a África antes dos portugueses**. Rio de Janeiro-RJ: Nova Fronteira, 2011, cap. 12, p. 343-378.

SILVA, Alberto da Costa e. **Imagens da África**. São Paulo-SP: Pinguim, 2012.

Trevor-Roper, Hugh Redwald. **A formação da Europa cristã**. Lisboa: Verbo, 1966.

VIDROVITCH, Catherine Coquery. **A colonização árabe em Zanzibar**. In: FERRO, Marc (org.). O livro negro do colonialismo. Rio de Janeiro: Ediouro, 2004, p. 522-537.

WALLERSTEIN, Immanuel. **A África e a economia-mundo**. In: AJAYI, J. F. A.. História geral da África, VI: África do século XIX à década de 1880. Brasília: UNESCO, 2010. cap. 2, p. 27-45.

WEDDERBURN, Carlos Moore. **Novas bases para o ensino da história da África no Brasil** (considerações preliminares). 2005. Disponível em: <<http://www.forumafrika.com.br/NOVAS%20BASES%20PARA%20O%20ENSINO%20DEFINITIVO%20para%20MEC%2011%20abril%201.pdf>>. Acesso em 25 jul 2013.

WEDDERBURN, Carlos Moore. **O racismo através da história: da antiguidade à modernidade**. 2007. Disponível em: <<http://www.abruc.org.br/sites/500/516/00000672.pdf>>. Acesso em: 27 ago. 2014.

WESSELING, H.L. **Dividir para dominar: a partilha da África (1880-1914)**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ; Editora Revan, 1998.

Sites de Internet

AbeBooks.co.uk. Versão original do livro para compra. Disponível em: <http://www.abebooks.co.uk/servlet/SearchResults?an=GIRAUD%20VICTOR&tn=LES%20LACS%20DE%20L%27AFRIQUE%20EQUATORIALE%20-%20VOYAGE%20d%27EXPLORATION%20EXECUTE%20DE%201883%20A%201885&cm_sp=mbc_-_ats_-_all>. Acesso em 20 ago. 2014.

BBC History. Disponível em: <<http://www.bbc.co.uk/history>>. Acesso em 20 out. 2014.

Biblioteca Digital Mundial. Disponível em: <http://www.wdl.org/pt/> Acesso em 06 jan 2015.

Centro de Documentação e pesquisa de História dos Domínios Portugueses CEDOPE/UFPR. Disponível em: <<http://www.humanas.ufpr.br/portal/cedope/>>. Acesso em 20 out. 2014.

Encyclopaedia Britannica. Disponível em: <<http://www.britannica.com/>> Acesso em 06 jan. 2015.

Gallica Bibliothèque Numérique. Versão original do livro de Victor Giraud. Disponível em: <<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1048705>>. Acesso em 20 ago. 2014.

Hathitrust Digital Library. Versão original do livro de Victor Giraud. Disponível em: <<http://catalog.hathitrust.org/Record/008642907>>. Acesso em 20 ago. 2014.

ONUBR: Nações Unidas no Brasil. Distribuição geopolítica da África. Disponível em: <<http://www.onu.org.br/a-onu-em-acao/a-onu-e-a-africa/>> Acesso em 25 set. 2014.

Programas de computador

Google Earth

Google Maps