

# Esboços de espacialização das viagens de Paiva de Andrada a Moçambique (1884/5)

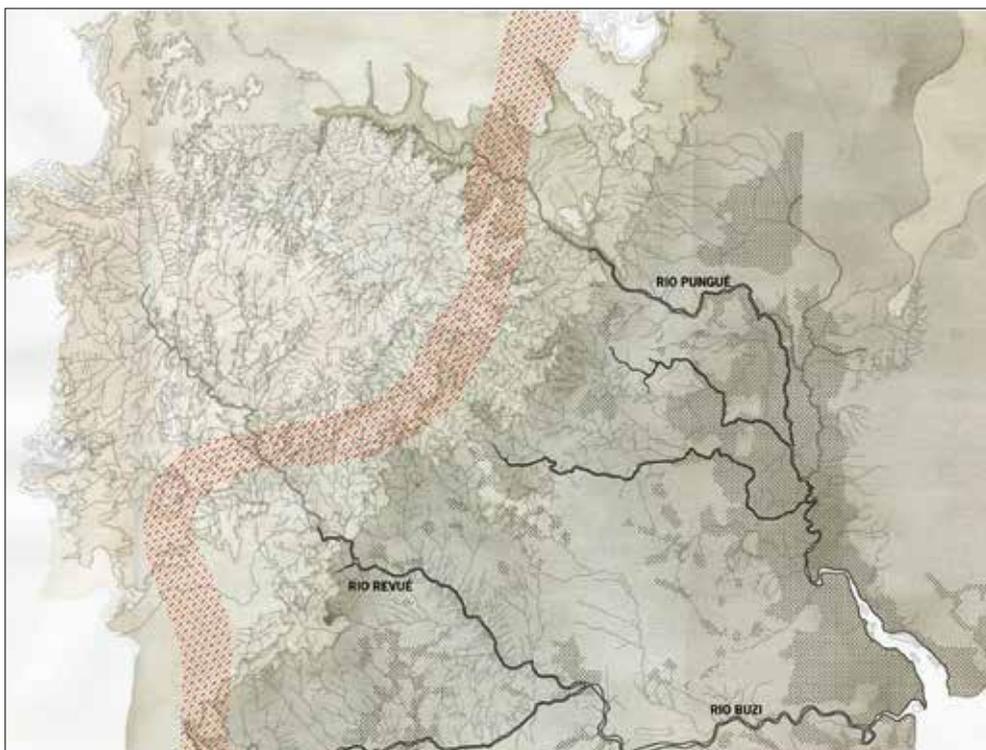
Carolina Pinto Couto

Estudante de Mestrado Integrado em Arquitetura  
Escola de Arquitetura, Universidade do Minho  
carolinapintocouto@gmail.com

Este projeto de I&D é parte de uma investigação mais abrangente, a dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura, cujo objeto de estudo é a linha de caminho de ferro da Beira, Moçambique. O projeto em questão ambiciona analisar o estado do território de Manica e Sofala aos olhos do governo português no período imediatamente anterior à construção da linha de caminho de ferro, no sentido de, mais tarde, compreender as transformações do território com a introdução da infraestrutura ferroviária. A partir dos relatórios das viagens a Moçambique de Joaquim Carlos Paiva de Andrada (1846-1928), militar e administrador da I Companhia de Moçambique, pretende-se construir um conjunto de cartografias interpretativas do texto, que sejam a base para as seguintes fases da investigação.

Ao longo do século XIX, a abordagem das potências europeias ao continente africano evoluiu consoante as circunstâncias sociais, políticas e económicas. Na primeira metade do século XIX, as viagens feitas a África tinham como principal objetivo cimentar as relações comerciais com os potentados africanos que tinham sido, no passado, os fornecedores do comércio de escravos. Com o declínio do comércio negroiro, procurou-se reorientar o comércio para outros produtos, sem que a independência das comunidades africanas fosse posta em causa. Na segunda metade desse século, pelo contrário, as viagens ganharam um carácter mais científico, fortemente ligado à intenção de apropriação do território. Ou seja, o conhecimento científico e a vontade exploratória foram pretexto para reivindicar o controlo do território e da eventual partilha do continente pelas potências europeias, e da consequente perda de independência dos potentados africanos.

A corrida à ocupação efetiva do território interior de África por parte das potências europeias e à definição de fronteiras, bem como a procura



**Figura 1.** O território segundo Paiva de Andrada:  
O percurso feito por Andrada e a navegabilidade dos rios

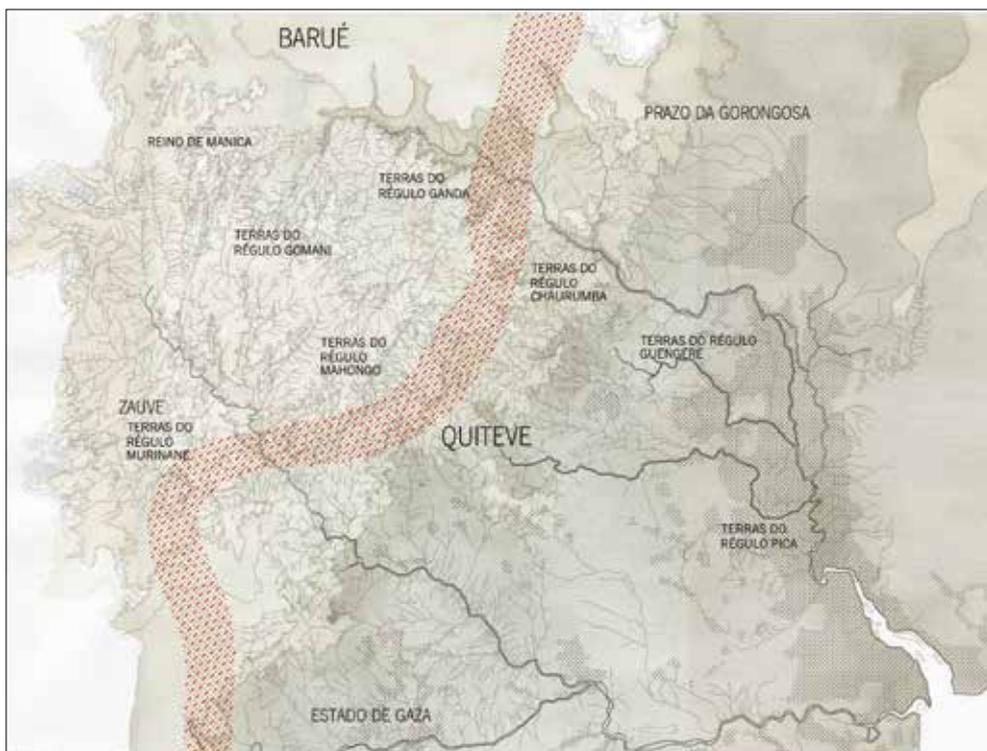
-  O percurso feito
-  Terreno pantanoso
-  Cursos de água
-  Cursos de água navegáveis segundo Andrada

pela melhor via de acesso à costa, colocou pressão sobre o governo português para controlar o território moçambicano. No entanto, o governo não dispunha de recursos financeiros ou humanos para dominar e gerir a expansão do território moçambicano. Deste modo, a responsabilidade de *pacificação* e gestão de Moçambique foi transferida para companhias privadas, e apenas a região a sul do Save ficou reservada para a exploração pelo Estado. Estas companhias majestáticas tinham o monopólio de exploração e ocupação do território por um período alargado de tempo, e os contratos de concessão envolviam obrigações de construção de infraestruturas no território, como por exemplo a construção de portos marítimos, estradas, ou linhas ferroviárias. Durante o período de construção da linha de caminho de ferro da Beira (1892 a 1900), a gestão da região de Manica e Sofala estava entregue à II Companhia de Moçambique. No entanto, a história da linha de caminho de ferro da Beira está ligada a companhias anteriores, que tomaram decisões fundamentais sobre a gestão, exploração e ocupação do território. No quadro das personagens relevantes no processo de colonização da região de Manica e Sofala no final do século XIX, está o fundador das companhias predecessoras da II Companhia de Moçambique, Joaquim Carlos Paiva de Andrada, militar português profundamente envolvido na colonização do território moçambicano.

*“Naquela altura, uma grande parte desta região estava ainda por explorar ou nas mãos de chefes militares afro-portugueses, e Andrada iria passar a década a seguinte a explorar a sua concessão e a tentar, com a ajuda de Manuel António de Sousa, colocá-la sob o controlo português.”*

(NEWITT, 2012, p. 330)

Paiva de Andrada fundou três companhias privadas que exploraram a região de Manica e Sofala: a Société des Fondateurs de la Compagnie Générale du Zambeze em 1877, a Companhia de Ophir em 1884, e a I Companhia de Moçambique em 1888. À falência de uma seguiu-se a fundação da seguinte, sendo que todas administraram áreas diferentes do mesmo território (Lima, 1971). Paiva de Andrada realizou viagens a Moçambique durante a década de 1880, financiadas por cada uma das companhias. Percorreu Manica e Sofala com objetivos concretos de reconhecimento do território e de “estreitar com elles [comunidades locais] relações de commercio e amizade” (Paiva de Andrada, 1885, p. 3). Isto é,



**Figura 2.** O território segundo Paiva de Andrada:  
O percurso feito por Andrada e as regiões por ele reconhecidas

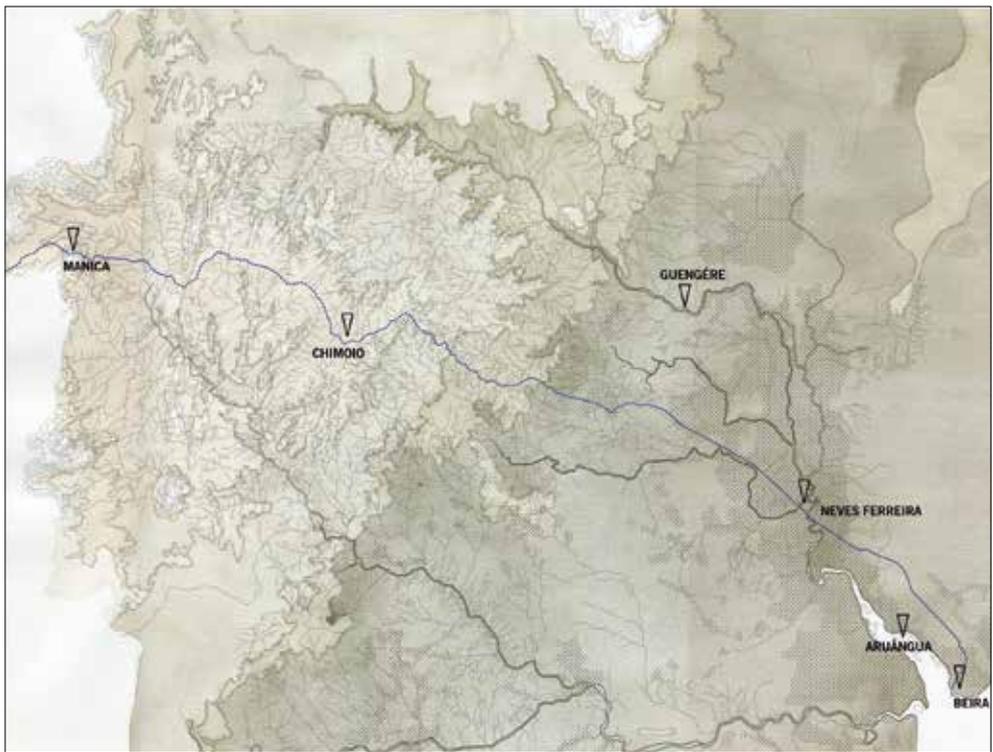
-  O percurso feito
-  Terreno pantanoso
-  Cursos de água

de procurar encontrar pontos chave e estratégias para colocar o território sob controlo português. Das explorações que realizou, Andrada escreveu relatórios extensos e minuciosos a partir dos quais é possível compreender o olhar do governo português sobre a geografia física e humana da região, assim como o potencial económico reconhecido.

As cartografias apresentadas (Figura 1, 2 e 3) são o resultado da interpretação do relatório da viagem de Paiva de Andrada de 1884/85, em que este militar atravessou o território desde o rio Zambeze até à então capital do Estado de Gaza, Mossurize.

A partir das leituras e dos exercícios interpretativos do texto, é possível apresentar algumas conclusões. A primeira contesta a noção ingénuva inicial de que as infraestruturas coloniais foram construídas sobre território virgem. Pelo contrário, o território não era de forma nenhuma virgem ou desconhecido, nem assim o consideravam os europeus na época. Não só tinham os portugueses conhecimento das comunidades e potentados africanos que povoavam Moçambique, como mantinham com eles relações diplomáticas e comerciais, que disputavam com as outras potências europeias. Para além disso, as viagens “exploratórias” eram feitas à mercê destes potentados, a partir de rotas comerciais estabelecidas, e o conhecimento que os portugueses nutriam do território vinha, invariavelmente, do conhecimento acumulado da população africana.

As duas grandes potências africanas influentes na região de Manica e Sofala ou, como descreveu Andrada, “os dois obstáculos ao seguro desenvolvimento” (Andrada, 1885, p.10) da região, eram o Reino do Barué a norte, e o Estado de Gaza a sul. Estas potências perderam a independência, eventualmente, para o governo português (e inglês, no território que é hoje o Zimbabwe). O Reino do Barué perdeu a independência graças aos esforços de Manuel António de Sousa. O Reino de Gaza desabou em 1895 quando, depois de dias de cerco à capital de Gaza, Mouzinho de Albuquerque capturou o Rei de Gaza, Ngungunhane, e o levou para Lisboa para ser exibido como troféu de guerra. Ngungunhane, posteriormente, foi exilado nos Açores, onde faleceu 11 anos mais tarde. No entanto, antes de estas potências virem a perder a independência, foi crucial para o governo português manter relações diplomáticas com cada uma, a partir das quais foi possível instalar as primeiras estações da linha da Beira em território ainda considerado como parte do Estado de Gaza: O Quiteve.



**Figura 3.** As estações estabelecidas por Andrada, sobrepostas com a linha de caminho de ferro da Beira, construída nas décadas seguintes

-  Estações estabelecidas por Andrada
-  Terreno pantanoso
-  Cursos de água
-  Linha de caminho de ferro

Ao longo da travessia de Magadade até Macequece, Andrada atenta à paisagem que o rodeia, sempre com uma espécie de filtro que projeta um futuro utópico, no qual o território de Moçambique se transformaria numa colónia rica e rentável. Para onde quer que olhe, apesar de não conhecer as características ou os ciclos da paisagem africana, imagina “campinas admiráveis para a criação de gado e excelentes campos para agricultura” (Andrada, 1885, p.14), bem como riquezas minerais em cada formação rochosa. No entanto, é na região do Quiteve, isto é, a região compreendida entre os rios Pungué e Búzi, a que Andrada reconheceu simultaneamente potencial económico e possibilidade de exploração bem como a melhor possibilidade para uma via de penetração até ao interior do território. Ou seja, onde facilmente se manteria uma via de contacto permanente para o movimento de produtos e colonos a partir do curso do rio Pungué ou Revué, e onde as populações locais não seriam um obstáculo ao domínio do território, por estarem numa posição ambígua em relação ao Estado de Gaza e ao governo português.

Anos mais tarde, apesar da falência das companhias e dos esforços de Paiva Andrada, as primeiras estações por ele estabelecidas em 1889 em Guenjére, Mapanda e Chimoio são as iniciais no processo de construção da linha de caminho de ferro. É a partir do estabelecimento destas estações, e da sua eventual ligação ferroviária, que o território de Manica e Sofala entra num processo de transformação que vai culminar no desenho de cidades alicerçadas em princípios de segregação e exploração. É precisamente este fenómeno que a próxima fase da investigação pretende estudar.

## Bibliografia

- LIMA, A. P. de. (1971). *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*. Lourenço Marques: Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique.
- NEWITT, M. (2012). *História de Moçambique*. Mem Martins: Publicações Europa América.
- PAIVA DE ANDRADA, J. C. (n.d.). *Relatorio de uma viagem ás terras do Changamira*, por Joaquim Carlos Paiva de Andrada. Lisboa: Imprensa Nacional.
- PAIVA DE ANDRADA, J. C. (1885). *Relatorio de uma viagem ás terras dos Landins*. Lisboa: Imprensa Nacional.