

**Apontamentos vindos dos Sertões:  
negociação, comércio e trabalho nas  
caravanas de António Francisco  
Ferreira da Silva Porto  
(década de 1840)**

Ivan Sicca Gonçalves

**MONOGRAFIA**  
IFCH/UNICAMP  
SETOR DE PUBLICAÇÕES

ISSN: 2236-9759

Reitor: Prof. Dr. Marcelo Knobel  
Diretor: Prof. Dr. Alvaro Bianchi  
Diretor Associado: Prof. Dr. Roberto Luiz do Carmo

Comissão de Publicações  
Coordenação Geral:  
Prof. Dr. Roberto Luiz do Carmo

Representantes Docentes  
Prof. Dr. Roberto Luiz do Carmo  
Profa. Dra. Taisa Helena P. Palhares  
Prof. Dr. Jesus J. Ranieri  
Prof. Dr. André Kaysel  
Profa. Dra. Fátima Évora  
Prof. Dr. Everton Emanuel Campos de Lima  
Profa. Dra. Mariana Chaguri  
Prof. Dr. Tiago Lima Nicodemo  
Prof. Dr. José Maurício Paiva A. Arruti  
Colaboradora:  
Profa. Dra. Guita Grin Debert

Representantes Docentes e Discentes  
Revista Idéias, Revista Temáticas, Revista RURIS, Revista CEMARX,  
Cadernos AEL, Revista RHAA, História Social, CPA e alunos de Pós-Graduação e Graduação

Representantes de funcionários  
Igor Santiago Raimundo  
Samuel Ferreira

Produção Editorial, Capa, Finalização e Divulgação  
Setor de Publicações do IFCH/UNICAMP

Impressão e Acabamento  
Gráfica do IFCH / UNICAMP

**Referência imagem da capa**

<https://www.flickr.com/photos/nationalarchives/5418912764/in/album-72157625850109945/>  
Disponibilizadas, respectivamente, pelo National Archives (UK) e pela British Library

**Endereço para correspondência**

IFCH/UNICAMP  
Setor de Publicações  
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas  
Rua Cora Coralina n. 100  
CEP: 13083-896 – Campinas – SP  
Tel. / Fax.: Livraria (19) 3521.1604 / Publicações (19) 3521.1603  
pub\_ifch@unicamp.br  
<http://www.ifch.unicamp.br/publicacoes>  
[www.facebook.com/publifch](http://www.facebook.com/publifch)

Ivan Sicca Gonçalves

**Apontamentos vindos dos Sertões: negociação,  
comércio e trabalho nas caravanas de António  
Francisco Ferreira da Silva Porto (década de 1840)**

Monografia apresentada ao Instituto de Filosofia e Ciências  
Humanas da Universidade Estadual de Campinas.

Profa. Dra. Lucilene Reginaldo

Campinas, 2017

**[Banca]**

Profa. Dra. Lucilene Reginaldo (UNICAMP) - Orientadora

Profa. Dra. Elaine Ribeiro da Silva dos Santos (UNIFAL)

Profa. Dra. Maria Cristina Cortez Wissenbach (USP)

## [Sumário]

[Agradecimentos] .....	7
[Resumo] .....	11
[Nota preliminar] .....	13
[Introdução] .....	15
[Capítulo um] - Criando um “novo Brasil”: o colonialismo português em Angola até meados do século XIX .....	27
1.1 - Planos para Angola: abolicionismo e as origens do colonialismo português moderno	
1.2 - Para Além dos Planos: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito	
1.3 - O Marfim Angolano	
1.4 - O Comércio de Longa Distância: das casas comerciais aos sertões	
1.5 - O Reino do Bié como Enclave Comercial	
1.6 - “A Segunda Plêiade de Sertanejos do Bié”	
1.7 - Os Carregadores do Comércio Caravaneiro de Longa Distância na Agenda Política Portuguesa	
[Capítulo dois] - Entre cortesias, grosserias e “gente ávida pelo bem alheio”: a longa distância no comércio sertanejo a sul do Cuanza .....	67
2.1 - Do Bié a Benguela: política e comércio nos Estados Ovimbundo	
2.2 - Os Sobas e os Tributos de Passagem	
2.3 - O Interesse Africano pelos Produtos Europeus	

2.4 - O Comércio Caravaneiro diante das Adversidades

2.5 - Do Bié ao Lui: em busca do Eldorado do Marfim

[Capítulo três] - A “gente da caravana”: carregadores  
e organização interna das caravanas de Silva Porto.....101

3.1 - A Organização Interna das Caravanas

3.2 - “Abril, Águas Mil”: a vida na caravana para além dos fardos

3.3 - Refém da Gente da Caravana: a questão dos mucanos

3.4 - Saber e Conhecimento Africano no Comércio Caravaneiro de Longa  
Distância

[Considerações finais].....131

[Bibliografia].....135

## [Agradecimentos]

Em tempos fortalecimento do individualismo e dos ideais meritocráticos, a produção do conhecimento parece cada vez mais ligada ao esforço e sucesso individual de pessoas “talentosas” que se destacam da multidão. Início esse texto dizendo que discordo terminantemente dessas visões. Esse trabalho, de certa forma, é resultado de 13 meses de pesquisa com os cadernos de Silva Porto, sendo que nesse período pude contar com uma bolsa de Iniciação Científica do CNPq, órgão que está sendo atacado pelos avanços neoliberais do governo golpista. Porém, acredito que muito desse trabalho foi gerado na experiência desses últimos quatro anos e meio de graduação em História na Unicamp, nos quais pude conhecer inúmeras pessoas incríveis que marcaram, não só a minha pessoa, mas todo esse período cheio de desafios, impasses e realizações. Se me permitem uma analogia dessas em um trabalho sobre caravanas, acredito que sem esse apoio, seria muito mais difícil carregar esse fardo. Prontamente, já faço dois alertas sobre essa primeira parte: corro um risco inevitável de esquecer de pessoas fundamentais, o que eu já me desculpo antecipadamente, e alerto que, apesar de todo esse caráter coletivo que me levou até aqui, a responsabilidade sobre os problemas desse texto é inteiramente do autor.

Começo, como não poderia ser diferente, agradecendo Lucilene Reginaldo, minha orientadora nos últimos três anos. Desde o segundo semestre da graduação, ao receber a devolutiva de um trabalho de disciplina, Lucilene demonstrou entusiasmo e incentivo que foram fundamentais para a minha trajetória, estabelecendo um constante e frutífero diálogo intelectual que aprendemos muito nos últimos anos. Para além de tudo que aprendi em duas iniciações científicas e três disciplinas, Lucilene tornou-se para mim uma inspiração como historiadora, profissional, professora e intelectual pública. Cada ponto dessa monografia resulta diretamente desse aprendizado constante e só tenho a agradecer pela orientação.

Agradeço às professoras Elaine Ribeiro da Silva dos Santos e Maria Cristina Cortez Wissenbach por aceitarem o convite de fazer parte da minha banca, pela leitura atenta do texto e pelas preciosas sugestões dadas durante a defesa, não só para aprimorá-lo, mas também para a sequência de meus

estudos. Foram horas de um gratificante diálogo intelectual que só tenho a agradecer.

Agradeço à Raquel, pela parceria dos últimos anos, constante diálogo para assuntos acadêmicos (e outros nem tão acadêmicos assim) e um apoio precioso, principalmente nos últimos tempos de escrita dessa monografia, procurando acompanhar quase diariamente o meu progresso e mandando cirurgicamente um “fica bem” nos momentos mais necessários. Outro agradecimento especial para a “sessão de africanistas” que me ajudaram a chegar onde estou hoje vai para o Giovani Grillo, PED da disciplina “onde tudo começou”, que compartilhou com o bixo interessado em saber mais sobre trabalho forçado africano toda a sua animação e incentivo para que se desse o ponta pé inicial.

Aos amigos, os maiores apoios que eu pude contar no dia-a-dia universitário, o maior agradecimento possível. Franco, Talison e Gabi mereceriam cada um uma sessão própria, porém nos últimos tempos não consigo imaginar nós quatro de forma separada e devo tudo que poderia esperar (e muito mais) de vocês. Letícia, Ruy, Camila, Carla, Jefferson, Thaise e Menini foram e ainda são fundamentais nessa história. Da nossa sala, a História 013, pude contar com muito acolhimento e diversão com Isaac, Hacker, Davi, Otávio, Rafaella, Gabi Pratavieira, Patricia, Andrezza, Angelica, Renata e Gustavo (por onde for que ele anda). Muitos outros nomes precisam ser somados a essa lista e agradeço por ter convivido com cada um: Melato, Gabriel, Eduardo, Formigão, Willian, Murilo, Pedro, Maico (filho relapso), Franciely, Laila, Ana Clara, Ana Maria, Patrícia, Matheus, Patreze (Vini). É claro que não poderia deixar de existir o agradecimento ao Caio, Breno, Arnaldo, Iara e Ruy, meus 015's preferidos.

Algo que foi impactante para minha formação como historiador foi ter participado como bolsista do Centro de Pesquisas em História Social da Cultura, o Cecult, onde pude ter acesso a pesquisas e pessoas incríveis. Com Fernando, Claudio e Ricardo, aprendi e me diverti muito dentro e fora de sala de aula. Seja no trabalho das bases de dados, seja nas reuniões do “Grupo Legal”, seja nas horas do café, a convivência com os colegas bolsistas, Taina, Tiago, Agnus, Nauber, Denise e Rodrigo foi sempre muito frutífera e prazerosa. À Flávia devo tantos salvamentos que não cabe registro nessas



linhas, me limito a agradecer imensamente por tudo. No Cecult, a presença de Silvia Lara no nosso cotidiano foi constante e nutro por ela uma extrema admiração e gratidão. Nos últimos meses, uma experiência que influenciou de forma incalculável esse estudo foi o diálogo com Crislayne, Felipe e Hacker na organização da Oficina de Fontes para História de Angola: para além do contato com experiências de pesquisas incríveis, foi estabelecido entre nós um diálogo ao qual esse trabalho deve muito.

Na Unicamp pude ter contato com professores formidáveis que, mesmo em temáticas tão diferentes, ajudaram a moldar muito do que entendo hoje como conhecimento histórico e intelectual, então agradeço especialmente ao Rui, à Leila, ambos exalando uma paixão inspiradora pelos seus estudos, ao Luiz Marques, Silvana e, como o mundo não se resume só à História e tive o privilégio de poder aprender muito com as outras áreas, ao Omar, Alfredo, Mariana, Joana, Mauricio e Evaldo (ser humano incrível). Também agradeço muito à Cynthia e Tânia por deixarem mais palatável e prazeroso o aprendizado de francês, que foi se demonstrando cada vez mais importante nos últimos tempos.

Por último, mas de forma alguma menos importante, está o mais fundamental (e talvez o mais óbvio) dos apoios desses últimos anos, o da minha família. Meus pais, Pedro e Natalina, foram as bases constantes de toda a minha vida nos mais diversos aspectos e não acho provável que consiga expressar meu agradecimento por simples palavras. Devo muito também aos meus parentes mais próximos, meus tios Ênio, Mariângela e Eliana, além da nossa matriarca, minha vó Anália, pelo carinho de sempre. Vladimir sempre foi uma companhia incondicional, nas tantas vezes que os dois, com as cordas nos respectivos pescoços, perdíamos (ganhávamos) tempo conversando sobre os mais diversos assuntos, nem sempre concordando (em geral discordando, diga-se de passagem), nessa parceria que já dura mais de 22 anos. Qualquer agradecimento ao Vlad seria desnecessário e insuficiente, e acho que o mínimo que posso dizer, sobre esse trabalho, é que ao meu irmão devo todas as configurações das imagens reproduzidas nesse trabalho, retirando um pouco do tempo do seu descanso merecido para ajudar o seu caçula inconveniente. Agradeço de coração. A todos.

Campinas, Setembro de 2017



## [Resumo]

Essa pesquisa visou desenvolver o estudo das relações de comércio e de trabalho nas caravanas comerciais de longa distância no interior de Angola durante a década de 1840. A partir dos cadernos do comerciante António Francisco Ferreira da Silva Porto, com sua descrição do cotidiano de três viagens realizadas no Planalto Central angolano entre os anos de 1846 e 1848, foi possível analisar as escolhas, dificuldades e estratégias postas para os comerciantes sertanejos que guiavam as relações sociais cotidianas traçadas com os comerciantes do litoral, com as autoridades africanas autônomas e com os trabalhadores que compunham a sua própria caravana, primordiais para permitir o funcionamento dessa modalidade comercial em franca ascensão com o crescimento do chamado “comércio lícito”, principalmente de marfim e cera.

**Palavras-chave:** Angola Oitocentista; Comércio Lícito; Carregadores Africanos; Comércio de Longa Distância; Sertanejos no Bié.

## [Abstract]

This research aims to analyze the relations between trade and labor in the long-distance caravans in Angola's interior during the 1840's decade. From the notebooks of merchant António Francisco Ferreira da Silva Porto, which contain his description of the daily life through three travels to Angola's Central Highlands between the years 1846 and 1848, it was possible to analyze the choices, difficulties and strategies that the *sertanejo* merchants faced when dealing with the coastal merchants, with the African autonomous authorities and with the workers of their own caravans, fundamental relations to allow the operation of this commercial modality in expansion with the growth of the so called "legitimate" commerce, mainly of ivory and wax.

**Keywords:** Nineteenth Century Angola; Legitimate Trade; African Porters; Long Distance Trade; *Sertanejos* in Viye.

## [Nota preliminar]

Como vários outros trabalhos de História da África, esse estudo se defrontou com a grande dificuldade de conciliar diferentes grafias possíveis para os termos africanos. Para além das fontes dialogarem com, pelo menos, três línguas diferentes, o português, o umbundo e o kimbundo, a historiografia lusófona, francófona e anglófona divergem constantemente sobre a grafia de certos termos. Para fins de padronização, ao longo deste trabalho procurei, sempre que possível, aporuguesar a grafia dos termos. As únicas duas exceções intencionais foram os termos *makololo* (plural de *Kololo*) e *ovimbundo* (plural de *ocimbundo*) para manter, como será explicado adiante, uma maior coerência com as fontes primárias. No caso do segundo termo, seu uso também se justifica por causa da sua operacionalidade política contemporânea ainda forte como identidade étnica dos povos falantes de umbundo que residem no Planalto Central angolano.



## [Introdução]

“As primeiras letras que cursei, e uma pequena prática do mundo foram os motivos que originaram o eu lançar mão da pena nas minhas horas de descanso descrevendo os costumes e usos gentílicos. Se bem acolhido restar-me-á o prazer de haver empreendido tal tarefa; de contrário pedirei vénia, à vista dos meus fracos conhecimentos de literatura. — Bié, 15 de Maio de 1846.

Aos meus Compatriotas  
O. D. C. [ofereço, dedico e consagro]  
Em testemunho de respeito  
António Francisco Ferreira da Silva Porto”<sup>1</sup>

Essa é a dedicatória de uma versão dos cadernos de António Francisco Ferreira da Silva Porto, nascido no Porto em 1817, que teve uma carreira de mais 50 anos como comerciante no interior de Angola. Com a expectativa de que seu conhecimento fosse útil para o projeto colonial português, alimentou diariamente, por décadas, um diário que relatava sua vida e suas viagens pelo interior da África, sempre escrito para um suposto leitor português, a quem “oferece, dedica e consagra” os seus diários na dedicatória do primeiro conjunto de cadernos enviado para Portugal. Dotado apenas de formação escolar primária, Silva Porto seria responsável pela produção considerável de 13 cadernos, que totalizam mais de 4000 páginas manuscritas, relato singular das dinâmicas sociais, econômicas e políticas do interior de Angola entre os anos de 1846 e 1890.

Sua infância em Portugal foi difícil, sendo filho de um militar de família humilde e sem grandes perspectivas de futuro, cujo esforço familiar permitiu que pudesse cursar apenas o ensino primário. Quando criança desejava seguir carreira no comércio, no Brasil, onde acreditava haver mais oportunidades,

---

<sup>1</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. *Viagens e Apontamentos de um Portuense em África*. Diário de António Francisco Ferreira da Silva Porto, ed. Maria Emília Madeira Santos, vol I. Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, 1986, p. 221.

o que o levaria, com a ajuda do pai, a embarcar em um brigue com destino ao Rio de Janeiro em 1829, emigrando para o Brasil sozinho, com apenas 12 anos. No Rio de Janeiro, trabalhou como caixeiro em vários estabelecimentos comerciais, partindo em 1834 (ou 1835 – a dúvida é do próprio Silva Porto) para Salvador, onde também trabalharia no comércio. Esteve em Angola pela primeira vez em 1837, mas voltaria ao Brasil logo depois. Sua partida definitiva para o continente africano se daria no ano seguinte, quando eclodiria a Sabinada que, segundo o comerciante, tinha interrompido o funcionamento todos os negócios da cidade<sup>2</sup>.

Estabelecendo-se inicialmente em Luanda como caixeiro, em 1839 já tinha acumulado uma pequena fatura e decidiu partir para participar do comércio caravaneiro de longa distância, integrando uma caravana comercial que penetrava no continente pelas margens do rio Cuanza até atingir a região do Bié, reino ovimbundo onde residia uma pequena comunidade de comerciantes sertanejos (comerciantes do interior do continente, chamado de sertões). No Bié, Silva Porto, em 1841, estabeleceria sua residência, a libata de Belmonte, local onde moraria nos próximos 50 anos<sup>3</sup>.

Durante suas viagens, escrevia pequenas notas em pedaços de papel, que eram reunidos no final da viagem para desenvolver os apontamentos que escrevera, passando os textos para cadernos em branco que ele mesmo costurava. Os textos desses cadernos eram novamente alterados e passavam para livros encadernados de papel almaço azul, que deram origem ao seu diário dividido em 13 volumes. A sua vivência de décadas no interior o

---

<sup>2</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da, *Viagens e Apontamentos de um Portuense em África*, *op. cit.*, p. 18-22. A Sabinada foi uma revolta autonomista empreendida entre 1837 e 1838 na província da Bahia. Para saber mais sobre essa revolta, ver: SOUZA, Paulo César. *A Sabinada: a revolta separatista da Bahia (1837)*. São Paulo: Brasiliense, 1987.

<sup>3</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira. “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”. In: SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. *Viagens e Apontamentos de um Portuense em África*, *op. cit.*, p. 23; CEITA, Constança do Nascimento da Rosa Ferreira de. *Silva Porto na África Central – Viye / Angola: História Social e Transcultural de um Sertanejo (1839-1890)*. Tese de Doutoramento em Estudos Portugueses, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2014, p. 13. Agradeço à generosidade do professor Roquinaldo Ferreira pela sugestão da tese de Constança Ceita durante sua breve visita à Unicamp em maio de 2017.



diferencia da maioria dos cronistas que narraram o interior de Angola durante o século XIX, muitos deles cientistas, militares ou oficiais do governo, recém-chegados para chefiar expedições exploratórias e que geralmente seguiam instruções governamentais e respondiam questionários feitos por associações científicas. Em comparação com outros autores, o sertanejo apresentava uma particularidade que Maria Emília Madeira Santos o classificou como “observador participante”, que não nega suas origens culturais europeias, inclusive tentando manter um constante diálogo com a sociedade colonial e metropolitana, mas que também desenvolve um profundo conhecimento vindo do contato por décadas com os povos do interior da África<sup>4</sup>.

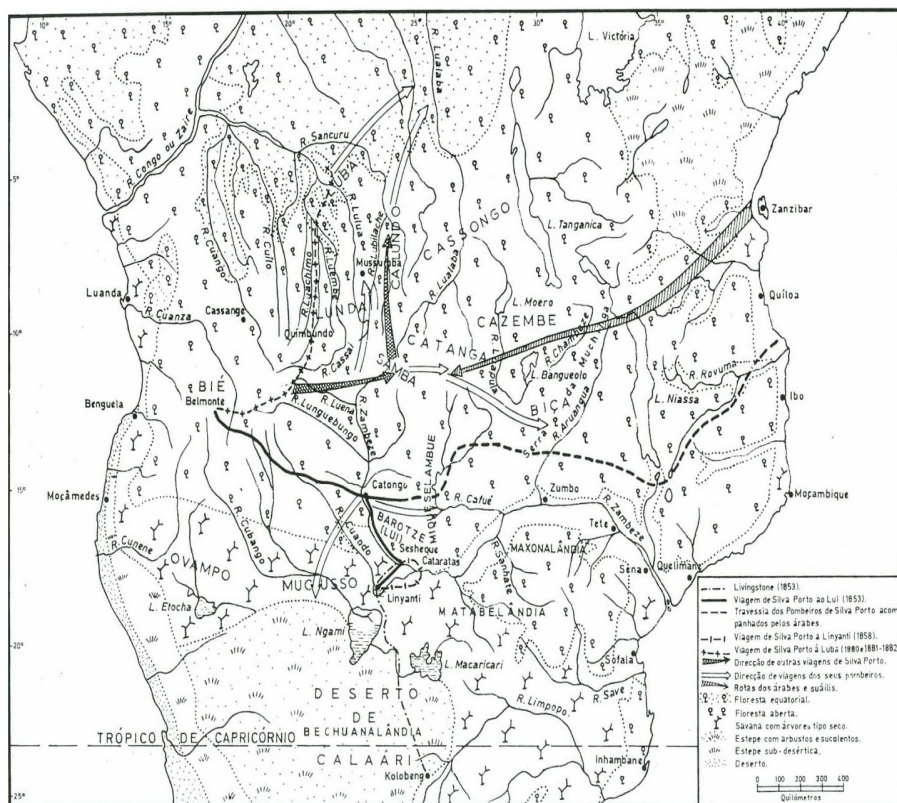
Nesse período, por causa das demandas do comércio de cera e marfim, Silva Porto realizou várias viagens ao interior da África Centro-Occidental: para Benguela, que se tornará o principal destino dos seus produtos de exportação, para o Barotse, onde conseguirá suprimentos de marfim, e, posteriormente, para a Lunda, entre outros. Em 1852, organizaria junto a comerciantes árabo-suauílis uma viagem para Moçambique, ficando doente no meio do caminho, o que o fez estacionar no Barotse, enquanto seus funcionários continuariam o caminho em direção à costa Índica<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira, “Introdução (Trajectória do Comércio do Biè)”, *op. cit.*, 1986, p. 13-14, 25-26; *Idem.* Silva Porto e os Problemas da África Portuguesa no Século XIX. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar (Série Separatas 149), 1983, p. 5-7.

<sup>5</sup> CEITA, Constança do Nascimento da Rosa Ferreira de. Silva Porto na África Central – Viye / Angola, *op. cit.*, p. 13-16; SANTOS, Maria Emília Madeira. Silva Porto e os Problemas da África Portuguesa no Século XIX, *op. cit.*, p. 15.

### Mapa 1 – Viagens de Silva Porto e de seus funcionários



Mapa 1: SANTOS, Maria Emília Madeira. *Nos Caminhos de África - Serventia e Posse* (Angola - Século XIX). Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1998, p. 202.

Até 1869, Silva Porto tinha poucas pretensões de que seus diários fossem lidos, apesar já ter enviado alguns de seus escritos para Lisboa pelos seus contatos comerciais. Porém, nesse ano, ao ter acesso ao livro de José de Lacerda “Exame das Viagens do Doutor Livingstone”, que criticava as acusações do médico escocês aos portugueses de serem selvagens e meros traficantes de escravos, inclusive com críticas pessoais a Silva Porto por causa do encontro dos dois no Barotse, retoma a escrita de seus cadernos para se defender das críticas e os reescreve, passando a acreditar na importância

de seu conhecimento para o leitor europeu e, principalmente, para os seus compatriotas<sup>6</sup>.

Dessa forma, em 1869 reúne cinco volumes de seus cadernos e os reescreve para que fossem publicados na metrópole, nomeando-os de “Viagens e Apontamentos de Um Portuense em África”, que originalmente chamava “Cinco Viagens ou Costumes e Usos Gentílicos”<sup>7</sup>, no qual narra, além de viagens realizadas diretamente por ele ou por seus funcionários, momentos que se estabelece em Benguela, no Bié e no Barotse, com registros diários quase ininterruptos de 1846 a 1869<sup>8</sup>.

Com a criação da Sociedade de Geografia de Lisboa, em 1875, e com a vinda das primeiras missões exploratórias ao território angolano, Silva Porto procurou transmitir sua experiência a quem pudesse aproveitá-la e valorizá-la, servindo de informante de exploradores como Roberto Ivens, Hermenegildo Capelo e, principalmente, Alexandre de Serpa Pinto e mantendo correspondência constante com os membros da Sociedade de Geografia de Lisboa, a quem enviaria versões de seus cadernos. Atualmente, há duas versões de seus diários: uma da Sociedade de Geografia de Lisboa, que hoje está reduzida a apenas cinco tomos, e uma versão mais recente enviada à Sociedade de Geografia Comercial do Porto, que, após o fechamento dessa instituição, seria cedida para Biblioteca Pública Municipal do Porto. Além dos cadernos, a documentação reunida do seu espólio foi enviada e conservada pela Sociedade de Geografia de Lisboa após a sua morte<sup>9</sup>. Com a presença de

---

<sup>6</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira, “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 13-15.

<sup>7</sup> Esse título era referente ao texto que corresponderia ao primeiro volume de seus cadernos, que continha seis capítulos, sendo eles 5 de viagens, e um deles com a apresentação dos “usos e costumes” dos povos do Bié, incluindo um vocabulário Português-Umbundo.

<sup>8</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira. “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 15; SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. *Viagens e Apontamentos de um Portuense em África*, *op. cit.*, p. 223-225.

<sup>9</sup> Apesar das suas aspirações, seus compatriotas não terão amplo acesso à sua obra: os cadernos nunca foram totalmente publicados, tendo saído em vida somente algumas publicações avulsas: o relato de sua viagem a Moçambique, publicado nos Anais do Conselho Ultramarino, um conjunto de relatos publicados no Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa chamados de “Novas Jornadas de Silva Porto”. Postumamente a Sociedade de Geografia de Lisboa também publicou o seu comentário da obra de José

diferenças consideráveis entre as duas versões, a historiadora Maria Emília Madeira Santos lançaria em 1986 uma edição comentada de parte do 1º caderno, de um total de 13, pela editora da Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, na qual procurou manter a escrita da versão mais atualizada (enviada à Sociedade de Geografia Comercial do Porto), atualizando apenas a grafia, mas reproduzindo também as variantes do manuscrito da versão da Sociedade de Geografia de Lisboa, permitindo a comparação entre as duas versões para mostrar o que o sertanejo procurou modificar, adicionar ou ocultar ao longo desse período<sup>10</sup>.

No final da vida, com o enfraquecimento do comércio sertanejo no Bié e passando por dificuldades financeiras, Silva Porto se encontrava envolvido em uma sequência de intrigas entre missionários ingleses, uma companhia de soldados moçambicanos, liderada pelo capitão Henrique de Paiva Couceiro em direção ao Barotse, e a corte do Bié, em meio às tensões causadas pelo Ultimatum Britânico a Portugal dado em 11 de janeiro de 1890. Diante do seu isolamento econômico e político, Silva Porto cometeria suicídio em 31 de março do mesmo ano, deitando-se sobre barris de pólvora, os quais acenderia, enrolado em uma bandeira portuguesa. Seu corpo teria sido sepultado em Belmonte e, posteriormente, suas cinzas seriam transferidas para a cidade de Porto. Quando a notícia do suicídio chegou a Portugal, três meses depois, foram preparadas missas em sua memória, e ele seria lido como herói nacional e mártir da colonização, um símbolo dos movimentos nacionalistas contra

---

de Lacerda, “Silva Porto e Livingstone”, com base no manuscrito encontrado em seu espólio. Além disso, a Agência Geral das Colônias, importante órgão de propaganda e conhecimento do colonialismo português do século XX, publicou dois livros a partir dos diários de Silva Porto: “Silva Pôrto e a Travessia do Continente Africano”, em 1938, reproduzindo seu relato da viagem para Moçambique, e “Viagens e Apontamentos de um Portuense em África: Excerptos do <Diário> de António Francisco da Silva Pôrto”, em 1942, reproduzindo diários de Viagens registradas nos 1º e 2º cadernos, além da descrição dos “usos e costumes” do povo do Bié. A versão editada e comentada por Maria Emília Madeira Santos, publicada em 1986, quase cem anos após a sua morte, iniciaria um projeto que pretendia publicar todos os seus cadernos, mas que se materializou somente com a publicação do primeiro.

<sup>10</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira. Silva Porto e os Problemas da África Portuguesa no Século XIX, *op. cit.*, p. 19-22; *Idem*, “Introdução (Trajetória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 15-17.

o Ultimatum inglês, imagem que seria bastante reproduzida por Luciano Cordeiro, secretário e fundador da Sociedade de Geografia de Lisboa (SGL). A sua memória se tornaria tão forte que, após a conquista colonial da região do Bié, Belmonte seria rebatizada como Silva Porto, nome que se manteria até a independência de Angola em 1975, quando se tornaria a cidade de Kuito<sup>11</sup>.



Figura 1: Fotografia de Silva Porto oferecida à SGL em 1869<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> CEITA, Constança do Nascimento da Rosa Ferreira de. *Silva Porto na África Central – Viye / Angola*, *op. cit.*, p. 251-252, 263-265.

<sup>12</sup> *Idem, Ibidem*, p. 322



Figura 2: Estátua de Silva Porto no Kuito<sup>13</sup>

A estátua de Silva Porto no Kuito, fotografada na Figura 2, foi construída sob ordem de Marcelo Caetano em 1969, quando este ocupava o cargo de presidente do Conselho Ultramarino de Angola, colocando-a na frente do palácio do distrito do Bié. Logo após a independência de Angola a estátua foi deslocada para frente da antiga libata de Silva Porto, sendo uma exceção no processo generalizado de derrubada e destruição dos monumentos que apresentavam símbolos do domínio colonial. Atualmente a libata de Silva Porto virou a sede da Direção Nacional de Cultura do município<sup>14</sup>.

Silva Porto é um personagem bastante conhecido da historiografia que estuda o colonialismo em Angola, mas que mereceu poucos estudos que se

---

<sup>13</sup> *Idem, Ibidem*, p. 274.

<sup>14</sup> *Idem, Ibidem*, p. 272-273.

detivessem sobre a sua vida e obra como um objeto de pesquisa de forma mais específica e sistemática. Geralmente seus cadernos aparecem somente como uma fonte descritiva sobre o interior do continente, um relato entre vários outros, povoando as notas de rodapés de trabalhos centrais como os de Isabel Castro Henriques, Jill Dias, Beatrix Heintze e Linda Heywood. Geralmente, nesses trabalhos seu relato é referido junto ao do oficial húngaro László Magyar, já que ambos produziram narrativas extensas sobre o Planalto Central angolano, o que é outra razão da sua relativa marginalidade na produção historiográfica: a maior parte da historiografia sobre o colonialismo português em Angola no século XIX concentra-se em estudos sobre Luanda e seu *hinterland*, sendo relativamente poucos os estudos que se detiveram sobre a história dos povos das regiões ao sul do rio Cuanza.

Ao que me consta, existem somente duas historiadoras que fizeram estudos mais sistemáticos sobre a vida e obra de Silva Porto: Maria Emília Madeira Santos que, além de ter editado a versão comentada do 1º caderno de Silva Porto, realizou vários estudos nas décadas de 1980 e 1990 sobre os sertanejos do Bié e especificamente sobre Silva Porto, alguns dos quais estão reunidos na coletânea “Nos Caminhos de África”, de 1998. Santos, de forma geral, procura focalizar nesses trabalhos as relações dos sertanejos com a exploração científica do final do século, principalmente pela prática desses comerciantes procurarem compartilhar seu conhecimento adquirido de anos de experiência nos sertões e serem informantes e guias dos exploradores que formariam o conhecimento geográfico imperial. A outra historiadora é Constança Ceita, que realizou estudo mais recente sobre Silva Porto, resultando em sua tese de doutorado “Silva Porto na África Central – Viye / Angola: História Social e Transcultural de um Sertanejo (1839-1890)” defendido em 2014, cujo objetivo foi analisar a vida e trajetória de Silva Porto diante da experiência transcultural de viver entre os ovimbundo, analisando esse processo na formação de sua família, na língua, nas viagens, na religião e na alimentação. Nos estudos de ambas as autoras é abordada a sua carreira como comerciante como o início de ambos os processos, seja a formação do conhecimento científico/geográfico sobre o interior, seja a experiência transcultural de viver entre os centro-africanos, porém a carreira comercial em si, e todas as dinâmicas sociais que a envolvem não é o foco principal de nenhuma das duas pesquisadoras.

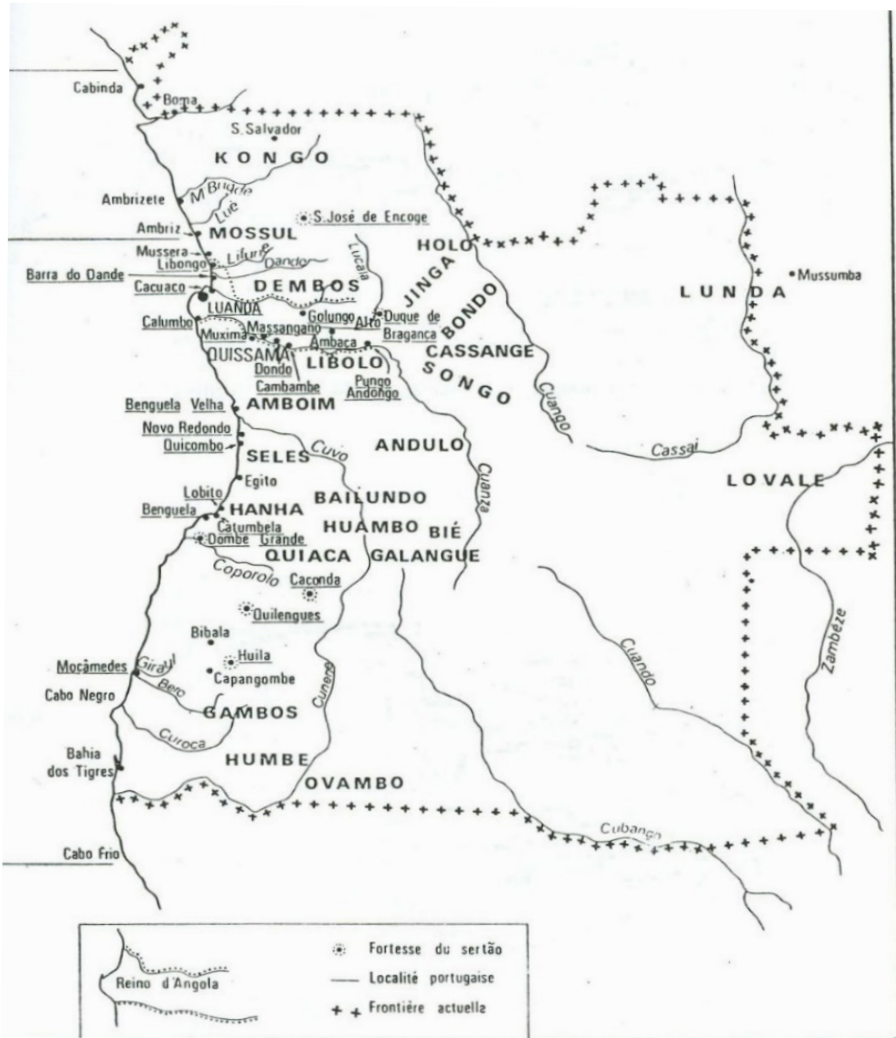


Portanto, como expliquei brevemente, apesar dos escritos de Silva Porto possuírem um objetivo específico orientado para um público metropolitano, permitindo um maior conhecimento sobre o interior de Angola, ao fazer o seu relato diário, Silva Porto também apresenta as escolhas, dificuldades e estratégias que aparecem no seu cotidiano comercial, sendo uma fonte singular para compreender as condições que permitiam a existência e o sucesso do seu empreendimento comercial, o que não foi o foco principal dos estudos já realizados sobre esse sertanejo. Tais escolhas, dificuldades e estratégias do comércio de longa distância tinham que lidar com diversos processos históricos, sejam as dinâmicas do comércio propriamente dito, sejam as relações que tecia com os chefes africanos do interior do continente, sejam as relações com os membros da sua própria caravana, que o acompanhavam por meses nesses longos trajetos. Dessa forma, a partir da versão publicada de seu 1º caderno, editada por Maria Emília Madeira Santos, analisarei três viagens de Silva Porto entre 1846 e 1848, as duas primeiras saindo do Bié em direção a Benguela, e a última saindo do Bié em direção ao Barotse (que Silva Porto chama de Lui), procurando analisar as diferentes relações comerciais e de trabalho que foram descritas por esse comerciante sertanejo.

Para tal, apresentarei no capítulo 1 o cenário comercial de Angola diante da proibição do comércio do principal produto de exportação da região, os escravos, abordando as mudanças sociais que acompanharam tanto as novas dinâmicas comerciais do litoral, quanto as novas dinâmicas do comércio no interior. No capítulo 2, discutirei os impasses políticos que estavam colocados aos comerciantes sertanejos do Planalto Central diante das dinâmicas da presença colonial portuguesa e dos reinos ovimbundo. Por fim, no capítulo 3, tentarei encerrar a discussão desse estudo apontando as condições de existência do comércio de longa distância que diziam respeito às relações sociais entre os membros das caravanas, destacando as negociações e conflitos cotidianos que vão pautar as relações entre o sertanejo e seus carregadores.



Mapa 2 – Angola em 1845-1848



Mapa 2: HENRIQUES, Isabel Castro. *Percursos da Modernidade em Angola: Dinâmicas comerciais e transformações sociais no século XIX*. Lisboa, IICT, 1997, p. 675.



## [Capítulo um]

### **Criando um “novo Brasil”: o colonialismo português em Angola até meados do século XIX**

#### *1.1 - Planos para Angola: abolicionismo e as origens do colonialismo português moderno*

Apesar das imagens recorrentemente reproduzidas sobre um contato de séculos entre portugueses e africanos no território da atual República de Angola, pressupondo uma continuidade entre as primeiras conquistas dos séculos XVI e XVII e a colônia do século XX<sup>15</sup>, deve-se ter em mente, que durante, pelo menos, os três primeiros quartéis do século XIX, o pleno domínio português na região se resumia a algumas cidades portuárias do litoral e alguns poucos enclaves no interior. Dividido em dois núcleos ligados à costa, os chamados reinos de Angola e de Benguela, esse domínio tinha uma população estimada, em 1825, entre 250 e 300 mil indivíduos, sendo destes, cerca de mil a dois mil cidadãos brancos, concentrados na costa<sup>16</sup>. Mesmo levando em conta as condições listadas acima, a presença portuguesa em Angola era bastante diversa de outras regiões do continente africano, onde ingleses, franceses, holandeses e espanhóis se limitavam a manter suas atividades e portos costeiros nos quais os agentes africanos dominavam todo o processo de fornecimento de escravos. Ao longo de séculos de conflitos, os portugueses estabeleceram um total de 12 presídios no interior do continente (10 no reino de Angola e 2 no de Benguela)<sup>17</sup>, que junto aos distritos e às feiras comerciais,

---

<sup>15</sup> O historiador Valentim Alexandre analisa em um artigo clássico como foi apropriado em diversos contextos políticos o que ele chama do mito da “herança sagrada”, que consistiria na crença de um direito adquirido de Portugal sobre várias regiões do continente africano devido a esse longo contato com o continente. Ver mais em: ALEXANDRE, Valentim. *A África no Imaginário Político Português (séculos XIX-XX)*. Penélope - O Imaginário do Império. Lisboa, n. 15, p. 39-52, 1995.

<sup>16</sup> DIAS, Jill R. Angola. In: ALEXANDRE, Valentim & DIAS, Jill. *O Império Africano 1825-1890* (Nova História da Expansão Portuguesa, ed. de Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, volume X). Lisboa: Editorial Estampa, 1998, p. 348-349.

<sup>17</sup> Dado de 1806 reproduzido em: LUÍS, João Baptista Gime. *O Comércio do Marfim e*

compuseram o sistema de ocupação territorial em Angola, mantendo postos militares utilizados pelo comércio e pelas missões religiosas<sup>18</sup>.

Durante esse contato de séculos, indubitavelmente a atividade econômica mais importante que envolveu portugueses e centro-africanos foi o comércio atlântico de escravos. Para além de questões que envolvem a perda demográfica de contingentes enormes de homens e mulheres, os efeitos de séculos de tráfico de escravos no interior da região que foi a maior produtora mundial de cativos foram profundos. O tráfico de escravos integrou vastas redes comerciais no interior de Angola, envolvendo quase a totalidade das regiões que hoje compõem o país (com a exceção dos grupos agropastoris que habitam o extremo sul). A afluência de mercadorias importadas, para além do enriquecimento econômico de determinados grupos políticos, serviu para reforçar redes pessoais de lealdade ao serem ressignificados como bens de prestígio, além de que resultaria na concentração de grandes populações nas regiões de comércio. Ligadas a esse fenômeno estão as modificações nas sociedades de linhagem, lógica política predominante na região, que relacionavam o poder com o número de pessoas agregadas em torno de um chefe. Com a generalização do mercado de escravos, no próprio interior do continente ocorreria um aumento crescente no número de agregados com o estatuto de escravos, valorizando cada vez mais esse “capital humano” para a concentração de riquezas e poder na mão dos grandes sobados e permitindo a ascensão de novos guerreiros<sup>19</sup>.

O principal destino dos escravos provenientes de Angola, por séculos, foi o Brasil, florescendo entre essas duas regiões vários laços políticos e econômicos que marcariam a História dessas duas pontas do Atlântico Sul. Com a independência do Brasil em 1822, Portugal teve de lidar com o risco de perder suas colônias no ultramar, principalmente Angola, devido ao contato intenso de séculos e poderosos interesses econômicos que unia a região ao Brasil. Ressignificando tensões e divisões nas sociedades locais, formaram-se

---

*o Poder nos Territórios do Kongo, Kakongo, Ngoyo e Loango: 1796-1825*. Dissertação de Mestrado em História de África, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2016, p. 73.

<sup>18</sup> FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Dos Sertões ao Atlântico: Tráfico Ilegal de Escravos e Comércio Lícito em Angola 1830-1860*. Luanda: Kilombelombe, 2012a, p. 287.

<sup>19</sup> DIAS, Jill R. Angola, *op. cit.*, p. 327-335.

partidos brasileiros em Luanda, Benguela e Rios de Sena (Zambézia), sendo que Benguela chegaria a acatar alguns decretos promulgados por Dom Pedro I<sup>20</sup>.

Diante dessa ameaça à soberania portuguesa no continente africano, multiplicam-se os defensores, no universo político português, da intensificação da colonização sobre o território africano. Utilizando a analogia de formar “novos brasis” na África, essas propostas defendiam uma diversificação da economia das regiões coloniais, principalmente a partir da agricultura, e entendiam como passo fundamental para esse processo o fim do tráfico atlântico de escravos que, além de significar uma perda constante de mão de obra para a lavoura local, aumentava a dependência frente ao Brasil. Além dos planos coloniais internos, assim que a Inglaterra, principal parceira comercial e diplomática de Portugal após as Guerras Napoleônicas, passa a capitanear a campanha abolicionista europeia, o país será obrigado a assinar diversos tratados bilaterais para proibição do tráfico, sendo proclamado em 1836 o decreto que aboliria definitivamente o tráfico marítimo de escravos no ultramar português<sup>21</sup>.

Os planos de expansão de práticas agrícolas em Angola antecedem a proibição legal do tráfico e até a própria separação do Brasil, tendo manifestações de partidários da agricultura comercial em Angola em 1815<sup>22</sup>. Defendendo

---

<sup>20</sup> ALEXANDRE, Valentim. *Origens do Colonialismo Português Moderno (1822-1891)*. Lisboa: Sá da Costa, 1979, p. 32-33.

<sup>21</sup> No Reino o tráfico já era proibido desde um alvará pombalino de 1761. MARQUES, João Pedro. Uma revisão crítica das teorias sobre a abolição do tráfico de escravos português. *Penélope: em debate*. Lisboa, nº 14, 1994, p. 96-99, 107-110; ALEXANDRE, Valentim. Projecto colonial e abolicionismo. *Penélope: em debate*. Lisboa, nº 14, 1994, p. 121-125. As razões que envolveram o processo de proibição do tráfico de escravos foram alvo de um longo debate entre os historiadores portugueses Valentim Alexandre e João Pedro Marques. Enquanto Alexandre defende a existência de vários fenômenos que materializaram os planos abolicionistas e coloniais (mesmo reconhecendo as suas fragilidades), Marques entende que o abolicionismo português foi induzido pela pressão inglesa e foi inoperante nas suas primeiras décadas de existência, devido à sua incapacidade de combater o contrabando de escravos. O debate iniciou na 14ª edição (1994) da Revista *Penélope* e continuou nas edições seguintes, 15ª (1995) e 17ª (1997).

<sup>22</sup> FERREIRA, Roquinaldo do Amaral. “Abolicionismo versus Colonialismo: rupturas e continuidades em Angola (século XIX)”. In: GUEDES, Roberto (org.). *África: Brasileiros*

que, além da necessidade de estreitar as relações com a metrópole, poder-se-ia desenvolver em Angola uma pungente economia agrícola caso cessasse a perda de mão de obra para o tráfico atlântico, José Joaquim Lopes de Lima, publicista português, afirma que “o tráfico [era] tão infame como nocivo aos verdadeiros interesses das nossas possessões africanas, cuja cultura se roubavam os braços que iam fertilizar terras estranhas [Brasil]”<sup>23</sup>. Por outro lado, na época havia uma grande preocupação com o futuro da economia angolana com o fim eminente do seu principal produto de exportação, como está presente no ofício enviado em 23 de fevereiro de 1825 pelo então governador de Angola, Nicolau de Abreu Castelo Branco:

“Caberá agora aqui dar a Vossa Excelência uma segurança absoluta de que no dia da abolição do comércio da escravatura deve a nossa Nação considerar como impossível, e inútil a sua conservação destes Domínios; impossível porque sem os direitos da escravatura não se poderá por maneira alguma manter um Corpo de Tropas, e pagar aos empregados públicos, e inútil porque desde então além do Marfim, e de uma pouca de Cera não haverá mais género algum de exportação [...]”<sup>24</sup>

Para a manutenção financeira da colônia, a principal estratégia escolhida pelo governo português foi a expansão do domínio territorial sobre o litoral da região. Esse processo se basearia em duas medidas: aumento dos impostos sobre as populações africanas e aumento das taxas aduaneiras. Dessa forma, a metrópole forçaria a exportação de produtos africanos para o litoral, assegurando as receitas para o esforço colonial e diversificando a pauta de exportação. A aplicação desse plano foi muito mais lenta e complexa do que esperavam os seus idealizadores, sendo o principal deles Bernardo de Sá Nogueira, o Visconde de Sá da Bandeira (que havia assinado o decreto de abolição do Tráfico de 1836). Alguns portos estratégicos como o de Ambriz e Cabinda só foram conquistados definitivamente em 1855 e 1883,

---

e Portugueses. Rio de Janeiro: Mauad X, 2013a, p. 96-97.

<sup>23</sup> LIMA, José Joaquim Lopes de, 1846 *apud* FERREIRA, Roquinaldo do Amaral. “Abolicionismo versus Colonialismo: rupturas e continuidades em Angola (século XIX)”, *op. cit.*, p. 97.

<sup>24</sup> BRANCO, Nicolau de Abreu Castelo, 1825 *apud* LUÍS, João Baptista Gime. O Comércio do Marfim e o Poder nos Territórios do Kongo, Kakongo, Ngoyo e Loango, *op. cit.*, p. 98.

respectivamente, lidando não só com a reação dos africanos, como também com a oposição da França e Inglaterra, contrários ao aumento das taxas de alfândega e já desenvolvendo perspectivas de futura dominação nessas regiões estratégicas. Além disso, os portugueses subestimaram as outras frentes de comércio africano que não se resumiam ao litoral, possuindo um resultado comercial aquém das expectativas<sup>25</sup>.

### Mapa 3: Expansão Portuguesa em Angola, com as regiões coloniais e suas respectivas datas de conquista ou fundação



Mapa 3: WHEELER, Douglas & PÉLISSIER, René. *História de Angola*. Lisboa: Tinta da China, 2011, p. 90.

<sup>25</sup> WHEELER, Douglas L. “Parte I”. In: WHEELER, Douglas & PÉLISSIER, René. *História de Angola*. Lisboa: Tinta da China, 2011, p. 91-94; SANTOS, Maria Emilia Madeira. Silva Porto e os Problemas da África Portuguesa no Século XIX, *op. cit.*, p. 9-10.

Para além da dificuldade de conquistar as regiões portuárias utilizadas pelos traficantes de escravos, cujo exemplo principal foi Ambriz, extirpar as fortes redes comerciais desenvolvidas pelo tráfico ilegal foi um desafio quase insuperável para a administração colonial. Com a exceção do vice-almirante António Manuel de Noronha, obrigado a se demitir poucos meses após sua posse em 1839, quase todos os governadores de Angola do período mancomunavam com os traficantes. Além disso, os funcionários coloniais complementavam seus salários com a venda de passaportes e bandeiras portuguesas para facilitar o trânsito de negreiros, além de contribuírem ativamente para impunidade dos traficantes capturados, sendo que quase todos os processos no Ministério Público e no tribunal de Luanda contra traficantes na década de 1840 foram anulados por irregularidades<sup>26</sup>. Um exemplo bastante notório dessa cumplicidade oficial envolveu o governo de Benguela. Em 1841, o governador do distrito foi demitido sob acusação inglesa de ter viajado ao Brasil para negociar escravos; sucedem-se a esse sujeito dois governadores interinos que eram comerciantes locais, ambos acusados de envolvimento no tráfico; diante dessa situação, o governo de Luanda despachou o militar José Fortunato da Costa para tornar-se o novo governador de Benguela, que também seria demitido dois meses depois sob a acusação de conivência com o tráfico<sup>27</sup>.

Mesmo diante de tais dificuldades, deve ser matizada a interpretação esquemática de que a proibição do tráfico de escravos em Angola se resumiria a uma “lei para inglês ver”, ou seja, uma determinação legal que não teria sido aplicada na prática. Em Luanda, os embarques de escravos diminuíram a ponto de cessarem em meados da década de 1840. Já em Benguela, enquanto teriam sido enviados 25.097 cativos dessa cidade entre 1826 e 1830, no período

---

<sup>26</sup> DIAS, Jill R. Angola, *op. cit.*, p. 373-376.

<sup>27</sup> FERREIRA, Roquinaldo Amaral. Biografia como história social: o clã Ferreira Gomes e os mundos da escravização no Atlântico Sul. *Varia Historia*. Belo Horizonte, vol. 29, nº 51, 2013b, p. 688. Outro episódio peculiar que expõe essa ligação da administração colonial com os interesses dos negociantes de escravos foi uma reivindicação realizada pelos comerciantes de Luanda após a promulgação da proibição do tráfico em 1836, na qual exigem alguma forma de indenização do governo por causa dos investimentos que já tinham aplicado para a captura de escravos no interior do continente. O episódio está citado em: Idem, *Dos Sertões ao Atlântico*, *op. cit.*, p. 283.



entre 1831 e 1835 esse número teria baixado para 2.684 cativos<sup>28</sup>. Na década de 1840, seria dado maior impulso às medidas anti-tráfico, ocorrendo a prisão de vários cúmplices dos traficantes, criando restrições à entrada de cativos na cidade de Benguela, além de uma regulação mais rigorosa do comércio de pólvora, um dos principais produtos utilizados na troca por escravos no comércio nos sertões<sup>29</sup>.

### 1.2 - Para Além dos Planos: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito

Como já foi sugerido anteriormente, o tráfico transatlântico de escravos em Angola continuou com grande intensidade após 1836, como é evidenciado pelo Gráfico 1, principalmente por causa do estímulo da expansão da cultura do café na província brasileira do Rio de Janeiro.

**Gráfico 1: Número de cativos embarcados na África Centro-Occidental e Santa Helena durante o século XIX**

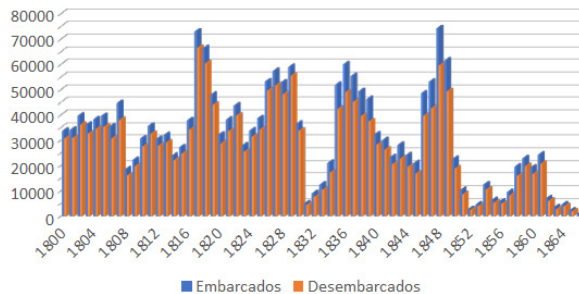


Gráfico 1: Dados retirados das estimativas da base de dados online Transatlantic Slave Trade Database, disponível em <<http://www.slavevoyages.org/>>. Consulta realizada em 10/06/2017.

<sup>28</sup> FERREIRA, Roquinaldo Amaral, Biografia como história social, *op.cit.*, p. 686-687, 689.

<sup>29</sup> *Idem, Ibidem*, p. 689, 692-693. O combate ao tráfico de escravos criaria tensões sociais entre diferentes sujeitos sociais das sociedades litorâneas que poderiam ganhar cariz racial, principalmente no caso das animosidades entre moradores mestiços e as autoridades coloniais, cujos cargos eram cada vez mais monopolizados pelos poucos brancos residentes na colônia. Esse processo é explorado de forma bem esclarecedora no já citado artigo de Roquinaldo Ferreira “Biografia como história social: o clã Ferreira Gomes e os mundos da escravização no Atlântico Sul”.

Apesar das mudanças conjunturais do cenário político angolano durante as décadas do tráfico ilegal, o que os números apresentados no gráfico acima demonstram é que as flutuações mais intensas no fluxo de escravos são influenciadas principalmente pela demanda das Américas. Isso pode ser percebido com as reduções profundas do fluxo de escravos imediatamente após a primeira tentativa de proibição do tráfico no Brasil em 1831 e com a proclamação da lei Eusébio de Queirós em 1850, quando o tráfico vai continuar somente para Cuba e (ilegalmente) para os Estados Unidos, reduzindo drasticamente após a proibição espanhola em 1862. No território angolano houve crescimento do tráfico na porção norte do território, conectado com os mercados e rotas da bacia do Congo, principalmente nas costas de Cabinda e do Baixo Congo, que atingiu números sem precedentes entre 1845 e 1850. Dessas regiões saíam redes contrabandistas que forneciam escravos a navios brasileiros, espanhóis e norte-americanos ancorados perto da foz dos rios Loje, Ambriz e Congo. Já em Benguela, segundo Roquinaldo Ferreira, os números do contrabando se mantiveram de 1836 até 1849<sup>30</sup>, somente registrando uma diminuição com a lei Eusébio de Queirós, no processo que levaria ao seu fim nos anos seguintes<sup>31</sup>.

Para manter um comércio tão pungente mesmo diante da proibição legal, traficantes desenvolveram uma série de estratégias para burlar a fiscalização e a punição das autoridades inglesas e portuguesas. Um exemplo dessas estratégias é o dos embarques de escravos no período noturno, em regiões um pouco distanciadas dos grandes centros urbanos, como é observado pelo médico alemão George Tams durante sua estadia em Angola entre os anos 1841 e 1842:

---

<sup>30</sup> FERREIRA, Roquinaldo Amaral, *Biografia como história social*, *op. cit.*, p. 686-687, 689. Como comentado anteriormente, o número de cativos exportados em Benguela teria uma queda profunda nas décadas de 1820 e 1830. Porém, esse número voltaria a crescer de forma intensa nos anos que seguiriam 1835, registrando cerca de 30.000 cativos enviados para a América entre 1836 e 1840, índice que permaneceria entre 1841 e 1845.

<sup>31</sup> DIAS, Jill R. *Angola*, *op. cit.*, p. 370-371; CARREIRA, António, 1977 *apud* SANTOS, Maria Emília Madeira. "Perspectiva do Comércio Sertanejo do Bié na Segunda Metade do Século XIX". In: *Nos Caminhos de África - Serventia e Posse (Angola - Século XIX)*. Lisboa, 1998 [1981], p. 11.

“[...] O costume de viajar com rapidez era indispensável ao senhor Arsênio [Pompílio Pompeu de Carpo], porque elle se via frequentemente obrigado a fazer jornadas mui cumpridas a cavallo, durante a noite, quando no sítio de desembarque de seus escravos se tornava precisa a sua prompta assistência. Consideráveis e repetidos prejuizos, o haviam induzido a adoptar o plano de os embarcar no decurso da noite, a alguma distância de Loanda. [...]”<sup>32</sup>

Além dessa estratégia, outras táticas foram criadas pelos grandes traficantes de escravos a fim de evitar a fiscalização. Um dos processos decorrentes dessa busca por evitar regiões portuárias com fiscalização mais sistemática foi o deslocamento geográfico das rotas do comércio de escravos para o norte, para terminais na região dos reinos do Ngoyo, Kakongo e Loango, todos na foz do rio Congo, além da importância crescente dos portos de Cabinda e Ambriz<sup>33</sup>, e também para a costa entre Luanda e Benguela, em regiões como a barra do Cuanza, a foz do rio Longo, Novo Redondo, Quicombo, Dombe Grande, Catumbela e, a sul de Benguela, Salinas, Baía Farta e Moçamedes<sup>34</sup>. Além da mudança das regiões de embarque, outra estratégia bastante utilizada foi o registro falso dos navios negreiros que passavam pela costa. Supostamente indo do Rio de Janeiro a Montevidéu ou Moçambique, esses navios faziam escala em vários portos africanos próximos a Benguela (como Hanha, Egito, Catumbela e Lobito) para pegar cativos antes de atravessar o Atlântico de volta ao Brasil<sup>35</sup>.

Ao contrário do que pretendiam os líderes liberais da metrópole, os traficantes de escravos foram importantes agentes para a diversificação da pauta de exportações angolana. Diante do aumento do valor dos gêneros coloniais, esses negociantes, com maior capacidade financeira para investir em novos empreendimentos, manteriam diversas feitorias e propriedades agrícolas

---

<sup>32</sup> TAMS, George, 1850 *apud* WISSENBACH, Maria Cristina Cortez. Entre caravanas de marfim, o comércio da urzela e o tráfico de escravos: George Tams, José Ribeiro dos Santos e os negócios da África centro-ocidental na década de 1840. Fundação Biblioteca Nacional – Programa Nacional de Apoio à Pesquisa, 2008, p. 18.

<sup>33</sup> WISSENBACH, Maria Cristina Cortez. Entre caravanas de marfim, o comércio da urzela e o tráfico de escravos, *op. cit.*, p. 29-30.

<sup>34</sup> DIAS, Jill R. Angola, *op. cit.*, p. 371-372.

<sup>35</sup> FERREIRA, Roquinaldo Amaral, Biografia como história social, *op. cit.*, p. 688.

chamadas *arimos*, administrando até mesmo roças em São Tomé e Príncipe. Nicolau Tabana, degredado de origem italiana e grande comerciante, possuía plantações de palmares em posses comunais sob tutela de sobas em Novo Redondo. Ana Joaquina dos Santos Silva e Ana Francisca Ferreira Uberty, duas das famosas “donas” da sociedade luandense, possuíam arimos de café na região do rio Bengo (a norte de Luanda) e em Moçâmedes<sup>36</sup>. O esforço de Ana Joaquina para adaptar-se ao novo cenário comercial era tamanho que, além de investir na comercialização de gêneros para a exportação do “comércio lícito”, como a urzela, o café e o marfim, mantinha a produção de farinha e peixe seco para abastecer o transporte de escravos para o contrabando e enviava agentes diplomáticos para os “Estados” africanos no interior para abertura de novas rotas de fornecimento<sup>37</sup>. Além dos esforços individuais dos próprios traficantes, outro papel fundamental desses agentes sociais na mudança da economia colonial foi a canalização dos lucros acumulados no contrabando de escravos para tornar-se créditos de investimento, sendo que, na segunda metade do século XIX, os grandes credores nas praças comerciais de Luanda, Benguela e até de Lisboa eram antigos traficantes de escravos<sup>38</sup>.

---

<sup>36</sup> WISSENBACH, Maria Cristina Cortez. Entre caravanas de marfim, o comércio da urzela e o tráfico de escravos, *op. cit.*, p. 23-25. Há vários estudos sobre a atuação das chamadas “donas” na sociedade colonial angolana, destaco alguns deles: PANTOJA, Selma. Gênero e comércio: as traficantes de escravos na região de Angola. *Travessias*, vol. 4/5, 2004, p. 79-97; CANDIDO, Mariana P. Dona Aguida Gonçalves, marchande de Benguela à la fin du XVIIIe siècle. Brésil(s). *Sciences humaines et sociales*, n. 1, 2012, p. 33-54; Idem. Engendering West Central African History: The Role of Urban Women in Benguela in the Nineteenth Century. *History in Africa*, vol. 42, 2015, p. 7-36; OLIVEIRA, Vanessa S. The Gendered Dimension of Trade: Female Traders in Nineteenth Century Luanda. *Portuguese Studies Review*, vol. 23, n. 2, 2015, p. 93-121.

<sup>37</sup> DIAS, Jill R. Angola, *op. cit.*, p. 386.

<sup>38</sup> *Idem, Ibidem*, p. 385-387. Essa compatibilidade entre o tráfico de escravos e o comércio lícito, sobretudo entre as décadas de 1830 e 1850, é um tema clássico da historiografia africanista, principalmente a que estudou a África Ocidental, como, por exemplo: ELTIS, David. “Economic growth and the Ending of the transatlantic slave trade”. Oxford: Oxford University Press, 1987; LAW, Robin. “From slave trade to ‘legitimate’ commerce: the commercial transition in nineteenth-century West Africa”. Cambridge: Cambridge University Press, 1995; LOVEJOY, Paul & HOGENDORN, Jan S. “Slow Death for Slavery: the course of abolition in Northern Nigeria, 1897-1936”. Cambridge & New York: Cambridge University Press, 1993; SOUMONNI, Elisée. “Daomé e o Mundo Atlântico”. Rio de Janeiro, UCAM; CEEA, 2001.

Esses esforços supracitados resultarão em uma intensificação na antiga exportação de gêneros coloniais, que por séculos foi secundária na colônia angolana. Com a crescente procura dos países mais industrializados por esses produtos, a partir dos últimos anos da década de 1840, período que é explorado nesse estudo, os rendimentos alfandegários entram em franco crescimento, sendo que eles quase duplicam entre 1850 e 1870<sup>39</sup>. Entre os principais produtos desse comércio estão a urzela, o amendoim e produtos da palmeira, o café, a cera, a goma copal e o marfim, o que necessitava, para promover uma dinamização do comércio desses produtos, um enfrentamento de antigos interesses da coroa portuguesa, que no início do século possuía monopólio sobre a comercialização de alguns dos produtos citados, como o marfim e a urzela<sup>40</sup>. O fim dos monopólios régios seria fundamental para tornar esse comércio acessível a um número crescente de pequenos comerciantes europeus e africanos que permitiriam a abertura de novas áreas de exploração de recursos naturais e de mercados consumidores, desenvolvendo solidariedades e concorrências em complexas redes no interior africano<sup>41</sup>.

Além dos traficantes de escravos, muitos sobas, imigrantes portugueses e moradores adotariam projetos agrícolas para tentar cultivar algodão, tabaco, açúcar e café. Destes gêneros, o único que se consolidou como produto relevante no mercado de exportação foi o café, favorecido pelo aumento do seu preço no mercado mundial durante a segunda metade do século XIX<sup>42</sup>. Para

---

<sup>39</sup> DIAS, Jill R. Angola, *op. cit.*, p. 379. Os rendimentos aduaneiros, baseados, evidentemente, no comércio legal, têm uma baixa profunda após 1836 por causa da falta causada pela proibição da sua antiga principal fonte de receita, o tráfico de escravos. As importações baixam até 1839, enquanto no mesmo período as exportações são reduzidas a um oitavo do que eram antes. Em 1845, já se reconhecia uma subida considerável da exportação de gêneros coloniais, o que leva Maria Emília Madeira Santos estimar que, nesse ano, o movimento comercial nos portos de Angola, somando comércio lícito e ilícito, já superava os valores de 1825, no auge do tráfico de escravos. SANTOS, Maria Emília Madeira. “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 74-75.

<sup>40</sup> WISSENBACH, Maria Cristina Cortez. Entre caravanas de marfim, o comércio da urzela e o tráfico de escravos, *op. cit.*, p. 35-36.

<sup>41</sup> HENRIQUES, Isabel Castro. “Comércio e empresários em Angola na 2ª. Metade do século XIX”. In: Os Pilares da Diferença: Relações Portugal-África Séculos XV-XX. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2004, p. 398-399.

<sup>42</sup> FERREIRA, Roquinaldo Amaral. “Abolicionismo versus Colonialismo: rupturas e

além desses produtos agrícolas, os itens restantes das exportações angolanas dependiam mais diretamente da iniciativa das sociedades africanas autônomas, sendo transportadas até o final da década de 1860 por caravanas organizadas por agentes das firmas comerciais costeiras. Também nesse comércio o contrabando é um fenômeno relevante, já que feitorias estrangeiras sediadas na costa de Ambriz ofereciam melhores lucros aos produtores e comerciantes africanos, fornecendo pólvora, tecidos e bebidas por preços mais baixos que em Luanda<sup>43</sup>.

Esse comércio lícito em ascensão reforçou correntes de trocas materiais e imateriais que sempre acompanharam as rotas internas do tráfico negreiro. Deve-se entender que, para além das demandas coloniais da costa, essa gradativa substituição dos produtos comercializados foi resultado também de escolhas comerciais africanas, ou seja, de chefes que renunciaram suas antigas práticas comerciais para manter-se em conexão com as redes de fornecimento de mercadorias europeias. Esse dinamismo era fundamental para que continuassem mantendo o controle das operações comerciais na região mesmo com a desvalorização da mercadoria-escravo. Ao decidir fornecer marfim, cera, goma copal ou óleo de palma, as chefias africanas procuravam revitalizar o seu próprio espaço econômico e manter seu poderio na região com as vantagens provenientes do comércio com os europeus. Não era claro na época o que hoje, em perspectiva histórica, é possível visualizar: o enorme fosso entre as pretensões africanas e os interesses coloniais europeus, que, gradativamente, só aumentaria a dependência dessas regiões frente aos europeus<sup>44</sup>.

---

continuidades em Angola (século XIX)”, *op. cit.*, p. 100-106.

<sup>43</sup> DIAS, Jill R. Angola, *op. cit.*, p. 380-383. A busca dos africanos por negociar produtos em melhores condições com os contrabandistas estrangeiros era tamanha que chegavam a atravessar milhares de quilômetros para levar produtos para esses contrabandistas. A análise do custo-benefício africano era impactada principalmente pela relação com o fator tempo, já que os africanos valorizavam o trabalho pelo volume bruto do preço recebido, sem levar em conta o dispêndio de tempo e de energia do processo. HENRIQUES, Isabel Castro. Armas de Fogo em Angola no Século XIX: uma Interpretação. In: SANTOS, Maria Emília Madeira (org.). Actas da 1.<sup>a</sup> RIHA - Relação Europa-África no 3.<sup>o</sup> Quartel do Século XIX. Lisboa: IICT, 1989, p. 410, 423.

<sup>44</sup> HENRIQUES, Isabel Castro, “Comércio e empresários em Angola na 2.<sup>a</sup>. Metade do século XIX”, *op. cit.*, p. 395-398.

### 1.3 - O Marfim Angolano

Antes de ser um dos principais produtos de exportação de Angola, tornando-se já no final do século XVIII o segundo principal artigo de exportação da colônia, o marfim parecia não ser um produto de relevância na África Centro-Occidental. Apesar de ser uma região com grandes populações de elefantes, a caça desses paquidermes, até a chegada dos europeus, dava-se principalmente por causa dos pelos de seu rabo, que serviam como adorno de alto valor entre as elites, além de possuir funções religiosas. No final do século XVI, Duarte Lopez, explorador português em viagem ao reino do Congo, afirma que o marfim não era utilizado, sendo que poderiam encontrar dentes disseminados por toda parte, sendo valorizado como produto comercializável somente com a chegada dos portugueses<sup>45</sup>. Para além da demanda europeia na costa ocidental, a valorização do marfim como mercadoria seria intensa pelo consumo das populações da Arábia e do Oriente, que alimentaria circuitos interafricanos para abastecer a costa Índica do continente, rota prioritária até 1834. No que diz respeito à costa ocidental, os relatos de viagem do século XVII, a exemplo de António de Oliveira Cadornega, apresentam um grande silêncio sobre o tema<sup>46</sup>, com a exceção de Pieter van den Broecke que relata a atuação dos comerciantes *vili* no reino do Loango, que tornariam o marfim o principal negócio com os portugueses nessa região<sup>47</sup>. Porém será somente nos finais do século XVIII e primeiros anos do século XIX que os portugueses vão sistematizar informações sobre o comércio de marfim realizado através dos rios Cuanza, Cuango e Zambeze<sup>48</sup>.

---

<sup>45</sup> LOPEZ, Duarte, 1951 apud HENRIQUES, Isabel Castro. Percursos da Modernidade em Angola: Dinâmicas comerciais e transformações sociais no século XIX. Lisboa, IICT, 1997, p. 337. Isabel Castro Henriques afirma que o desinteresse dos congolezes pelo marfim não era tão absoluto como afirma Lopez, sendo que eles não deixavam de consumir algum marfim, mesmo que não fosse o produto prioritário da caça.

<sup>46</sup> HENRIQUES, Isabel Castro. Percursos da Modernidade em Angola, *op. cit.*, p. 338.

<sup>47</sup> BROECKE, Pieter van den, 1950 apud LUÍS, João Baptista Gime. O Comércio do Marfim e o Poder nos Territórios do Kongo, Kakongo, Ngoyo e Loango, *op. cit.*, p. 97.

<sup>48</sup> HENRIQUES, Isabel Castro. Percursos da Modernidade em Angola, *op. cit.*, p. 335-340.

Por todo esse período, o marfim foi um comércio exclusivo da coroa. Dessa forma, toda mercadoria que aparecia era comprada pela Junta da Administração e Arrecadação da Real Fazenda do Reino de Angola. Na sequência o produto era embarcado nos portos de Luanda ou Benguela, partindo para uma comercialização unidirecional para a Europa, sob a égide exclusiva da Mesa da Real Fazenda. Dentro desse sistema, o marfim tornou-se fonte primária das receitas do reino, sendo que sua exportação ficava majoritariamente a cargo dos navios de guerra sob responsabilidade direta da Casa da Índia, que o remetia para o Brasil, e de lá para Lisboa, ou diretamente para Lisboa. Com esta obrigação de venda para o órgão régio, os preços permaneciam fixados e eram restringidas as possibilidades de fabricação de produtos deste material para o comércio interno<sup>49</sup>. O próprio ex-governador de Angola, António de Saldanha da Gama (1807-1810), em suas memórias, critica o monopólio régio sobre a mercadoria:

“[...] preço fixo do marfim de lei desanima os mesmos Pretos de conduzirem à cidade os dentes de grandeza mais que ordinária (...) que os Pretos ou vendem aos estrangeiros ou deixam ficar nas matas e selvas [...]”<sup>50</sup>

Para além do desincentivo de comércio com os portugueses, como o próprio Saldanha da Gama já alertou, outro problema já preocupava os governadores de Angola: a crescente exportação clandestina de marfim em resposta ao aumento do preço mundial na década de 1820<sup>51</sup>. Em 1834, a coroa portuguesa cede e declara a abolição do monopólio real sobre esse comércio, que resultaria na explosão das exportações de marfim nas décadas que seguem<sup>52</sup>, conforme é possível acompanhar pela Tabela 1. Em 1845,

---

<sup>49</sup> LUÍS, João Baptista Gime. O Comércio do Marfim e o Poder nos Territórios do Kongo, Kakongo, Ngoyo e Loango, *op. cit.*, p. 97-99.

<sup>50</sup> GAMA, Saldanha da, 1839 *apud* HENRIQUES, Isabel Castro. Percursos da Modernidade em Angola, *op. cit.*, p. 340.

<sup>51</sup> DIAS, Jill R. Angola, *op. cit.*, p. 382.

<sup>52</sup> Isabel Castro Henriques defende que a importância do fim do monopólio régio sobre as exportações de marfim é superestimada, já que os comerciantes portugueses não hesitaram em recorrer ao contrabando do produto para evitar as medidas restritivas em voga o que, evidentemente, não aparece nas estatísticas oficiais da burocracia régia.



torna-se o principal produto de exportação em Angola, seguido pela urzela, cera e goma copal, sendo o segundo no quadro de exportações de Benguela, somente abaixo da cera<sup>53</sup>.

**Tabela 1 - Exportações legais de marfim (em navios portugueses)**

Portos	Anos	Quantidades
Luanda e Benguela	1823-1822 média/ano (monopólio da Fazenda Real)	38 912 kg
Luanda	1830-1832	2 288 kg
Luanda e Benguela	1844	52 800 kg
Luanda	1845	45 000 kg
Luanda e Benguela	1857	76 455 kg

Tabela 1: Reprodução de: HENRIQUES, Isabel Castro. *Percursos da Modernidade em Angola: Dinâmicas comerciais e transformações sociais no século XIX*. Lisboa, IICT, 1997, p. 556.

O novo contexto permite aos comerciantes aplicarem preços livres e os africanos passam a aceitar levar os dentes de elefantes e hipopótamos até os mercados geridos pelos portugueses. Com essa maior liberdade de mercado, também há o aumento da atividade de caça, que é ampliado com a aplicação de novas práticas ligadas ao aumento da oferta de armas de fogo, que se tornou um amparo bastante proveitoso nessa modalidade de caça bastante perigosa<sup>54</sup>.

Desde o período sob monopólio régio, mesmo que a exportação se concentrasse principalmente nos portos a norte do reino de Angola, do Congo,

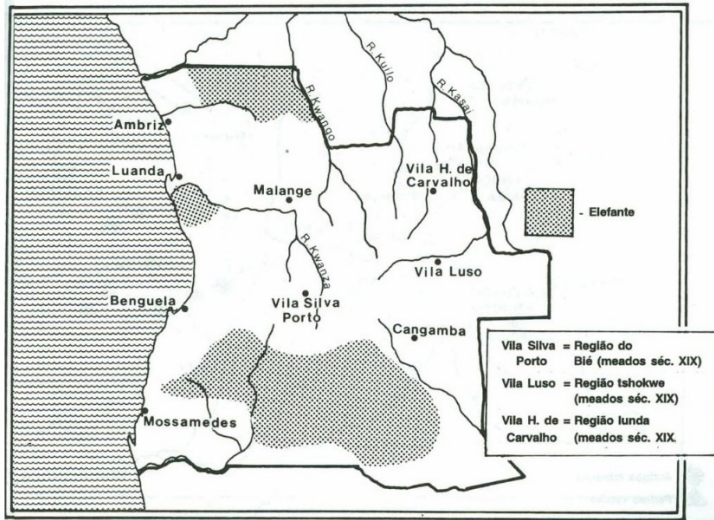
---

HENRIQUES, Isabel Castro. *Percursos da Modernidade em Angola*, *op. cit.*, p. 340.

<sup>53</sup> SANTOS, Maria Emilia Madeira. “Perspectiva do Comércio Sertanejo do Bié na Segunda Metade do Século XIX”, *op. cit.*, p. 11-12.

<sup>54</sup> HENRIQUES, Isabel Castro. *Percursos da Modernidade em Angola*, *op. cit.*, p. 340-341. Na pesquisa de Marcos Vinícius Dias Coelho sobre caça em Moçambique no período colonial, o autor aponta como a regulação e a adoção de novas técnicas e práticas de caça se tornaram questões centrais para o colonialismo, não só em Moçambique, mas também no Quênia, Uganda e Rodésia do Sul. Ver mais em: COELHO, Marcos Vinícius Santos Dias. *Maphisa & Sportsmen: a caça e os caçadores no sul de Moçambique sob o domínio do colonialismo c.1895-c.1930*. Tese (Doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, Campinas, 2015.





Mapas 4 e 5: Retirados de: HENRIQUES, Isabel Castro. *Percursos da Modernidade em Angola: Dinâmicas comerciais e transformações sociais no século XIX*. Lisboa, IICT, 1997, p. 697.

#### 1.4 – O Comércio de Longa Distância: das casas comerciais aos sertões

As ligações entre as grandes casas comerciais litorâneas e o comércio no interior eram feitas por redes complexas. O padrão de comércio utilizado já era vigente há séculos: dos chamados sertões vinham as caravanas com mercadorias e no litoral, principalmente em Luanda, estavam o porto, as casas comerciais e o crédito para financiamento do comércio sertanejo. Essa conexão que permitia que as mercadorias de troca, provenientes principalmente da América ou da Europa, atingissem o interior se realizava por dois meios: um deles era a instalação de sócios correspondentes sediados nos presídios do interior, geralmente formando as chamadas feiras, com quem se contatavam através de caixeiros.

O outro modo era a contratação dos chamados “aviados”, negociantes no interior que, contraindo empréstimos com as casas comerciais do litoral (que chamavam de “armadores”), reuniam mercadorias de troca, montavam caravanas de carregadores e partiam para o interior; dessa forma, os lucros adquiridos pelos aviados serviriam, ao retornarem para a costa, para cobrir

os antigos empréstimos, conforme exposto de forma simplificada na figura 3. Esse segundo mecanismo foi o utilizado com os sertanejos do Bié<sup>57</sup>, que contraíam no litoral um crédito em mercadorias como as chamadas de “fazendas”, tecidos manufaturados de origem europeia ou asiática, ou então bebidas alcóolicas, armas ou pólvora, que serviriam de moeda de troca para o comércio do aviado no interior<sup>58</sup>.

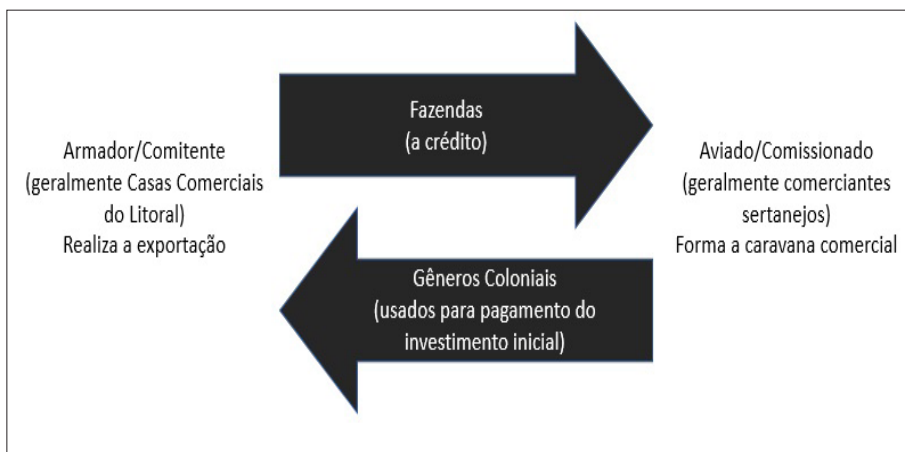


Figura 3: Esquema da Contratação de Aviados para o comércio de longa distância

Como dito anteriormente, havia dois métodos de manutenção do comércio com os sertões: as feiras e as caravanas. As feiras eram localizações no interior do território que, com a proximidade de um centro administrativo (como o presídio), serviriam para manter a fiscalização mais próxima, sendo criadas para combater sonegação de impostos e garantir o retorno dos

<sup>57</sup> O nome do reino ocimundo do Bié, às vezes gravado também como “Viye”, provém do termo “Vingongombanda Viye”, nome do fundador mitológico do reino. O título desse soberano provém da expressão “olongombe Viye” que significa “chamamento de bois”, referindo-se à técnica de caçar animais de pequeno porte com bois, já que os animais não fogem dos bois. CEITA, Constança do Nascimento da Rosa Ferreira de. Silva Porto na África Central – Viye / Angola, *op. cit.*, p. 130-131.

<sup>58</sup> SANTOS, Maria Emilia Madeira. “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 52-54; FERREIRA, Roquinaldo Amaral. Dos Sertões ao Atlântico, *op. cit.*, p. 269-270.

pagamentos pelas mercadorias enviadas ao interior. Além disso, a expansão das feiras na era pombalina foi uma tentativa de quebrar o domínio dos luso-africanos sobre o comércio dos sertões, estratégia que fracassou no começo do século XIX, com o deslocamento das caravanas de longa distância para fora das feiras portuguesas, que, seguindo pelo rio Congo, estabeleciam um trajeto que permitia um comércio mais direto. Apesar desse suposto fracasso, encontramos feiras em funcionamento em Angola até os anos 1840, e nelas prevalecendo o comércio dominado pelos luso-africanos. Como dito acima, as caravanas funcionavam com a contratação dos comissionados (aviados) que adquiriam fazendas a crédito com os grandes comerciantes de Luanda, com as quais trocariam mercadorias no interior, deslocando-se pelos territórios sob domínio africano. Em ambos os casos, portanto, o comércio no interior permaneceria sob controle dos intermediários africanos e luso-africanos<sup>59</sup>.

Silva Porto iniciaria sua carreira de sertanejo em 1839 ao adentrar em uma dessas redes caravaneiras. No caso, foi com a família do capitão-mor do Bié António Francisco da Conceição Matos, importante negociante do sertão na época, sendo contratado quando esta estava em passagem por Luanda e de lá partiram para o Bié, seguindo a linha de penetração pelo rio Cuanza. Os filhos do capitão mor foram, no início de sua carreira, seus hospedeiros e mestres<sup>60</sup>.

O procedimento utilizado pelos investidores das casas comerciais era a distribuição de fazendas por vários comissionados que, por sua vez, quando estivessem no interior, distribuía essas fazendas aos seus intermediários na caravana, os pombeiros<sup>61</sup>, para que esses trocassem com os africanos pela cera,

---

<sup>59</sup> FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Dos Sertões ao Atlântico*, *op. cit.*, p. 273-275, 279-280.

<sup>60</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira. “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 46-47; CEITA, Constança do Nascimento da Rosa Ferreira de. *Silva Porto na África Central – Viye / Angola*, *op. cit.*, p. 13.

<sup>61</sup> Jose Joaquim Lopes de Lima afirma que os *pumbeiros*, também chamados de “pretos descalços” eram os agentes dos aviados. LIMA, Jose Joaquim Lopes de, 1846 *apud* FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Dos Sertões ao Atlântico*, *op. cit.*, p. 279. No hinterland de Benguela esses intermediários eram conhecidos também como *quissongos*. Segundo Beatrix Heintze, a denominação *pombeiro* tem uma longa história, sendo que esse termo derivaria de *mpundu*, relacionado ao grande mercado junto ao lago Malebo e,

pela goma copal, pelos couros, entre outros. Tal pulverização do crédito era a estratégia das casas comerciais frente às animosidades do comércio de longa distância: havia um grande risco do aviado nunca retornar ou mesmo que causasse possíveis prejuízos quando retornasse. A estratégia de pulverização do crédito visava evitar a perda total do investimento, pois a morosidade intrínseca do comércio sertanejo poderia significar em anos de espera até o retorno do aviado ao litoral, e, portanto, ao pagamento de suas dívidas com o armador<sup>62</sup>.

Os comissionados também possuíam suas próprias estratégias para maximizar seus ganhos na atividade comercial. Após transportarem as fazendas até as feitorias do sertão, os aviados tinham que as distribuir aos seus intermediários africanos – a partir desse ponto, o comerciante teria que esperar até que seus pombeiros conseguissem angariar entre os chefes africanos as mercadorias demandadas pelas casas do litoral. Para maximizar o uso do tempo, enquanto um comissionado estava negociando com os africanos no interior, o outro já estava enviando mercadorias para Luanda. Além disso, assim como os armadores, os aviados também adotavam um sistema de várias “contas correntes”, ou seja, os comissionados contraíam crédito de vários comitentes diferentes para obter suprimentos variados<sup>63</sup>. Outra estratégia importante utilizada para cobrir os riscos de viagens tão demoradas e arriscadas

---

posteriormente, a todos os mercados mais importantes no Congo, sendo por muito tempo sinônimo de negociante africano de escravos dos portugueses em Angola, sendo quase sempre um escravo de confiança. Na segunda metade do XIX, eram majoritariamente indivíduos livres que serviam de intermediários nas grandes caravanas. HEINTZE, Beatrix. *Pioneiros Africanos: Caravanas de carregadores na África Centro-Occidental (entre 1850-1890)*. Lisboa: Editorial Caminho, 2004, p. 274-275.

<sup>62</sup> FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Dos Sertões ao Atlântico*, *op.cit.*, p. 282-283.

<sup>63</sup> *Idem, Ibidem*, p. 283-284. Em pesquisa posterior, realizada em 2019, com os manuscritos dos cadernos de Silva Porto sediados na Biblioteca Pública Municipal do Porto, foi revelado não ser tão comum na praça de Benguela que sertanejos fizessem contas correntes com vários armadores, devido à recusa em 1863 de Silva Porto em aceitar contrato de comerciante de Benguela que tinha vindo com uma “proposta intempestiva” para não demonstrar ingratidão com a casa de Manoel António Teixeira Barbosa, com quem deveria manter relações exclusivas até a morte. SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. *Viagens e Apointamentos de um Portuense em África. Diário de António Francisco Ferreira da Silva Porto*, vol. 3º BIS. BPMP, Ms. 1238, p. 23. (03/04/1863)

era duplicar o valor das mercadorias de troca quando negociavam com os africanos, já que as fazendas eram muitas vezes compostas por tecidos de baixa qualidade, sendo o valor unicamente relacionado à quantidade<sup>64</sup>. Dessa forma, os sertanejos utilizavam tecidos de qualidade inferior para potencializar os faturamentos, o que forçava com o tempo aos sertanejos contatarem novas regiões em que pudessem recriar as condições iniciais de acesso a produtos subvalorizados pelas populações locais<sup>65</sup>.



Figura 4 – Pombeiros e Carregadores africanos com Marfim na porta da loja do armador<sup>66</sup>

<sup>64</sup> No final do século, o major Henrique Dias de Carvalho vai criticar a prática do comércio europeu de tentar ludibriar os africanos com tecidos vistosos que, em alguns dias, perdiam as cores. Na opinião do major, essas fraudes aumentaram a desconfiança dos africanos frente aos europeus e reduziram a aceitação das fazendas como produto de troca. SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. *Sociabilidades em Trânsito: os carregadores do comércio de Longa Distância na Lunda (1880-1920)*. Tese de Doutorado, História Social, Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade de São Paulo, 2016, p. 73.

<sup>65</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira. “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 54-57, 101-103. São vários os exemplos de artimanhas perpetradas tanto por europeus, quanto por africanos, no comércio dos sertões. Os europeus com frequência traficavam balanças com medidas falsificadas com o objetivo de reduzir a medida do peso dos produtos africanos. Já os africanos com frequência injetavam nas bolas de borracha e nos dentes de marfim materiais capazes de aumentar o peso do produto, forçando o aumento de seus preços. HENRIQUES, Isabel Castro. “Comércio e empresários em Angola na 2ª. Metade do século XIX”, *op. cit.*, p. 405.

<sup>66</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira. *Nos Caminhos de África - Serventia e Posse (Angola - Século XIX)*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1998, p. 217.



### 1.5 - O Reino do Bié como Enclave Comercial

A região do Bié, no planalto central de Angola tornou-se ponto estratégico para o comércio caravaneiro no final do século XVIII. Tal região era ponto de partida e de chegada de uma imensa rede de relações comerciais para o leste: comerciantes que passavam além da conexão com a Jia e prosseguiram para o Lovale, local onde havia um importante mercado interno de cobre; caravanas ovimbundo passavam por lá ao irem da costa ocidental até as proximidades do Oceano Índico; também nessa região havia uma rota em direção à *Mussumba* (capital) da Lunda. Além das rotas que por lá passavam, o Bié era um território rico em ferro e tabaco, mercadorias que alimentavam as relações comerciais com as populações distribuídas ao seu redor: os quiocos a leste, os bundos e ambuelas a sudeste, região de onde chegavam o marfim e a cera. Na sua *banza* (capital), chamada Ecovongo, estava sediada uma cidade comercial construída por brancos e mestiços, separada da cidade africana, o que permitia um controle intenso do soba sobre esse mercado, o qual visitava diariamente para exigir sua taxa sobre cada escravo vendido<sup>67</sup>. Nessa cidade “europeia” havia apenas 100 moradores e feirantes registrados na década de 1840, sendo a maioria negros e mestiços (e apenas seis brancos), originários sobretudo dos concelhos coloniais a norte do Cuanza (Ambaca, Golungo Alto e Pungo Andongo), devido à intensidade na época do comércio dessa região com Luanda através do rio Cuanza<sup>68</sup>.

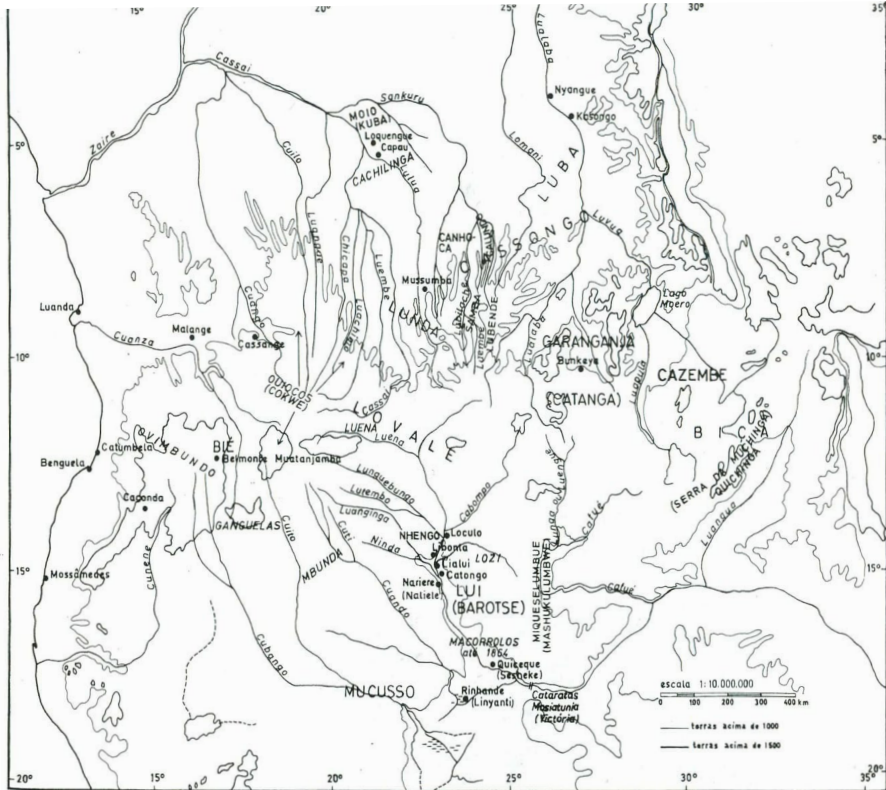
---

<sup>67</sup> HENRIQUES, Isabel Castro. *Percursos da Modernidade em Angola*, *op. cit.*, p. 396-398.

<sup>68</sup> DIAS, Jill R. *Angola*, *op. cit.*, p. 398.



**Mapa 6: Regiões do Interior da África Centro Ocidental. Destaque à localização do Bié em relação à Benguela e Luanda**



Mapa 6: SANTOS, Maria Emilia Madeira. *Nos Caminhos de África - Serventia e Posse* (Angola - Século XIX). Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1998, p. 203.

Essa rota entre o Bié e Luanda, via rio Cuanza, passando por Pungo Andongo, Cambambe e Massangano, servia, no começo do século XIX, principalmente para alimentar o tráfico de escravos, sendo que a região se tornaria a principal fonte dos escravos exportados por Luanda nas décadas de 1810 e 1820. Nessa época de tráfico intenso, o mercado do Bié era mais povoado: cerca de 200 moradores viviam nas *libatas* (povoações fortificadas) e tinham origens diversificadas, muitos naturais dos distritos a norte do Cuanza

já citados, mas também havia uma quantidade considerável de brasileiros e portugueses provenientes de Benguela ou Luanda que eram degredados e fugitivos da justiça portuguesa<sup>69</sup>.

A presença militar portuguesa nessa região era muito recente, datando as primeiras iniciativas do governo de Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho (1764-1772), cuja ocupação se resumia a pontos a sul de Benguela, como o Dombe Grande, aos presídios de Quilengues e Caconda e ao porto de Catumbela. Os moradores dessas povoações afastadas entre si, isolados diante do poderio dos grandes “Estados” umbundos da região (o Huambo, o Bailundo e o Bié), optaram pelo apoio a essas grandes autoridades africanas autônomas, impulsionando as suas expansões territoriais<sup>70</sup>. No caso da povoação do Bié, a fragilidade dos portugueses era ainda maior: com a morte do capitão Conceição Matos em 1813, o cargo de capitão-mor foi extinto e sucederam-se a ele três chefes de província que não conseguiram regular as relações entre os sertanejos e o soba, sendo nomeado em 1838 o major Francisco José Coimbra, mestiço goês natural de Caconda, comandante de segunda que, por tradição, continuou a usar o título de capitão-mor até sua morte em 1869. Com a ausência de milícias ou da artilharia de um forte, o major não tinha poder para se impor pela força diante das contendidas, agindo sempre de forma conciliatória frente aos interesses do soba. Diante dessa fraqueza, sua obrigação formal de decidir junto ao soba sobre os casos litigiosos dos portugueses e tomar conta dos bens dos falecidos, inventariá-los e remetê-los ao chefe de Pungo Andongo, não era exercida na prática, já que não impunha respeito nem ao soba e nem aos sertanejos<sup>71</sup>.

Levando em conta o sistema de créditos com as casas comerciais do litoral já descrito anteriormente, os sertanejos do Bié aproveitaram sua posição geográfica estratégica para executar a prática que ficou conhecida na época como *reviro*. O *reviro* consistia basicamente na prática de alternar os contatos comerciais com os portos de Luanda e Benguela. Para que não gastassem boa parte de seus lucros no comércio sertanejo para pagar as dívidas formadas pela

---

<sup>69</sup> *Idem, Ibidem*, p. 364-365.

<sup>70</sup> *Idem, Ibidem*, p. 364-367.

<sup>71</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira Santos. “Introdução (Trajetória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 43-44.

compra das fazendas no investimento inicial, os sertanejos, após se endividarem com os armadores de Luanda, levavam as mercadorias para serem vendidas em Benguela, e vice-versa, permitindo esquivar-se da vigilância do armador e desaparecer no interior do país sem prestar contas. Tal prática foi combatida veementemente pela burocracia colonial desde o tempo do governo de Sousa Coutinho, sendo que somente em 1823, devido a insegurança de travessia no caminho entre o Bié e Benguela causada pela Guerra do Bailundo, os sertanejos interromperam o reviro e regressaram a Luanda para reatar negócios com as firmas da capital<sup>72</sup>.

A iniciativa sertaneja de reestabelecerem a ligação comercial entre o Bié e Benguela seria empreendida em viagem de 1842, da qual Silva Porto fez parte, que só foi possível graças às mudanças no equilíbrio de poder entre os “estados” do planalto central com a estabilização da região após o final da guerra do Bailundo em 1838, fixando rotas que passavam pelos presídios de Caconda ou Quilengues, dominadas, respectivamente, pelos estados poderosos de Huambo e Galangue. Na década de 1850, o fortalecimento e estabilidade política do Bailundo permitiu reestabelecimento de relações pacíficas entre essa chefia e os portugueses<sup>73</sup>. Essa restituição dos laços entre Benguela e o Bié é citada por Silva Porto quando descreve a cidade de Benguela:

“[...] Repetimos que [Benguela] é uma cidade de pequeno âmbito mas grande pelos recursos que lhe ministra o incessante tráfico dos pontos indicados do interior, como dissemos na introdução. As relações comerciais datam do século décimo sétimo, e interrompidas em virtude da invasão do Bié em 1823 pela guerra de Bailundo, como adiante diremos, e recomeçaram no ano de 1838 até o presente. Cera, couros, enxadas, escravos, gado, goma copal, mantimentos, marfim, óleo de palma, urzela e outros géneros de pequena importância concorrem ao seu mercado; e dando em troca aguardente, armas, contaria, fazendas, pólvora e sal (...)”<sup>74</sup>

---

<sup>72</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira Santos. “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 58-59.

<sup>73</sup> DIAS, Jill R. Angola, *op. cit.*, p. 398-399.

<sup>74</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África. Diário de António Francisco Ferreira da Silva Porto, ed. Maria Emília Madeira Santos, vol I. Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, 1986, p. 264-265 (10/06/1846).

Como afirma o sertanejo, há uma grande variedade de produtos trocados pelos sertanejos, mas o principal produto na época era, apesar da proibição, os escravos, havendo várias firmas de venda por atacado que diariamente recebiam caravanas do interior, sendo a principal delas a de José Luís da Silva Viana. Silva Porto, por ser ainda um principiante no comércio sertanejo durante a década de 1840, fazia negócios com um armador mais modesto, tornando-se aviado da casa comercial de Manuel António Teixeira Barbosa em 22 de setembro de 1842, acordo que duraria até a morte de Teixeira Barbosa em 1849, resultando em sete viagens a Benguela durante esse período<sup>75</sup>.

### 1.6 - “A Segunda Plêiade de Sertanejos do Bié”

Após um período de recessão e isolamento do Bié por causa das mudanças nas rotas do tráfico de escravos e da supracitada Guerra do Bailundo, formou-se nos anos finais da década de 1840 uma nova geração de sertanejos na região, bastante distinta da anterior. Sendo poucos os sobreviventes da geração anterior, além da família do major Coimbra, esse novo grupo era formado, em 1846, por 18 comerciantes, aos quais se juntaram mais 15 até 1850<sup>76</sup>. Com diferentes origens sociais e geográficas, dentro desse grupo se destacariam Guilherme José Gonçalves, natural de Lisboa que chegara no Bié pouco antes de 1840, e o próprio António da Silva Porto, ambos se tornando lideranças locais desse grupo intitulado por Silva Porto de “segunda plêiade de sertanejos do Bié”. Estes sertanejos desenvolveriam redes de solidariedade entre si e se ligariam mais intensamente ao mercado de Benguela, abandonando a prática do reviro<sup>77</sup>.

Como já explicado, com a demanda crescente por gêneros coloniais, as casas comerciais do litoral dedicam-se também a esses produtos para manter aparente legalidade enquanto continuam com a exportação de escravos. Ao contrário de seus antecessores que tinham se acomodado com a alta lucratividade do tráfico de escravos, a segunda plêiade demonstrou dinamismo para desenvolver o comércio de novos produtos, principalmente do marfim,

---

<sup>75</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira Santos. “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 60-62.

<sup>76</sup> *Idem, Ibidem*, p. 47-48, 93.

<sup>77</sup> *Idem, Ibidem*, p. 47-51, 62-63.

com demanda crescente, que exigia um comércio eficiente que minimizasse os riscos de rotas cada vez maiores, já que o marfim era um produto raro, de recolha morosa e totalmente dependente do interlocutor africano. É nesse contexto de diversificação de produtos que, em 1845, o jovem Silva Porto, acompanhado pelo antigo sertanejo António Luís de Sousa e Castro, recebera em Benguela novas ordens dos armadores: de que a próxima fatura não fosse paga em escravos, e sim em cera ou marfim, preferencialmente o último<sup>78</sup>. Essa transição é descrita por Silva Porto em seus diários:

“[...] A ambos os domínios [da tribo Nhemba e da terra do Bié], pois, chegavam os sertanejos procedentes de Luanda, Golungo, Ambaca e Pungo-Andongo; o comércio feito comumente com ambas as tribos, reduzia-se a escravos em grande quantidade, cera e marfim em diminuta escala, monteando-se os elefantes nos mesmos locais. Presentemente o primeiro ramo acha-se estacionário em virtude de medidas repressivas, o segundo exporta-se em larga escala, e em muito maior o terceiro: e apesar do que acabamos de dizer em relação àquele os escravos sempre se compram para o serviço caseiro, no interior e litoral, e hoje em larga escala para a permutação do marfim e cera. Além de 1840 partiam sucessivamente as caravanas do Bié à sua permutação nos diferentes pontos do interior, aquém dessa época foram diminuindo ao ponto de que semelhante tráfico esteja restringido a território Quimbundo [terra dos Ovimbundo].”<sup>79</sup>

O crescimento das exportações de cera e marfim tanto em Benguela, quanto em Luanda (provenientes, nesse caso, de Cassange e Pungo-Andongo), não significou o fim do comércio de escravos. Como dito anteriormente, essa comércio continuou com força até a diminuição da demanda nas Américas, mas o escravo também continuou sendo no interior do continente utilizado como moeda de troca para obtenção de marfim<sup>80</sup>, como Silva Porto descreve como um produto necessário para o pagamento de um imposto de passagem:

---

<sup>78</sup> *Idem, Ibidem*, p. 75-79.

<sup>79</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África, *op. cit.*, p. 230-231 (15/05/1846).

<sup>80</sup> Além disso, o fim do tráfico atlântico de escravos criou uma grande oferta de cativos em algumas regiões de Angola. Um exemplo é o presídio de Caconda que, com o fim do tráfico para o Brasil, a sua população quase triplica entre 1844 e 1850 por causa da migração de escravos que não foram absorvidos pela exportação atlântica em

“[...] Desenrolámos e passámos ao exame do presente que constava de vinte peças ou cento e sessenta côvados de fazenda sortida, um barril de pólvora, uma arma, um casaco de chita, missangas, sal e tabaco. Finalmente o valor de três escravos ou três dentes grandes de elefante, e por seu turno chegando a vez das duas pessoas que ficavam estabelecidas, pondo patente os gêneros no valor de um escravo (...)”<sup>81</sup>

No mercado interno essa procura continua por longa duração, sendo que Henrique de Carvalho, no final do século XIX, se refere a circuitos comerciais do nordeste de Angola que trocavam escravos por mercadorias como o sal<sup>82</sup>. A historiadora Isabel Castro Henriques defende inclusive que essa demanda sobreviveria por mais tempo ainda, devido à associação da riqueza nessas sociedades linhageiras com o número de dependentes<sup>83</sup>.

Durante a história da permanência sertaneja no Bié, a relação dos comerciantes com o soba do Bié sempre foi um ponto fundamental para a sobrevivência do comércio de longa distância na região: os sertanejos necessitavam da sua proteção devido à frágil defesa que poderiam esperar das autoridades coloniais, enquanto o soba necessitava desses comerciantes para que ocorresse a circulação das mercadorias de origem europeia na região. Com esse acordo que aparentemente favorece ambos os lados, o soba do Bié apresentava-se como defensor dos comerciantes, se consagrando como o verdadeiro juiz que controlava a relação entre os sertanejos e população local. De certa forma, os sertanejos percebiam que gozavam de certa proteção do soba, mas certa prudência levava cada um a procurar individualmente

---

Benguela, sendo que muitos desses escravos seriam vendidos para autoridades africanas autônomas para empregá-los na produção de gêneros coloniais. CANDIDO, Mariana. Trade, Slavery, and Migration in the Interior of Benguela: The Case of Caconda, 1830-1870. In: HEINTZE, Beatrix, OPPEN, Achim von (eds.). Angola on the Move: Transport Routes, Communications and History - Angola em Movimento: Vias de Transporte, Comunicação e História. Frankfurt: Verlag Otto Lembeck, 2008, p. 71-72.

<sup>81</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África, *op. cit.*, p. 330 (28/12/1847).

<sup>82</sup> CARVALHO, Henrique Dias de, 1984 *apud* HENRIQUES, Isabel Castro. “Comércio e empresários em Angola na 2ª. Metade do século XIX”, *op. cit.*, p. 395.

<sup>83</sup> HENRIQUES, Isabel Castro. “Comércio e empresários em Angola na 2ª. Metade do século XIX”, *op. cit.*, p. 395.

assegurar sua própria defesa ao construir a sua libata. A dependência extrema frente ao soba do Bié fez com que durante a década de 1830 os sertanejos abandonassem a região diante da insegurança gerada pelo governo do soba reinante, Basso-Gaba. Seu sucessor, Bandua (1833-1839), reconhecendo o erro das medidas tomadas contra os sertanejos, mandou escrever para Luanda solicitando o regresso dos comerciantes<sup>84</sup>.

Essa dependência leva os sertanejos Guilherme José Gonçalves e Silva Porto, com a colaboração de João Gonçalves da Costa, a redigirem uma petição ao governo colonial em 20 de julho de 1850, com a assinatura de mais 38 companheiros, antigos e recém-chegados, “contra as opressões e vexames (...) que sobre eles exerciam o soba e o povo do Bié”<sup>85</sup>. Nesse ofício, pedem que o governo colocasse o Bié sob a autoridade portuguesa, subjugando militarmente os ovimbundo, projeto inspirado na campanha de Francisco de Sales Ferreira que, naquele mesmo ano, tinha subjugado Cassange<sup>86</sup>. Já prevendo a possível alegação governamental de dificuldades financeiras para concretizar o projeto, os próprios sertanejos fizeram uma subscrição reunindo 3 contos de réis para cobrir as despesas<sup>87</sup>. Esse desejo de eliminar a supremacia dos intermediários africanos chegou a ser discutido no Conselho Ultramarino, que optaria por não aceitar a invasão, pois o Bié, ao contrário de Cassange, não impedia a expansão da rede comercial sertaneja em direção ao mercado abastecedor. No entendimento do Conselho, as queixas dos negociantes eram somente sobre condições de comércio impostas pelos ovimbundo, e não sobre uma questão de segurança e soberania. O governo colonial tinha interesse que a experiência

---

<sup>84</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira Santos. “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 38-42.

<sup>85</sup> Vale destacar que, entre os signatários dessa petição estava, por procuração, o próprio major Francisco José Coimbra. A petição está reproduzida integralmente em: SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. *Viagens e Apontamentos de um Portuense em África*, *op. cit.*, p. 407-411.

<sup>86</sup> Vale apontar que, mesmo antes da expedição contra Cassange, em 1846 Rodrigues Graça já havia sugerido a formação de uma milícia portuguesa na região do Bié. SANTOS, Maria Emília Madeira Santos. “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 93.

<sup>87</sup> O equivalia na época a 2500 libras de marfim de lei, o que dá aproximadamente 1134 Kg. SANTOS, Maria Emília Madeira Santos, “Perspectiva do Comércio Sertanejo do Bié na Segunda Metade do Século XIX”, *op. cit.*, p. 7.

sertaneja serviria para firmar uma suserania política no planalto central, e não o contrário<sup>88</sup>. A manutenção de uma autoridade política africana que não atrapalhasse o projeto colonial português, pelo menos no que constava ao Conselho Ultramarino, foi uma estratégia corrente de Portugal até o final do século, quando a ocupação territorial seria intensificada.

### ***1.7 - Os Carregadores do Comércio Caravaneiro de Longa Distância na Agenda Política Portuguesa***

Como foi brevemente explorado ao analisarmos a organização dos sertanejos no Bié, o impacto da presença europeia no século XIX na África Centro-Occidental ia muito além das regiões sob o seu domínio militar efetivo. A difusão de mercadorias europeias pelas rotas comerciais no interior, que trazia grandes mudanças nas sociedades africanas, dependeu desde o século XVII da contratação de carregadores africanos para levar essas mercadorias até os mercados de escravos no interior, no que chamavam na época de serviço de carroto<sup>89</sup>. Neste período já estavam presentes nos tratados de vassalagem dos sobas frente às autoridades portuguesas a questão da obrigação dos dirigentes africanos de fornecerem mão de obra para permitir o carregamento dessas mercadorias para o interior do território de acordo com a exigência do capitão mor<sup>90</sup>. A grande dependência do carregador humano era devida a impossibilidade de substituir essa mão de obra por qualquer tipo de animal de carga, já que os animais não conseguiam suplantar os carregadores humanos, tanto porque os homens andavam mais e conseguiam andar nos caminhos acidentados, quanto porque estes conseguiam ultrapassar com mais facilidade

---

<sup>88</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira Santos, “Perspectiva do Comércio Sertanejo do Bié na Segunda Metade do Século XIX”, *op. cit.*, p. 6-8; *Idem*, “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 93-96.

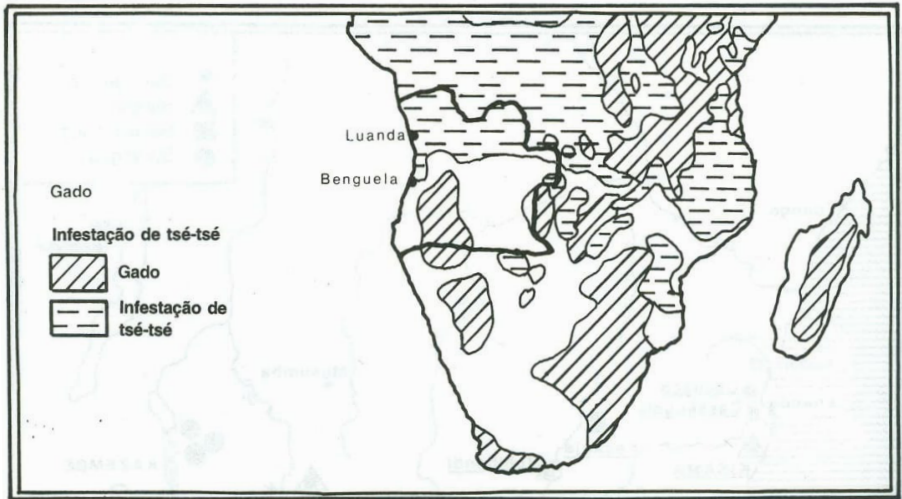
<sup>89</sup> MARGARIDO, Alfredo. Les Porteurs: forme de domination et agents de changement en Angola (XVIIe-XIXe siècles). *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 65, n°240, 3e trimestre 1978. p. 377-378.

<sup>90</sup> SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. Os trabalhadores centro-africanos da expedição de Henrique de Carvalho à Lunda. In: XXV Simpósio Nacional de História, 2009, Fortaleza. Anais do XXV Simpósio Nacional de História. Fortaleza, 2009, p. 3.



qualquer obstáculo<sup>91</sup>. Além disso, a incidência da mosca tsé-tsé (transmissora da doença do sono e da tripanossomíase animal, também chamada de *nagana*) em boa parte do território angolano impedia a utilização de animais de carga nessas regiões<sup>92</sup>.

**Mapa 7: Rebanhos de gado e a recorrência da mosca Tsé-Tsé**



Mapa 7: HENRIQUES, Isabel Castro. *Percursos da Modernidade em Angola: Dinâmicas comerciais e transformações sociais no século XIX*. Lisboa, IICT, 1997, p. 696.

<sup>91</sup> FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Dos Sertões ao Atlântico*, *op. cit.*, p. 269-272. No começo do século XX, houve a tentativa de uso de camelos e dromedários como animais de carga em expedições militares, sem muito sucesso, já que os animais tinham dificuldades de passar por obstáculos e por regiões de relevo acidentado. Essa proposta já existia desde o início do século anterior entre a administração portuguesa, sendo defendida por Sá da Bandeira como uma possibilidade de substituição dos carregadores humanos. SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. *Sociabilidades em Trânsito*, *op. cit.*, p. 50-54.

<sup>92</sup> SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. “Expedição Portuguesa ao Muatiãnvua” como Fonte para a História Social dos Grupos de Carregadores Africanos do Comércio de Longa Distância na África Centro-Occidental. *Revista de História*. São Paulo, n° 169, 2013a, p. 369.

A intensificação do comércio lícito causou um aumento da demanda por carregadores, já que o produto principal de exportação anterior, os escravos, era uma mercadoria que não precisava ser carregada, demandando o recrutamento de carregadores somente para levar as fazendas na viagem para o sertão<sup>93</sup>. Com o aumento do valor dos gêneros coloniais entre as décadas de 1840 e 1870, a busca por carregadores se tornou insaciável, levando a abusos como castigos físicos, acorrentamentos e sequestros. Nessa época, as caravanas formadas a norte do Cuanza eram geralmente compostas, em média, por 50 a 100 pessoas, enquanto as do Bié, no auge do comércio de marfim, entre as décadas de 1840 e 1860, eram bem maiores, chegando a integrar de 1000 a 1500 pessoas (havendo relatos de caravanas com mais de 3000 pessoas)<sup>94</sup>.

Desde o regimento do governador Tristão da Cunha de 1666, a administração colonial portuguesa se preocupou com as consequências do uso de carregadores para a colonização, principalmente com o consequente despovoamento de regiões inteiras por causa das fugas de pessoas passíveis de serem recrutadas para o carreto, realizadas tanto antes de serem recrutadas, quanto durante as viagens. Tal decisão não era propriamente filantrópica, já que derivava da constatação de que a escassez de carregadores passava a atrapalhar o bom funcionamento do comércio de escravos, devido a necessidade do envio constante de fazendas para o interior. No século XVIII, foi produzida extensa legislação denunciando os abusos dos capitães-mores no exercício de seu poder sobre a contratação de carregadores que, para alimentar a voracidade dos comerciantes, estavam causando o despovoamento das terras avassaladas na colônia. Sousa Coutinho considerou esse problema fundamental para a manutenção da colônia e procurou combater os abusos para, além de impedir o despovoamento, permitir o florescimento de novas formas de exploração da colônia<sup>95</sup>.

---

<sup>93</sup> SANTOS, Maria Emilia Madeira. “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 40. Essa conclusão recorrente na historiografia de que não eram necessários carregadores nas viagens de volta ao litoral já que os produtos comprados poderiam ser carregados pelos próprios escravos capturados deve ser relativizada, já que os escravos não poderiam carregar qualquer produto, já que realizavam boa parte do trajeto alibambados. Agradeço à Elaine Ribeiro por essa ressalva feita em comentário durante a minha banca.

<sup>94</sup> DIAS, Jill R. Angola, *op. cit.*, p. 395-398, 401.

<sup>95</sup> MARGARIDO, Alfredo. Les Porteurs, *op. cit.*, p. 378-381.

No século XIX, porém, o discurso oficial sobre o carreto se altera: ao invés da agenda do governo procurar controlar os abusos dos agentes do Estado, o serviço de carreto em si foi entendido como um entrave para a colonização, tanto por despovoar regiões inteiras, quanto por desperdiçar grandes contingentes de trabalhadores que poderiam trabalhar na agricultura<sup>96</sup>. As já citadas memórias do ex-governador Saldanha da Gama reverberam essa concepção:

“Não faltam portanto elementos naturaes para a prosperidade da agricultura nestes paizes, e o não florescer ella attribuo eu principalmente á causa que vou dizer. O commercio da escravatura exigia que as volumosas e pesadas fazendas que para elle serviam, como armas, polvora, gerebita, zuartes, etc. fossem transportadas da capital a enormes distancias do sertão, ás costas dos Negros, não havendo aqui outro meio de fazer estes ou quaesquer outros transportes. Os Sovas ou Potentados avasallados eram obrigados a fornecer estes carregadores, que recebiam por este serviço uma insignificante retribuição, pela qual esperavam muitos mezes, e ás vezes annos, até que se concluisse a negociação. Os Negros odiavam naturalmente esta servidão, que os distrahia de suas occupações, e lhes occasionava muitos incommodos, um penoso trabalho mesquinha e tardiamente remunerado, e toda sorte de vexações. Por isso buscavam elles evadir-se a este penoso dever, por todos os meios possiveis, sendo o mais usual a fuga, que effectuavam umas vezes antes da requisição e na previsão d’ella, e outras mesmo durante as suas caravanas. [...] Escusado parece dizer qual seria tambem o funesto effeito d’este tributo dos carregadores sobre a agricultura, que ficava privada dos braços necessarios para os seus trabalhos, quer temporaria, quer permanentemente.”<sup>97</sup>

---

<sup>96</sup> SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. Fissuras no discurso abolicionista português: o serviço de carregadores e a colonização da África centro-ocidental. In: XXVI Simpósio Nacional de História, 2011, São Paulo. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História. São Paulo, 2011, p. 4.

<sup>97</sup> Saldanha da Gama, 1839 *apud* SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. Fissuras no discurso abolicionista português, *op. cit.*, p. 4-5. Um ponto interessante dessa interpretação do carreto como obstáculo para o crescimento da agricultura está no fato de operacionalizar o que Valentim Alexandre denomina de “mito do Eldorado”, que consistiria na crença recuperada várias vezes na história portuguesa de uma suposta infinidade de riquezas de suas colônias que ainda não foram exploradas. Um componente importante do mito do Eldorado é que, como os africanos são primitivos e arcaicos, essas riquezas só poderão

Em janeiro de 1839, o coronel Fortunato de Melo confirma com o então ministro das colônias, Sá da Bandeira, o maior expoente do abolicionismo português da época, o teor da memória de Saldanha da Gama, reconhecendo o problema do abandono de centenas de negros de suas aldeias para fugir dessa obrigação. No final do mês, em portaria de 31 de janeiro, Sá da Bandeira abole o serviço forçado de carregadores, entendendo essa prática como um impeditivo para o desenvolvimento da colônia, como expressa no prólogo da portaria:

“(…) e Vendo Sua Magestade, que aquella pratica, além de estar em inteira opposição com os principios do systema, pelo qual actualmente é regida a Monarchia, tem produzido o pernicioso effeito de diminuir consideravelmente a população, porque muitos negros falleciam naquellas viagens, outros fugiam durante ellas, outros o faziam logo que previam que seriam nomeados pelos seus respectivos Sobas, e outros só voltavam passados muitos mezes, ficando assim em desamparo as suas familias, e distrahidos da agricultura e industria centenaes de braços, que, sem aquelle abuso, a poderiam fazer prosperar; [...]”<sup>98</sup>

A reação dos comerciantes, cujo poder de fogo no cenário angolano já comentamos anteriormente, se deu já em 1840: em junho, após derrubarem o já citado governador António Manuel de Noronha, entrou em seu lugar um conselho de governo provisório cuja composição obedecia aos interesses dos comerciantes. O conselho aprovaria modificações ao decreto do ano anterior que, na prática, o anulavam, sendo tal decisão confirmada pelo governo português em decreto de 10 de outubro de 1846<sup>99</sup>. Apesar da rápida anulação

---

ser exploradas sob a iniciativa europeia, incentivando, portanto, a expansão colonial. ALEXANDRE, Valentim. *A África no Imaginário Político Português (séculos XIX-XX)*, *op. cit.*, 1995; SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. *Barganhando sobrevivências: os trabalhadores centro-africanos da expedição de Henrique de Carvalho à Lunda (1884-1888)*. Dissertação de Mestrado, História Social, Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade de São Paulo, 2010, p. 58-59.

<sup>98</sup> PORTUGAL. PORTARIA de 31 de janeiro de 1839. Legislação: Trabalhadores e Trabalho em Portugal, Brasil e África Colonial Portuguesa. Base de Dados, CECULT (IFCH-UNICAMP) e CEDIS (FD-UNL), [www.ifch.unicamp.br/cecult/lex](http://www.ifch.unicamp.br/cecult/lex). Acessado em 23/06/2017.

<sup>99</sup> MARGARIDO, Alfredo. *Les Porteurs*, *op. cit.*, p. 384-386.

da lei, os governantes não conseguiram impedir que a notícia dessa proibição se espalhasse pelo interior gerando revoltas entre os africanos, materializadas pelo aumento das fugas antes e durante as viagens, os descuidos intencionais dos carregadores para que se perdessem as mercadorias, ou mesmo o episódio em que o chefe do Golungo-Alto, ao tentar recrutar carregadores, foi apedrejado pelos seus súditos<sup>100</sup>.

A resposta de Sá da Bandeira à manobra do governo angolano viria com um decreto em 3 de novembro de 1856, proibindo novamente o serviço de carregadores, e dessa vez utilizando como argumento a carta constitucional da monarquia portuguesa, que não fazia distinções de raça, cor ou crença entre os cidadãos portugueses<sup>101</sup>, entendendo, portanto, que esses africanos são homens livres que não podem ser forçados a esse tipo de trabalho:

“[...] Atendendo a que o direito, que pela Carta Constitucional da Monarchia pertence a todos os portuguezes, sem distincção de raça, cõr, ou crença religiosa, de poderem dispôr de seu proprio trabalho e de sua propria industria pela maneira que melhor lhes convier, deve ser mantido aos ditos negros livres; [...] Atendendo a que o argumento que se tem apresentado, para impedir a extincção de similhante vexame, de que se os negros não forem obrigados ao serviço de carregadores, cessará inteiramente o commercio do interior da Provincia (...) é um pretexto que

---

<sup>100</sup> FERREIRA, Roquinaldo do Amaral. “Abolicionismo versus Colonialismo: rupturas e continuidades em Angola (século XIX)”, *op. cit.*, p. 293-294.

<sup>101</sup> A igualdade jurídica que Sá da Bandeira anuncia entre cidadãos portugueses e homens livres de terras avassaladas não deixa de ser algo notável, já que o grande debate que vai envolver os críticos do final do século XIX às políticas liberais herdeiras do vintismo era exatamente de terem criado uma igualdade jurídica entre civilizados e “selvagens” no contexto colonial que, além de utópica, foi uma abordagem ineficiente para a civilização dos selvagens, com uma inferioridade intrínseca por fatores raciais. A historiadora Ana Cristina Nogueira da Silva entende que essa oposição foi bastante distorcida pelos intelectuais do final do século, já que, ao contrário da virada do século XIX e XX, a realidade colonial portuguesa em meados dos oitocentos se resumia a pequenos enclaves litorâneos. SILVA, Ana Cristina Fonseca Nogueira. *Constitucionalismo e Império: A cidadania no Ultramar português*. Coimbra, 2009, p. 54-64. Cabe lembrar que, como Sá da Bandeira se refere ao serviço de carroto ligado aos tratados de vassalagem, essa igualdade sem distinções de raça, cor ou crença só valeria para os sobados avassalados, excluindo os chamados “países estrangeiros”.

se deve considerar da natureza d'aquelles que sempre foram empregados pelos defensores do estado da escravidão, contra os adversarios d'esta iniquidade; por isso que em todos os territorios portuguezes de Angola, aonde se não exige o serviço forçado de carregadores, encontram-se negros livres que voluntariamente se ajustam para transportarem as fazendas dos negociantes; e durante o tempo em que n'aquella Provincia esteve em execução a citada Portaria de 31 de Janeiro de 1839, concorriam os negros livres a ajustarem-se voluntariamente para o transporte de cargas, como concorrem hoje na mesma Provincia e para o mesmo fim os negros livres do Bihé, do Songo e de varios outros logares, e como acontece em todos os territorios que Portugal possui em Guiné, e na Africa oriental; [...]<sup>102</sup>

Como exposto nesse prólogo, a alegação do possível fim do comércio por causa da proibição do recrutamento obrigatório de carregadores era entendida pelos elaboradores do decreto como similar ao argumento daqueles que alegavam os problemas econômicos de se proibir a escravidão. O contraexemplo utilizado pelos elaboradores da lei era exatamente as regiões de Angola, como o Bié, que o recrutamento já efetivado, no seu entendimento, sob o regime do trabalho livre<sup>103</sup>.

Após a proibição de 1856, o circuito comercial no interior de Luanda se enfraquece com a queda brusca na capacidade de contratação de carregadores, devido ao fortalecimento da resistência dos trabalhadores a se sujeitar a esse tipo de trabalho e dos chefes africanos que, além de ter maior capacidade para manter “seus filhos” consigo, podendo utilizá-los para plantações de café e óleo de palma, vão passar a fazer suas próprias caravanas para o litoral<sup>104</sup>.

A sul do rio Cuanza, a situação dos contratos de carregadores já era outra mesmo antes das proibições legais, o que levou a afirmação de Sá da Bandeira de que na região no hinterland de Benguela já ocorria o contrato

---

<sup>102</sup> PORTUGAL. DECRETO de 3 de novembro de 1856. Legislação: Trabalhadores e Trabalho em Portugal, Brasil e África Colonial Portuguesa. Base de Dados, CECULT (IFCH-UNICAMP) e CEDIS (FD-UNL), [www.ifch.unicamp.br/cecult/lex](http://www.ifch.unicamp.br/cecult/lex). Acessado em 23/06/2017.

<sup>103</sup> MARGARIDO, Alfredo. *Les Porteurs*, *op. cit.*, p. 386-388.

<sup>104</sup> FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Dos Sertões ao Atlântico*, *op. cit.*, p. 299-301. Para saber mais sobre as reações imediatas da sociedade luandense ao decreto de 1856, ver SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. *Barganhando sobrevivências*, *op. cit.*, p. 61.

voluntário de carregadores, obedecendo o regimento de 30 de setembro de 1796, já que os comerciantes eram obrigados a pedirem os filhos aos sobras sob pagamento convencionado no preço das cargas<sup>105</sup>, como referido no próprio decreto de 1856 no trecho supracitado:

“(…) concorriam os negros livres a ajustarem-se voluntariamente para o transporte de cargas, como concorrem hoje na mesma Província e para o mesmo fim os negros livres do Bihé, do Songo e de varios outros logares (...)”

Maria Emília Madeira Santos entende que, no entanto, mais do que para se adequar a uma definição legislativa, essa forma de contrato era desenvolvida no Bié por causa da fragilidade do capitão-mor na região, que não tinha quase nenhuma capacidade de interferência frente ao poder do sobra, ao contrário de seus correspondentes do corredor do Cuanza<sup>106</sup>. Nessa região, como será descrito de forma mais detalhada no capítulo 3, o sistema de recrutamento de carregadores é baseado em salários diminutos para os carregadores, com o pagamento fixo por viagem, e não por tempo, já que sua lógica era de pagamento para ressarcir a saída do trabalhador de sua casa. Os carregadores eram contratados a partir de seus pombeiros, que chefiavam e se responsabilizavam por seu grupo de carregadores<sup>107</sup>.

Em artigo seminal sobre o tema do uso do serviço forçado de carregadores em Angola, Alfredo Margarido faz uma estimativa (que é repetida pela bibliografia posterior) do número de carregadores no interior da província para demonstrar a importância da questão para a administração colonial e a própria centralidade dessa prática de exploração do trabalho dentro do colonialismo português. A partir da quantidade de produtos exportados em portos portugueses (desconsiderando, portanto, o contrabando de mercadorias para portos de outras bandeiras) nos anos 1891 ou 1892, período de auge

---

<sup>105</sup> Sá da Bandeira, 1873 *apud* SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. Fissuras no discurso abolicionista português, *op. cit.*, p. 7.

<sup>106</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira. “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 40.

<sup>107</sup> *Idem, Ibidem*, p. 86-87.

do comércio de gêneros coloniais, e a média de peso que os carregadores aceitavam carregar, Margarido estima que cerca de 200.000 homens eram anualmente recrutados como carregadores, o que correspondia a cerca de 4% da população angolana estimada na época<sup>108</sup>. A nível de comparação, no mesmo período, com o êxito da cultura do café e cacau em São Tomé e Príncipe, a exportação de trabalhadores angolanos para o arquipélago, tema bastante estudado pela historiografia africanista, consistiu na emigração de 29.954 trabalhadores para o arquipélago durante a década de 1890<sup>109</sup>.

Além da proibição do serviço forçado dos carregadores, na década de 1850 a agenda política dos liberais da metrópole também resultou nos primeiros decretos que apontavam para a abolição do próprio trabalho escravo: o de 14 de dezembro de 1854, que obrigava o registro de todos os escravos pelos seus senhores (considerando como libertos todos os africanos que não fossem registrados) e que criava toda uma série de novos mecanismos para o escravo alcançar a sua alforria; o de 24 de julho 1856 que declarava livres todos os filhos de escravas; e o de 29 de abril de 1858, que explicitava o derradeiro final do regime escravista: exatos 20 anos após a proclamação da lei, portanto em 1878<sup>110</sup>. Apesar de vários autores mostrarem como essas leis, ao prever a obrigação de trabalho aos libertos, antecedem a regulação do trabalho forçado de africanos, melhor estabelecida com os regulamentos de trabalho indígena publicados a partir de 1899<sup>111</sup>, o fato dessa legislação

---

<sup>108</sup> MARGARIDO, Alfredo. *Les Porteurs*, *op. cit.*, p. 394.

<sup>109</sup> NASCIMENTO, Augusto. São Tomé e Príncipe. In: ALEXANDRE, Valentim; DIAS, Jill, *O Império Africano 1825-1890*, *op. cit.*, p. 300, 308.

<sup>110</sup> MARQUES, João Pedro. O Retorno do Escravismo em Meados do Século XIX. *Análise Social*, vol. XLI (180), 2006, p. 680; GONÇALVES, Ivan Sicca. A Legislação sobre o Trabalho Forçado nas Áfricas Portuguesas (séculos XIX a XX). In: XXIII Encontro Estadual de História, 2016, Assis. *Anais do XXIII Encontro Estadual de História*. Assis, 2016, p. 4.

<sup>111</sup> A defesa dessa continuidade entre a legislação que regula o trabalho dos libertos durante o contexto da abolição legal da escravidão e as leis do final do século XIX até meados do século XX que permitem o uso do trabalho forçado de africanos considerados indígenas pode ser encontrado em João Pedro Marques “O Retorno do Escravismo em Meados do Século XIX” e Maysa Espindola-Souza “A Liberdade da Lei: o Trabalho do Indígena Africano na Legislação do Império Português”. Eu também escrevi dois textos que defendem essa continuidade: “A Legislação sobre o Trabalho Forçado nas Áfricas



prever um fim eminente para essa instituição social preocupa Silva Porto, e certamente seus semelhantes, uma vez que se apresenta como um mecanismo de quebra da autoridade senhorial sobre os seus escravos. O posicionamento do sertanejo é explicitado no prólogo de seus Apontamentos, como reproduzirei na sequência em citação um pouco longa:

“Relativamente ao segundo ponto [a escravidão] acrescentaremos que seria muito para desejar que os nossos legisladores limitassem o seu amor patriótico à prosperidade das colónias, e não tocassem no assunto da abolição da escravidão, continuando esta no próprio país, e nos domínios da coroa de Portugal, onde se necessitasse do seu auxílio. A religião, o progresso, o tempo e, finalmente, as medidas repressivas ao tráfico para possessões estranhas, seriam os motores principais da sua extinção; porque com alguma civilização, escravos e livres vinham no conhecimento de tais benefícios, criavam amor ao trabalho e a seus irmãos no cativeiro, visto que o algóz do escravo é o próprio escravo. Na falta de tais meios e com a Lei de 29 de Abril de 1858, as consequências serão a desrespeitabilidade dos pretos para com os brancos, e quiçá, o assassinato tenha de coroar a obra! Infelizmente as nossas leis actuais convidam a tais fins.

Antiabolicionista por convicção, notaremos, sempre que tocamos neste ponto, nos limitamos à escravidão aqui do interior, e jamais àquela do litoral; ora, sendo assim, será natural a interrogação? Ei-la: os escravos nos nossos domínios vivem sujeitos ao trabalho quotidiano nas horas prescritas pela ordem, e da mesma forma estabelecidas para o descanso, e tendo as noites e os dias santificados por seus. No interior existe a mesma ordem em relação aos escravos dos europeus; neles nota-se a mesma incorrigibilidade, contudo, ou porque não tenham onde exercer a licenciosidade com tanta audácia, em virtude das penas inerentes ou pela falta de trato com os libertinos, que os catequizem para a maldade, ou porque lhes falem as bebidas alcoólicas ou finalmente porque sejam mais boçais, no que não acreditamos, é certo que eles não são tão insolentes como os seus compatriotas. [...]”<sup>112</sup>

---

Portuguesas (séculos XIX a XX)” e “Forçar Esses Rudes Negros de África a Trabalhar’: trabalho, raça e cidadania na legislação colonial portuguesa (1854-1928)”.

<sup>112</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África, *op. cit.*, p. 226-227 (01/11/1869).

Essa reclamação frente ao “amor patriótico” dos legisladores corresponde à interpretação clássica sobre a transição das leis abolicionistas para as de trabalho forçado, mostrando a contradição entre os interesses dos liberais da metrópole e dos agentes coloniais, o que Fernando Augusto Albuquerque Mourão chamou de tensão entre o *idealismo* do governo central e o *realismo* dos interesses imediatos dos colonos brancos<sup>113</sup>. Além disso, é bastante comum à época a defesa de que a abolição fosse feita de forma gradual e que não enfrentasse os interesses dos senhores, sendo que uma equação que envolvesse a “religião, o progresso, o tempo e (...) as medidas repressivas ao tráfico” possibilitaria que essa instituição pudesse acabar sem distúrbios sociais. É com essas incertezas e inquietudes sobre o futuro do tecido social da colônia que, em 1869, Silva Porto está lançando a versão reescrita de seus cadernos sobre viagens realizadas nas décadas de 1840, 1850 e 1860.

Para além de questões diretamente ligadas às dinâmicas comerciais, como a relação com as casas do litoral, com a demanda de exportação, e a contratação de agentes intermediários, o comércio de longa distância envolvia um constante exercício diplomático dos chefes de caravanas para conseguirem passar em segurança esses grupos enormes de pessoas e mercadorias pela jurisdição de várias autoridades políticas diferentes. O próximo capítulo se deterá um pouco mais sobre esse aspecto político que permitia o funcionamento do comércio de longa distância.

---

<sup>113</sup> MOURÃO, Fernando Augusto Albuquerque. As duas vertentes do processo no século XIX: idealismo e realismo. In: SANTOS, Maria Emília Madeira (org.). Actas da 1.ª RIHA - Relação Europa-África no 3.º Quartel do Século XIX. Lisboa: IICT, 1989, p. 35-63. Ver também: TORRES, Adelino. Legislação do trabalho nas colónias africanas no 3.º quartel do século XIX: razões do fracasso da política liberal portuguesa. In: SANTOS, Maria Emília Madeira (org.). Actas da 1.ª RIHA, *op. cit.*, p. 65-80.

## [Capítulo dois]

### Entre cortesias, grosserias e “gente ávida pelo bem alheio”: a longa distância no comércio sertanejo a sul do Cuanza

#### 2.1 - *Do Bié a Benguela: política e comércio nos Estados Ovimbundo*

As caravanas de Silva Porto, assim como boa parte das rotas do comércio sertanejo de longa distância, transitavam por regiões muito além da jurisdição sob domínio direto português. O trânsito entre a sua base na libata de Belmonte<sup>114</sup> e a cidade de São Filipe de Benguela passava necessariamente por vários territórios dominados por povos ovimbundo e ganguelas<sup>115</sup>, entre outros, sendo essa travessia somente possível ao obedecer às lógicas e rituais dessas chefias africanas que dominavam o território. Diante dessa circunstância inevitável, os sertanejos se inscreveram em um protocolo de relações políticas e sociais que procurava conjugar as agendas políticas dos chefes africanos com as dinâmicas econômicas do comércio lícito.

---

<sup>114</sup> Acampamento fundado por Silva Porto em 1841, que posteriormente ganharia o nome Belmonte. Silva Porto, provavelmente devido ao seu início de carreira em Luanda e em seu hinterland, utiliza o termo quimbundo *libata* que significa aldeia, utilizando também o termo *libata grande* para nomear a residência de soberanos africanos. Os bienes chamavam Belmonte de *Ombala ya Mpoloto*, sendo que *ombala* é o termo umbundo para a sede do poder político na estrutura administrativa do Bié e *Mpoloto* seria uma corruptela do nome *Porto*. Com consciência de que seu acampamento não se igualava à estrutura política local, Silva Porto preferirá se referir a Belmonte como uma libata. CEITA, Constança do Nascimento da Rosa Ferreira de. *Silva Porto na África Central – Viye / Angola, op. cit.*, 2014, p. 205.

<sup>115</sup> Esse termo era utilizado pelos portugueses para nomear grupos do sudeste de Angola, povoando a leste e sudeste dos reinos ovimbundo. A palavra *ganguela* seria resultado de uma apropriação do termo pejorativo *Ngangela*, utilizado pelos ovimbundo para afirmar que esses povos não eram pessoas. Sua localização atual foi alterada por causa da posterior expansão territorial dos quicocos. SANTOS, Maria Emilia Madeira. “Notas às Viagens e Apontamentos de um Portuense em África: prólogo, capítulos 1º, 2º e 3º e respectivas variantes”. In: SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. *Viagens e Apontamentos de um Portuense em África, op. cit.*, p. 353-354.



Figura 5: Povoação de Belmonte<sup>116</sup>

Esses reinos ovimbundo, também chamados de reinos umbundu, a exemplo de Bailundo, Huambo, Bié, Quiaca e Andulo, geralmente levavam o nome das aldeias que deram origem a tais Estados e apresentavam uma grande homogeneidade no que diz respeito a suas estruturas políticas, sociais e culturais, entendendo-se que essas várias entidades políticas eram provenientes de uma raiz comum<sup>117</sup>. Composto por 17 subgrupos linguísticos, o conjunto do território ocupado pelos reinos ovimbundo, que seria então um grupo homogêneo sob domínio de várias entidades políticas diferentes, era majoritariamente dominado por três grandes reinos que, além de concentrarem mais da metade da população ocimbundo, controlavam o acesso entre as terras orientais e o mar: o Bailundo, o Bié e o Huambo<sup>118</sup>.

<sup>116</sup> SANTOS, Maria Emilia Madeira. *Nos Caminhos de África - Serventia e Posse (Angola - Século XIX)*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1998, p. 205.

<sup>117</sup> CEITA, Constança do Nascimento da Rosa Ferreira de. *Silva Porto na África Central – Viye / Angola*, *op. cit.*, p. 121-125.

<sup>118</sup> *Idem, Ibidem*, p. 119-120.



de um desses Estados dos jagas data da década de 1640 na Hanha, sendo que, em 1680, boa parte dos reinos ovimbundo do século XIX já existiam, apesar de não existirem registros na documentação colonial sobre o Bié e o Bailundo até a época de Sousa Coutinho. Esses Estados possuíam uma estrutura política típica do modelo do reino Congo, com algumas características da Lunda, que, para Jan Vansina, seriam causadas pela influência histórica dos imbangalas de Cassange sobre esses povos jagas. Dessa forma, tais reinos eram divididos em centenas de pequenos distritos governados por membros da linhagem real ou por oficiais da corte<sup>119</sup>.

Os jagas mantinham intenso contato comercial com os portugueses desde o começo do século XVII, principalmente na troca de escravos por bens europeus, com destaque às armas de fogo. Com o processo de organização dos reinos no Planalto Central, os comerciantes do reino do Ndongo passaram a comprar escravos dos ovimbundo, capturados em razias contra os povos do Sul ou contra outros ovimbundo, para alimentar a demanda atlântica. Após a fundação do presídio de Caconda no final do século XVII, foi intensificado o contato direto entre os portugueses e os ovimbundo, iniciando a prática de formação de grandes caravanas comerciais provenientes do interior para levar escravos até a costa e, na ida, levar fazendas do litoral para serem trocadas pelos escravos. Na década de 1770, os reinos ovimbundo já se configuravam como alguns dos principais protagonistas do comércio atlântico de escravos na colônia. Para além das riquezas acumuladas pelo comércio, o contato desses reinos com os portugueses favoreceu para que muitas linhagens reais desses Estados se fortalecessem e chegassem ao poder, principalmente no período entre 1780 e 1840, assinando, em troca desse apoio político que se tornara fundamental, tratados de vassalagem vagos que permitiram a residência de capitães-mores portugueses em suas ombalas<sup>120</sup>.

Além das fontes coloniais portuguesas, se acompanharmos os mitos fundadores de alguns desses Estados ovimbundo, preservados pela tradição oral desses povos, é possível perceber uma série de fatores que influenciaram

---

<sup>119</sup> VANSINA, Jan. *Kingdoms of the Savanna*. Madison and Milwaukee: University of Wisconsin Press, 1966, p. 197-198.

<sup>120</sup> *Idem, Ibidem*, p. 199; HEYWOOD, Linda. *Contested Power in Angola: 1840s to the Present*. Rochester: University of Rochester Press, 2000, p. 2-3.

a formação dessas entidades políticas. O mito fundador do Bié, por exemplo, consiste na história de um caçador de elefantes originário da Huíla que viria a se estabelecer em Ecovongo; no caso do mito fundador do Bailundo, a história também era relacionada a um caçador que, nesse caso, utilizara uma arma de fogo que rachou uma árvore; já no caso do Huambo, o reino teria sido fundado por um soberano emigrado da região Cela, a nordeste do Bailundo, no começo do século XVII<sup>121</sup>. Muitas informações poderiam ser extraídas dessas fontes, porém só apontarei brevemente uma certa coerência dessas histórias que remetem a elementos comuns dessa origem de grupos jagas, que ocuparam o planalto no século XVII, sendo presente elementos como a caça e o uso de armas de fogo, fatores importantes na história de tais sociedades. Porém, Beatrix Heintze alerta que as narrativas provenientes da tradição oral não podem ser tomadas de forma literal, como por muito tempo foram, já que se tornavam importantes instrumentos políticos ao serem apropriadas e alteradas em circunstâncias de negociação diplomática<sup>122</sup>. Nessas ocasiões, quando tradições orais aludiam a irmãos ou outros parentes próximos que teriam se separado ou migrado em tempos anteriores, o objetivo dos emissários era o de facilitar tentativas de aproximação política baseadas nessa afinidade comum<sup>123</sup>. Isso ocorria com frequência entre os três grandes reinos ovimbundo, que, segundo Silva Porto, por serem “raça da mesma família”, uniam-se em momentos de hostilidades<sup>124</sup>.

---

<sup>121</sup> Para mais informações sobre as diferentes versões e significados desses mitos fundadores, veja: CEITA, Constança do Nascimento da Rosa Ferreira de. Silva Porto na África Central – Viye / Angola, *op. cit.*, p. 130-162.

<sup>122</sup> Para conhecer mais sobre os debates metodológicos sobre o uso de tradições orais para a escrita da História Africana ver: VANSINA, J. Tradição Oral e sua metodologia. In: KI-ZERBO, Joseph (coord.) História Geral da África I. Metodologia e Pré-História da África. São Paulo: Ática/UNESCO, 1980, p. 139-166; MILLER, Joseph. Tradição oral e história: uma agenda para Angola. Actas do II Seminário Internacional sobre a história de Angola. Construindo o passado angolano: as fontes e a sua interpretação. Lisboa, Comissão Nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, p. 371-412.

<sup>123</sup> HEINTZE, Beatrix. Comércio Distante, Notícias e Boatos: Estratégias de Comunicação Centro-Africanas (c. 1850-1890). In: A África Centro-Occidental no Século XIX (c. 1850-1890): Intercâmbio com o Mundo Exterior, Apropriação, Exploração e Documentação. Luanda: Kilombelombe, 2013, p. 219-220.

<sup>124</sup> CEITA, Constança do Nascimento da Rosa Ferreira de. Silva Porto na África Central



O principal posto administrativo português na região era o presidio de Caconda. O presidio foi fundado em 1684, entre os rios Sucula e Cabala, em terras que na época pertenciam ao soba Bango, soberano do reino de Caconda. Esse soba viria a atacar e destruir o posto português, sendo recuperado posteriormente pelos portugueses, que reestabeleceriam a fortaleza nas terras da Hanha. No século XVIII, durante o governo de Sousa Coutinho, o presidio foi transferido para a terra de Catala, com suas dependências atingindo no século XIX uma grande área, de dimensões de 44,4 por 28 quilômetros, sendo mantido com o objetivo de estabelecer um caminho seguro entre o Planalto Central e Benguela para a passagem das caravanas de escravos<sup>125</sup>. Além das povoações portuguesas que faziam parte do território do presidio, a influência dessa autoridade também se exercia sobre vários sobados da região, a exemplo do episódio da passagem de Silva Porto pela região da Hanha: “Mandámos o tributo de passagem ao soba, que agradeceu. Presta homenagem ao presidio de Caconda, e os habitantes das duas Anhas pertencem à raça do Celly<sup>126</sup>”<sup>127</sup>. Essas homenagens faziam parte dos rituais de poder do encontro entre o líder local e o chefe da caravana, sendo nelas enunciadas as hierarquias políticas regionais da época, como o faz o soba de Quibera, diante da passagem da caravana de Silva Porto:

“Enviámos o tributo de passagem ao soba do local, o que agradeceu (...) O soba presta homenagem ao [soba] de Quiaca, terra de primeira ordem, de grande extensão, cujos habitantes de carácter turbulento e bandoleiros de profissão, formam um composto das duas tribos da Ganda e Celly.<sup>128</sup>”

Geralmente essas homenagens serviam para apresentar diante do comerciante a subserviência e lealdade do líder local aos grandes potentados

---

– Viye / Angola, *op. cit.*, p. 163.

<sup>125</sup> Caconda se tornaria o principal ponto de passagem das rotas de escravos a sul do Cuanza antes e depois da proibição do tráfico atlântico em 1836. CANDIDO, Mariana. Trade, Slavery, and Migration in the Interior of Benguela, *op. cit.*, p. 63, 67-69.

<sup>126</sup> Também grafado como Sely, Seles ou Esele, é um território a nordeste do forte de São Sebastião do Egito (litoral do atual Lobito).

<sup>127</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África, *op. cit.*, p. 298 (11/04/1847).

<sup>128</sup> *Idem, Ibidem*, p. 256-257 (30/05/1846).



que dominavam a região<sup>129</sup>, ou mesmo as alianças de parentesco dos sobas locais, como no caso do soba Corundundo que era:

“(...) irmão do soba da terra do Ambo [Huambo] a quem presta homenagem e cujo povo, oriundo das tribos Quimbangalla e Quimbunda<sup>130</sup>, forma um estado de segunda ordem.<sup>131</sup>”

No final do século XVIII, entre 1774 e 1776, foi deflagrada uma grande guerra dos portugueses contra os reinos do Bailundo, Andulo e Bié, cujos resultados forçaram esses Estados a interromperem as razias que realizavam aos territórios portugueses, mas que também demonstraram às autoridades coloniais que, devido ao tamanho poderio militar desses Estados, seria mais estratégico desenvolver alianças na região, princípio que manterão até o final do século XIX, postura bastante distinta da que aplicaram nos territórios dos povos falantes de kimbundu. Com a manutenção dessas alianças, além de fortalecer o comércio de longa distância na região, os Estados umbundu vão manter sua autonomia relativa frente aos europeus, sendo que a maioria dos distúrbios políticos na região seriam causados pelas incursões militares dos reinos do Bailundo e Bié, que vão procurar dominar vários dos Estados menores durante a primeira metade do século XIX<sup>132</sup>, causando instabilidade no comércio sertanejo e, como já foi comentado no capítulo 1, a interrupção

---

<sup>129</sup> BARROCAS, Deolinda & SOUZA, Maria de Jesus Souza. As populações do hinterland de Benguela e a passagem das caravanas comerciais (1846-1860). In: II Reunião Internacional de História da África. São Paulo/Rio de Janeiro: CEA/USP/SDG Marinha, 1997, p. 95.

<sup>130</sup> Silva Porto utiliza expressões como “povo quimbundo” ou “tribo quimbunda” para se referir aos ovimbundo, que em umbundu significa literalmente “negros”. O singular de ovimbundo é *ocimbundu* ou *ochinbundu*, sendo que era comum nessa época a alteração do *chi* para *qui*. NASCIMENTO, José Pereira do. Grammatica do Umbundu ou Língua de Benguella. Lisboa: Imprensa Nacional, 1894, p. 14; SANTOS, Maria Emilia Madeira. “Notas às Viagens e Apontamentos de um Portuense em África: prólogo, capítulos 1º, 2º e 3º e respectivas variantes”, *op. cit.*, p. 353.

<sup>131</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África, *op. cit.*, p. 248 (24/05/1845).

<sup>132</sup> VANSINA, Jan. Kingdoms of the Savanna, *op. cit.*, p. 199-200; HEYWOOD, Linda. Contested Power in Angola, *op. cit.*, p. 3-4.

da conexão entre Benguela e o Bié por causa de conflito armado entre este reino e o Bailundo entre 1823 e 1838.

Diante das crescentes dificuldades políticas e sociais que passaram as antigas linhagens reais frente aos grupos politicamente ascendentes, que ganharam espaço com a participação no comércio lícito, a solução adotada por muitas dessas parentelas para manter sua legitimidade material e simbólica sobre os seus súditos foi a busca pela ajuda das autoridades coloniais portuguesas. Com essa estratégia, no começo dos anos 1840, os governantes do Bié e de Galangue declarariam sua vassalagem ao reino de Portugal, o que inclusive levaria Dom Pedro Dumba, soberano de Galangue, a se converter ao catolicismo. Essa aproximação com os portugueses, ao contrário do que sugere uma visão retrospectiva influenciada pela posterior colonização portuguesa do território, foi um dos mais importantes instrumentos nesse esforço dos Estados ovimbundo por manter o controle do comércio e a independência política por todo o século XIX<sup>133</sup>. Uma das principais contrapartidas a esse apoio das autoridades coloniais era o compromisso da vassalagem de colaboração militar, o uso da chamada “guerra preta”, a exemplo de episódio que detalharemos em breve, quando, em 1846, Caconda convocou os reinos de Huambo, Bailundo, Quibanda e Quiaca para auxiliarem na guerra contra os mondombes revoltosos<sup>134</sup>. Porém, apesar dessa suposta subordinação prevista nos tratados de vassalagem, em geral esse domínio português sobre seus vassalos no Planalto Central era em grande parte fictício, como evidencia a própria situação de fragilidade do major Coimbra frente ao soba do Bié, já citada no capítulo anterior. Um observador norte-americano em Luanda, já em 1885, reforçará essa constatação: “no Bailundo e no Bié... embora sejam considerados vassalos do governo português... eles [os portugueses] não têm o poder para obrigá-los a fazer o que quiserem (...)”<sup>135</sup>

---

<sup>133</sup> VANSINA, Jan. *Kingdoms of the Savanna*, *op. cit.*, p. 20-21.

<sup>134</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira “Introdução (Trajetória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 65-66.

<sup>135</sup> “in Bailundu and Bihe... although considered vassals of the Portuguese government... they [the Portuguese] do not have the power to compel them to do as they would like (...)” (apud HEYWOOD, Linda. *Contested Power in Angola*, *op. cit.*, p. 23).

## 2.2 - Os Sobas e os Tributos de Passagem

Por causa da descentralização política da região, os comerciantes sertanejos eram forçados a passar por vários pequenos sobados ao longo de seu trajeto. Como os sobas<sup>136</sup> eram formalmente senhores dos caminhos que levam a suas terras, eles possuíam o direito de cobrar um imposto de passagem, também chamado de *quibanda*<sup>137</sup>, sobre todas as caravanas que os visitavam<sup>138</sup>. No caso das viagens registradas no primeiro caderno de Silva Porto, essa foi a quantidade de sobas que cobraram quibanda para permitir o trânsito da caravana por suas terras:

**Tabela 2 – Sobas nas Viagens de Silva Porto**

Viagem	Duração (dias)	Sobas que receberam quibanda
1ª Viagem (Do Bié a Benguela pela terra do Huambo)	27	11
2ª Viagem (Do Bié a Benguela pela terra de Galangue)	44	9*
3ª Viagem (Do Bié ao Lui)	58	11

\* Um desses pagamentos é efetuado para o soba Dumba sem que a caravana inteira passe pelo seu domínio. Nesse caso, o pagamento foi realizado durante a guerra do Nano, entre 17 e 20 de março de 1847, quando embaixadores enviam o presente no arraial de guerra em troca de uma passagem guiada por oficiais do soba até a fronteira do território em disputa para se evitar quaisquer incidentes.

<sup>136</sup> Alguns autores utilizam o termo *oSoma* para se referir às autoridades políticas africanas. Utilizarei o por todo o trabalho o termo *soba* devido a sua recorrência nas fontes e em parte da historiografia.

<sup>137</sup> A quibanda nem sempre possuía o mesmo valor, consistindo geralmente em um maior pagamento exigido por reinos mais fortes, como o Bié e o Bailundo, ou com maior poder de barganha, como o Lutembo, que monopolizava o acesso ao caminho rumo ao Lui. BARROCAS, Deolinda & SOUZA, Maria de Jesus Souza. As populações do hinterland de Benguela e a passagem das caravanas comerciais (1846-1860), *op. cit.*, p. 98-99, 105. No caso do Bié, em que tinham que pagar quibanda todas as vezes que partiam ou chegavam de viagem, Silva Porto designava sugestivamente a corte de Ecovongo como “sorvedouro sem fundo”. SANTOS, Maria Emilia Madeira. “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 89; *Idem*, “Perspectiva do Comércio Sertanejo do Bié na Segunda Metade do Século XIX”, *op. cit.*, p. 10.

<sup>138</sup> SANTOS, Maria Emilia Madeira. Em busca dos Sítios do Poder na África Centro Ocidental. Homens e Caminhos, Exércitos e Estradas, (1483-1915). In: Angola on the Move, 2003, Berlim. Angola on the Move: Transport Routes, Communications, and History. Berlin, 2003, p. 2.

O ritual para conseguir a permissão de passagem consistia na visita do chefe da caravana ao centro do poder local, geralmente a libata grande do soba, onde encontrava com o soberano e pagava o imposto, que geralmente era retribuído pelo soba por alimentos<sup>139</sup>, abrindo a necessidade por uma nova retribuição para materializar essa aliança, funcionando como uma troca de presentes, sem, contudo, retirar a obrigatoriedade do pagamento inicial do imposto<sup>140</sup>. Um exemplo desse ritual é relatado por Silva Porto em 02 de dezembro de 1847: “Fomos levar o tributo de passagem ao soba Quindumbo, fazendo-nos presente por essa ocasião de um boi<sup>141</sup>, e quindas de farinha de milho; e o que retribuímos com uma arma e algumas latas de pólvora, por nos ser pedido”<sup>142</sup>. Com esses ganhos materiais provenientes do pagamento da quibanda e a posterior troca de presentes, os sobas tinham muito a ganhar com a passagem das caravanas por suas terras, como explicita o soba Quicumanga diante da visita de Silva Porto a suas terras:

“Terminados os cumprimentos, passou a expor os motivos da sua visita, que disse ter por objecto estreitar relações de amizade com os sertanejos do Bié, visto que com esse intuito todos lucravam: ele, em virtude da passagem continuada das caravanas, para o usufruto dos benefícios provenientes de tal passo, e nós pela segurança dos haveres e brevidade do caminho em direcção a Benguela. Respondemos afirmativamente aos desejos expendidos e concluindo por dizer que faríamos da nossa parte por corresponder. Em seguida deu ordem para a entrega de dois bois castrados, quindas de farinha

---

<sup>139</sup> A retribuição geralmente era feita com animais domésticos ou farinha, o que era responsável por parte considerável do abastecimento da caravana durante o trajeto. ALMEIDA, Márcia Cristina Pacito Fonseca. Entre cadeiras, fardas e miçangas: a troca de presentes como instrumento político na expedição portuguesa à Lunda (África Centro-Occidental, 1884-1888). In: XXII Encontro Estadual de História da ANPUH-SP, 2014, Santos. Anais do XXII Encontro Estadual de História da ANPUH-SP. Santos, 2014, p. 7.

<sup>140</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira, Em busca dos Sítios do Poder na África Centro Occidental, *op. cit.*, p. 1-2.

<sup>141</sup> Para além do seu uso na alimentação, há uma forte correlação entre gado bovino e riqueza entre vários povos Centro-Africanos. CEITA, Constança do Nascimento da Rosa Ferreira de. Silva Porto na África Central – Viye / Angola, *op. cit.*, p. 188.

<sup>142</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África, *op. cit.*, p. 318. (02/12/1847).

de milho e cabaças de capata, que retribuímos segundo o valor atendendo o rifão peculiar da tribo Quimbunda e Ganguella.”<sup>143</sup>

As vantagens materiais trazidas pela passagem das caravanas também atraíram outros grupos que não pertenciam a linhagens governantes, a exemplo dos grupos que cobravam pedágios sobre a passagem de pontes fluviais, como o que Silva Porto encontra durante a travessia de sua caravana pelo rio Cunene: “Continuámos a viagem, e chegámos à margem esquerda do rio Cunene. Pago o frete da ponte aos donos da passagem que aí se achavam postados, não obstante a chuva miúda que incomodava, passámos este rio para a margem direita<sup>144</sup>”. Para além do pagamento das quibandas, os sobas passaram a se aproveitar da passagem de caravanas por suas terras para, a partir dos mais diversos golpes, poder exigir mucanos<sup>145</sup> aos chefes de caravanas. Essa alta lucratividade do comércio de longa distância atraiu muitos grupos socialmente ascendentes de fora das linhagens governantes a comprarem títulos de nobreza para, como sobas, poderem adquirir almejados privilégios jurídicos<sup>146</sup>.

Além dos ganhos materiais, a troca de presentes ocorre na lógica de troca de dádivas, o que sempre resulta na produção de uma aliança, seja ela política, matrimonial, religiosa, econômica ou jurídica, com a troca funcionando como um contrato ou como um reforço de um contrato, já que ela força a retribuição de quem recebeu o presente. Dessa forma, a obrigação de presentear os sobas funcionava como o pagamento para contrapartidas implícitas que o soba teria que dar em troca, como lugar para acampamento, ajuda na travessia de rios, guias em caminhos difíceis, entre outras. Ao realizar essa troca de presentes, os interlocutores acionavam as estruturas políticas locais, colocando os

<sup>143</sup> *Idem, Ibidem*, p. 241-242. (20/05/1846).

<sup>144</sup> *Idem, Ibidem*, p. 286. (23/03/1847).

<sup>145</sup> Termo utilizado para nomear um crime e a sua respectiva pena, geralmente, no caso do comércio de longa distância, paga em forma de multa. O funcionamento desse mecanismo jurídico centro-africano será melhor detalhado no capítulo 3.

<sup>146</sup> MARGARIDO, Alfredo. Algumas Formas da Hegemonia Africana nas Relações com os Europeus. In: SANTOS, Maria Emilia Madeira (org.). Actas da 1.ª RIHA - Relação Europa-África no 3.º Quartel do Século XIX. Lisboa: IICT, 1989, p. 396-397; HEYWOOD, Linda. Contested Power in Angola, *op. cit.*, 2000, p. 16.

sertanejos em posição de subordinação ao legitimar o domínio do soba local, e estabelecendo uma aliança, mesmo que os termos desse acordo tivessem entendimentos distintos de cada lado<sup>147</sup>. Essas alianças poderiam ser firmadas de forma ritual, como no caso da passagem dos pombeiros de Silva Porto pela terra do soba Quicembo que, após a troca de presentes, “De sua ordem, fomos ungidos de memba [pemba], em sinal de satisfação”, realizando a unção com essa argila branca na fronte, no peito e nos braços dos administradores da caravana<sup>148</sup>. Por essa razão, esse *modus operandi* de troca de presentes já era previsto nas instruções oficiais portuguesas desde o século XVII<sup>149</sup>.

Nessa experiência adquirida ao longo do tempo, o sertanejo aprende o que é valorizado como bem de prestígio pelos sobas, podendo assim escolher com mais propriedade o produto a ser usado como presente e o que pode ser comercializado. No caso da viagem de Henrique de Carvalho à Lunda, entre 1884 e 1888, por exemplo, o major reservou cadeiras, miçangas e fardas militares portuguesas para presentear lideranças específicas, enquanto no caminho utilizava como pagamento de impostos produtos mais banais como

---

<sup>147</sup> LANNA, Marcos. Nota sobre Marcel Mauss e o ensaio sobre a dádiva. *Rev. Sociol. Polit.*, [online], 2000, n.14, p. 175, 177-178; SANTOS, Maria Emília Madeira, Em busca dos Sítios do Poder na África Centro Ocidental, *op. cit.*, p. 2; SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. Barganhando sobrevivências, *op. cit.*, p. 188; *Idem*, Sociabilidades em Trânsito, *op.cit.*, p. 24-25, 167.

<sup>148</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África, *op. cit.*, p. 327 (18/12/1847).

<sup>149</sup> Um caso interessante de como essa lógica é assimilada e apropriada pelas autoridades coloniais está nas instruções do então ministro da Marinha e do Ultramar, Manuel Pinheiro Chagas, ao major Henrique de Carvalho antes de partir para a sua expedição à Lunda:

“Um dos meios de captivar a *sympathia* dos régulos dos sertões por onde tem de atravessar a Missão, é o de se conformar com os usos e estylos do paiz, assignalando a sua passagem, para ser bem acolhida, com presentes e dadivas, a que se deve socorrer, não como tributo, mas como espontânea demonstração de amizade e boa disposição de manter estreitas relações com os que dispõem das populações de taes paizes. E, neste ponto, vem de molde recommendar á Missão o procedimento dos exploradores portuguezes por ocasião das suas viagens pela Africa e que elles nos seus interessantes livros relataram, tratando das exigências que alguns régulos ousaram fazer-lhes, que mais poderiam denominar-se verdadeiras extorsões.” (CARVALHO, 1890: 19 apud ALMEIDA, Márcia Cristina Pacito Fonseca. Entre cadeiras, fardas e miçangas, *op. cit.*, p. 6).

fazendas, pólvoras e miçangas<sup>150</sup>.

A cobrança de impostos de passagem era, para além dos interesses mais imediatos das chefias africanas, um esforço de, ao mesmo tempo, satisfazer a demanda por mercadorias europeias, asiáticas e americanas e manter a hegemonia política africana sobre os caminhos, preços das mercadorias e comerciantes envolvidos. Para cumprir tal objetivo, os sobas utilizavam, além dos impostos e mucanos, de imposições mais duras como restrições da passagem, paradas forçadas e extorsões das caravanas em troca de pagamentos maiores<sup>151</sup>. Esse foi o caso de quando o soba de Quipeio forçou Silva Porto a pagar duas vezes a quibanda, que o fez para evitar possíveis conflitos:

“Foi-nos reenviado o presente tributo de passagem da parte do soba de Quipeio, cuja libata grande demora a duas horas de marcha do local e em virtude do que tivemos de o acrescentar e assim remetê-lo, a fim de evitar desinteligências com gente de tal categoria, sempre prejudiciais à parte mais fraca [o comerciante].”<sup>152</sup>

Para os portugueses, essa lógica política funcionava como uma certa coexistência pacífica, valorizando a possibilidade de manutenção dos lugares

---

<sup>150</sup> ALMEIDA, Márcia Cristina Pacito Fonseca. Entre cadeiras, fardas e miçangas, *op. cit.*, p. 1, 5-6; HENRIQUES, Isabel Castro. Armas de Fogo em Angola no Século XIX, *op. cit.*, p. 420.

<sup>151</sup> MARGARIDO, Alfredo. Algumas Formas da Hegemonia Africana nas Relações com os Europeus, *op. cit.*, p. 398-399. Esse texto de Alfredo Margarido procura apresentar casos de setores dominados pelos africanos dentro de contextos coloniais sob uma suposta hegemonia europeia. Quando se refere ao comércio de longa distância, afirma que este estava sob hegemonia africana (pelo menos até o final do século XIX) e que, de certa forma, as estratégias dos comerciantes europeus para conseguir manter lucratividade configurariam como estratégia contra hegemônica. Concorro com o argumento, mas, curiosamente, esse exemplo parece destoar do resto do texto, no qual demonstra setores da vida social como a dificuldade de monetarização e o uso da noz de cola para alianças matrimoniais, fenômenos sob hegemonia das lógicas africanas que estavam em pleno vigor nos territórios sob suposta hegemonia portuguesa, utilizando exemplos de Luanda e imediações. Essa situação é totalmente diferente do Planalto Central, região que estava muito longe de se supor sob domínio colonial durante o século XIX, pelas várias razões já apontadas ao longo deste trabalho.

<sup>152</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África, *op. cit.*, p. 254 (28/05/1846).

de poder africanos que permitiam uma interlocução duradoura com a chefia local, o que foi por muitos séculos a única possibilidade de exploração dos territórios coloniais<sup>153</sup>. Com todas essas contradições que marcam a relação dos portugueses com centro-africanos, pelo menos até o início do século XX, Beatrix Heintze entende que a manutenção desses centros de poderes africanos assumia um caráter ambíguo para os portugueses:

“Para as caravanas que atravessavam aqueles territórios, esses centros de poder político tinham, contudo, um caráter ambíguo. Por um lado, eram encarados de forma positiva, como locais de convergência e divulgação de notícias de todo o gênero e de realização de importantes acordos comerciais a longo prazo. Por outro, os tributos particularmente elevados e a estadia involuntária por tempo indeterminado, que a permanência das caravanas nesses centros de informação e poder implicava (e que frequentemente assumia a forma de chantagem), faziam com que elas preferissem muitas vezes contornar essas regiões. O que nem sempre era possível, uma vez que os detentores do poder faziam tudo para inviabilizar tal eventualidade”<sup>154</sup>.

### 2.3 - O Interesse Africano pelos Produtos Europeus

Como já comentado no capítulo 1, as chamadas fazendas, que poderiam ser tecidos, bebidas, armas de fogo ou pólvora, eram utilizadas como bens de prestígio dos chefes africanos para reforçar sua legitimidade dentro de suas comunidades internas<sup>155</sup>. Um dos usos mais comuns desses produtos com essa finalidade é a prática de governantes africanos utilizarem o vestuário europeu, fato que Silva Porto ressalta em vários momentos, como quando visita o soba Quicumanga na primeira viagem:

---

<sup>153</sup> APARÍCIO, Maria Alexandra. Política de boa vizinhança: os chefes locais e os europeus em meados do século XIX, o caso do Dombe Grande. In: II Reunião Internacional de História da África. São Paulo/Rio de Janeiro: CEA/USP/SDG Marinha, 1997, p. 109-110.

<sup>154</sup> HEINTZE, Beatrix. Comércio Distante, Notícias e Boatos, *op. cit.*, p. 199.

<sup>155</sup> ALMEIDA, Márcia Cristina Pacito Fonseca. Comércio, bens de prestígio e insígnias de poder: interfaces entre cultura material e as agências centro-ocidentais africanas nos relatos de viagem de Henrique de Carvalho em sua expedição à Lunda (1884-1888). In: XXVII Simpósio Nacional de História, 2013, Natal. Anais do XXVII Simpósio Nacional de História. Natal, 2013, p. 11.



“[O soba Quicumanga] Trajava panos de chita fina, camisa branca fina, farda de áulico e chapéu armado, objectos estes com insígnias da realza, isto é, azul e encarnado, bandas de panos da mesma chita, no pescoço uma grande enfiada de bonecos e outros preservativos e descalço”<sup>156</sup>.

É interessante destacar que as chefias africanas geralmente combinavam os produtos europeus, a exemplo da camisa branca fina do soba Quicumanga, com as insígnias africanas. E não eram somente os soberanos que se apropriavam das fazendas europeias, sendo utilizadas pelo povo do país de Muatamjamba tanto como vestuário, quanto como produto de troca:

“O idioma pode-se dizer geral, bem assim o trajar de ambos os sexos [dos habitantes do país de Muatamjamba], porque não obstante possuírem fazendas provenientes da cera, escravos e marfim, guardam-na para resgastes e outras permutações, fazendo uso de peles no sexo masculino, e quinhangas franjadas a tapar as partes traseiras, e um retalho de oito polegadas de largo as partes dianteiras, no sexo feminino (...)”<sup>157</sup>

Outra modalidade de produtos europeus cujo uso nas sociedades africanas leva Silva Porto a dedicar muitas páginas do seu diário são as armas de fogo. Geralmente acompanhavam sua descrição observações, muitas vezes de caráter pejorativo, sobre a capacidade dos africanos de utilizar esses instrumentos, como no caso do soba Quicembo, que se feriu por causa da sua inabilidade em usar as armas de fogo:

“Não são decorridos cinco anos em que o chefe de uma caravana procedente de Pungo-Andongo fazendo negócio no local, e vendendo-lhe uma arma granadeira com o intuito de se desfazer do traste, visto que as suas armas usuais são as lazarinas, lhe disse que, sem susto a podia carregar à vontade, porque não rebentava. O imbecil, se bem lho disseram melhor o fez. Mete três cartuchos no arcabuz, que dispara, rebentando e fazendo-lhe uma grande ferida no rosto. Quis o acaso que fosse na ausência do vendedor e dos seus, porque presentes que fossem seriam vítimas da sua esperteza ou

---

<sup>156</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África, *op. cit.*, p. 242 (20/05/1846).

<sup>157</sup> *Idem, Ibidem*, p. 325 (12/12/1847).

imbecilidade, e desde então, mostrando a cicatriz e o fatal instrumento a viajantes de outras procedências, promete vingar-se dos Mondongos logo que apareçam na sua terra.”<sup>158</sup>

Para além do caso específico desse chefe local, são recorrentes os comentários de Silva Porto sobre povos que encontra no caminho que, apesar de possuírem armas de fogo por causa do comércio com os europeus, tinham dificuldades para usá-las, principalmente por causa da dificuldade de conserto desses objetos:

“Boçais a toda a prova, ignoram qualquer arte, porque se veêm na necessidade de obter dos estranhos para seu uso: (...) ficando por consequência inutilizada ao menor transtorno nas suas mãos, qualquer arma de fogo pela falta absoluta de conserto”<sup>159</sup>

Nem todos os povos africanos, na visão de Silva Porto, desconheciam o “uso adequado” das armas, como comenta sobre a habilidade do povo da tribo Luchiaje no uso e conserto dessas armas, mesmo que não as utilizassem para substituir as armas brancas:

“Pela maior parte possuem armas de fogo que obtêm pelos géneros citados [cera, escravos e marfim], e cujas à excepção do cano, são por eles consertadas com perfeição; no entretanto as do seu uso habitual são: arcos e flechas, azagaias, facões de dois gumes e além destas fabricam com esmero toda a qualidade de arma branca ofensiva.”<sup>160</sup>

Independente das particularidades de cada povo, de forma geral, os usos mais comuns de armas de fogo no interior de Angola eram os dos povos que as acumulavam como bens de prestígio ou dos que as utilizavam como instrumento de trabalho, principalmente na caça. Os imbangala são o exemplo típico do primeiro grupo, cujo governo central procurava impedir o acesso dos chefes locais às mercadorias portuguesas, entre elas as armas de fogo, para

---

<sup>158</sup> *Idem, Ibidem*, p. 327-328 (19/12/1847).

<sup>159</sup> *Idem, Ibidem*, p. 322 (05/12/1847).

<sup>160</sup> *Idem, Ibidem*, p. 325 (12/12/1847).

evitar a banalização desses produtos, garantindo o monopólio desses bens pelo jaga de Cassange. Um exemplo do segundo grupo são as aldeias quiocas, que utilizavam as armas como instrumento de caça de elefantes, combinando esses objetos com suas armas e técnicas tradicionais, sendo a arma de fogo utilizada principalmente para o abate do paquiderme após este ter caído na armadilha. Nesse caso, a adoção de armas de fogo intensificou a caça de marfim entre esse povo, que se tornaria um dos protagonistas desse comércio na segunda metade do XIX<sup>161</sup>. No que diz respeito ao uso desses instrumentos nas guerras, as armas de fogo não substituíram as armas tradicionais e possuíam uma eficácia bastante relativa, já que geralmente os exemplares distribuídos no comércio no interior eram de baixa qualidade, além de serem ainda pouco adequadas às táticas de guerra africanas. Por essa razão, seu principal uso era para assustar o inimigo com o estrondo e a fâisca, arrojando-se de uma carga mágica<sup>162</sup>.

Para além dos usos mais práticos das armas de fogo, elas passam a fazer parte do universo simbólico e religioso dos grupos africanos, como é o caso dos lozi, sediados nas margens do rio Zambeze, que tiveram seu contato com as armas de fogo na metade do século XIX. Com a introdução maciça desse produto europeu em uma sociedade em que a caça exerce papel fundamental, os lozi vão adotar em seus rituais religiosos de caça o uso simbólico das armas de fogo, e processo similar aconteceu com os quiocas na mesma época<sup>163</sup>.

Como já foi afirmado no capítulo 1, o consumo africano sempre foi seletivo, uma vez que todo comércio dependia diretamente da demanda de cada grupo centro-africano, com o poder de decidirem se tinham interesse ou não em determinadas mercadorias, o que evidentemente não era algo imutável. Nesse sentido, povos que não tinham interesse em comprar armas, se recebessem como presentes, poderiam até recusar, como era o caso dos Corocas a sul de Benguela e das populações do Cuilo<sup>164</sup>. Portanto, eram os próprios

---

<sup>161</sup> HENRIQUES, Isabel Castro. *Armas de Fogo em Angola no Século XIX*, *op. cit.*, p. 409-417.

<sup>162</sup> *Idem, Ibidem*, p. 419.

<sup>163</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira. "Rituels et Commerce à Longue Distance en Angola (seconde moitié du XIXème siècle)" In: *Nos Caminhos de África - Serventia e Posse (Angola - Século XIX)*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1998 [1991], p. 289-290.

<sup>164</sup> HENRIQUES, Isabel Castro. *Armas de Fogo em Angola no Século XIX*, *op. cit.*, p.

africanos que definiam as suas demandas e os valores de troca dos produtos, definindo não só quanto o produto seria valorizado na permuta, mas também como ele seria trocado (como mercadoria de troca ou como presente). Esse domínio africano sobre o quadro de valores comerciais levava os comerciantes sertanejos a sempre buscarem diversificar os mercados em contato em busca de reestabelecer as condições iniciais de comércio, que constantemente eram modificadas com o passar do tempo. Um caso interessante é quando, na viagem do Bié ao Lui, os pombeiros de Silva Porto encontram com um grupo de bosquímanos que, segundo Maria Emília Madeira Santos, não atribuíam nessa época valor comercial ao marfim<sup>165</sup>. Por essa razão, ao invés de procurar vender os chifres de marfim, esses africanos dão de presente esses produtos ao chefe da caravana:

“Aqui encontrámos os Cassaqueres [bosquímanos] com grande provimento de carne de três elefantes e abundância de mel, que o povo da caravana comprou por missangas e tabaco, fazendo grande provisão de ambos os objectos. O chefe dessa gente nos fez presente dois dentes dos citados animais e do mencionado alimento, que retribuimos a seu contento.”<sup>166</sup>

O comércio lícito ao longo do tempo vai resultando na quebra dos monopólios comerciais nas sociedades africanas, já que permitia com mais facilidade a participação de grupos não pertencentes às linhagens governantes, cujos chefes eram chamados de *sekulus*, que geralmente ocupavam cargos oficiais dos sobas, como o de quissongo<sup>167</sup>, chegando até mesmo a administrar

---

410-411, 424.

<sup>165</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira. “Notas às Viagens e Apontamentos de um Portuense em África: prólogo, capítulos 1º, 2º e 3º e respectivas variantes”, *op. cit.*, p. 387.

<sup>166</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África, *op. cit.*, p. 335 (12/01/1848).

<sup>167</sup> Como explicado anteriormente, quissongo era um termo utilizado para nomear os pombeiros. Segundo Serpa Pinto, no Planalto Central chamavam de quissongos do litoral até Caquingue os mesmos que eram chamados de pombeiros no Bié e Bailundo. (Serpa Pinto, 1881 apud SANTOS, Maria Emília Madeira, 1986 p. 359). Vários autores comentaram sobre as origens e significados desse termo, proveniente de *kesongo*, que era, segundo Maria Emília Madeira Santos, o principal conselheiro do rei e, segundo Linda Heywood, um oficial que ocupava o cargo de arauto público ou de guarda avançado no

alguns distritos<sup>168</sup>. A ascensão dos *sekulus* pela via do comércio se intensifica durante a década de 1860, com o crescimento do trato da borracha, já que esses grupos passarão a chefiar as próprias caravanas<sup>169</sup>, além de, como já foi dito anteriormente, comprar títulos de nobreza e minar gradativamente a legitimidade política das linhagens reinantes. Tais disputas serão importante fator de fragilização política dos reinos ovimbundo no final do século XIX<sup>170</sup>, contribuindo para as suas derrotas diante das missões de ocupação territorial dos portugueses<sup>171</sup>.

---

exército. O próprio Silva Porto aponta para os dois sentidos, entendendo que *quissongo* era o termo que designava tanto os guardas avançados que caminhavam na frente da caravana como batedores, quanto como um título honorífico africano, “correspondente a marechal”. Dentro desse significado de ser um encarregado dentro da caravana, Beatrix Heintze comenta que o termo designava duas categorias diferentes e homófonas dentro da sociedade caravaneira: significando tanto o mordomo e guarda-costas do chefe da caravana, responsável pela sua segurança, quanto aquele que cumpria o objetivo de afastar os obstáculos durante a viagem, ao caminharem à frente dos seus subordinados. HEINTZE, Beatrix. *Pioneiros Africanos*, *op. cit.*, p. 274-275; HENRIQUES, Isabel Castro. *Percursos da Modernidade em Angola*, *op. cit.*, p. 407; HEYWOOD, Linda. *Contested Power in Angola*, *op. cit.*, p. 7; SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. *Viagens e Apontamentos de um Portuense em África*, *op. cit.*, p. 236; SANTOS, Maria Emília Madeira. “Notas às Viagens e Apontamentos de um Portuense em África: prólogo, capítulos 1º, 2º e 3º e respectivas variantes”, *op. cit.*, p. 359.

<sup>168</sup> HEYWOOD, Linda. *Contested Power in Angola*, *op. cit.*, p. 7, 10.

<sup>169</sup> Sobre a emergência desses novos atores africanos no comércio caravaneiro de longa distância, ver HENRIQUES, Isabel Castro. “Comércio e empresários em Angola na 2ª. Metade do século XIX”, *op. cit.*, p. 393-413.

<sup>170</sup> HEYWOOD, Linda. *Contested Power in Angola*, *op. cit.*, p. 20-21.

<sup>171</sup> Segundo Maria Emília Madeira Santos, os africanistas da Sociedade de Geografia de Lisboa, que acompanhavam atentamente as dinâmicas políticas do interior de Angola, já percebiam a fragmentação do poder na África Central diante do surgimento de chefes guerreiros sem base social que enfraqueciam as sedes do poder das grandes monarquias. Tal situação também era percebida por sertanejos que não gozavam mais da segurança gerada anteriormente pelas cortes da Lunda, do Barotse ou do Cazembe. SANTOS, Maria Emília Madeira. *Em busca dos Sítios do Poder na África Centro Ocidental*, *op. cit.*, p. 9.

## 2.4 - O Comércio Caravaneiro diante das Adversidades

Uma das características mais marcantes do Planalto Central angolano para o comércio de longa distância era a estabilidade política frágil na região. Como já ressaltado, o caminho para Benguela só se tornara novamente possível após o fim da guerra entre o Bailundo e o Bié e, mesmo diante dessa paz entre os grandes reinos, existia o risco das caravanas passarem por territórios de sobas traiçoeiros, ou, na ausência da proteção de um soba, o risco de serem atacados por bandoleiros. As experiências e informações adquiridas ao longo do caminho sobre as condições políticas, econômicas e sociais dos povos visitados permitiam aos chefes de caravanas irem atualizando constantemente os itinerários das viagens, para reduzir os riscos envolvidos nessa situação de fragilidade constante<sup>172</sup>.

Em 15 de maio de 1846, Silva Porto parte do Bié para Benguela, iniciando a 1ª viagem registrada em seus cadernos<sup>173</sup>. Decide seguir para Benguela pelo caminho que passa pelo Huambo, evitando passar por Quiaca, onde, anteriormente, sua caravana tinha sido atacada pelos habitantes locais (em episódio que será descrito com mais detalhes no capítulo 3)<sup>174</sup>. A historiadora Maria Emília Madeira Santos sugere que o comandante do presidio de Caconda, para forçar o desvio do itinerário das caravanas comerciais para passar no presidio, chama para a guerra preta os sobados do Huambo, Bailundo, Quibanda e Quiaca, com objetivo de combater a revolta dos mondombes<sup>175</sup>, no conflito que ficou conhecido como guerra do Canduco,

---

<sup>172</sup> HEINTZE, Beatrix. Comércio Distante, Notícias e Boatos, *op. cit.*, p. 200.

<sup>173</sup> Que consistia, na realidade, na quinta viagem realizada por Silva Porto entre o Bié e Benguela.

<sup>174</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira. “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 64.

<sup>175</sup> Após séculos de coexistência pacífica com as autoridades coloniais, a região do Dombe Grande, a 80 km de Benguela, testemunhou conflitos generalizados na primeira metade do XIX causados pelo interesse crescente dos portugueses pela mineração de enxofre na região, resultando na organização da força militar supracitada que seria vitoriosa e instalaria um forte lusitano na região. APARÍCIO, Maria Alexandra. Política de boa vizinhança, *op. cit.*, p. 109-111.



Diante desse clima de instabilidade política, Caconda não se coloca exatamente como um porto seguro para os comerciantes dos sertões. O presídio, que tinha sido o principal ponto de contato entre Benguela e o interior durante os quase 20 anos de afastamento dos sertanejos do Bié (entre o fim das atividades da primeira plêiade e a ascensão da segunda), não vai aceitar com tranquilidade o reaparecimento dos sertanejos que desviavam suas rotas para evitar passar pelas dependências do presídio. Essa opção dos sertanejos foi tomada em razão dos desentendimentos com o comandante do presídio, Joaquim Ferreira de Andrade, devido ao pagamento dos impostos de passagem. Em agosto de 1846, após uma contenda por causa exatamente do imposto de passagem, o comandante Ferreira de Andrade manda atacar em emboscada a caravana do sertanejo “filho do país” José Vaz Pereira dos Santos, que viria a falecer durante o ataque. O escândalo gerou a demissão do comandante do presídio por ordem direta do governador de Benguela<sup>178</sup>.

As primeiras notícias da emboscada chegaram no Bié em novembro do mesmo ano, tendo sido trazidas por quinze carregadores sobreviventes do ataque. Após uma reunião turbulenta convocada pelo soba Riambulla e major Coimbra, reunindo todos os sertanejos residentes no Bié, diante da ameaça de invasão às libatas dos sertanejos, Silva Porto se prontificou a levar as representações do soba ao governo de Benguela para que fosse restituído das suas perdas, já que boa parte dos componentes da caravana eram seus dependentes. Em março de 1847, quando Silva Porto estava quase de partida para a 2ª viagem, chega ao Bié a caravana de Guilherme José Gonçalves, agindo a serviço do governo de Benguela, com a incumbência de solucionar a questão. Gonçalves, que teria sido o responsável por denunciar o comandante Joaquim Ferreira de Andrade quando a notícia chegou a Benguela, trouxe para o soba, como uma forma de indenização, fazendas e 600 pessoas, do total de 800 que formavam originalmente a caravana<sup>179</sup>.

---

<sup>178</sup> BARROCAS, Deolinda & SOUZA, Maria de Jesus Souza. As populações do hinterland de Benguela e a passagem das caravanas comerciais (1846-1860), *op. cit.*, p. 96; SANTOS, Maria Emília Madeira. “Introdução (Trajetória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 65-67.

<sup>179</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira. “Introdução (Trajetória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 67-70.



Com a situação normalizada no Bié, Silva Porto parte em 07 de março de 1847 para a 2ª viagem, também saindo do Bié em direção à Benguela. Dessa vez, como tinha sido alertado anteriormente por Gonçalves, o caminho estava envolvido nas chamadas guerras do Nano<sup>180</sup>, nome genérico dado às incursões militares dos grandes reinos ovimbundu, durante as décadas de 1840 e 1880, para manter a ordem na região, conseguindo reunir suprimentos de gado e escravos. Os portugueses culpavam, por esse motivo, os grandes reinos africanos por trazer instabilidade para a região<sup>181</sup>. Para que pudessem realizar essa travessia em segurança, procuraram conseguir informações<sup>182</sup> e proteção dos sobas aliados<sup>183</sup>. Como Silva Porto descreve, eles procuraram passar pelas proximidades do arraial de guerra sendo guiados por emissários do soba de Caquingue, um dos envolvidos no conflito:

“(…) passando a expor os motivos da nossa visita, que se cifravam em obter esclarecimentos sobre as guerras de que havia notícia, a fim de não cairmos em alguma cilada da parte dessa gente, ávida sempre do bem alheio. Respondeu que a guerra de Bailundo estava acampada nas imediações do rio Cutato dos Mongoias. A guerra do Ambo [Huambo] estava acampada na cabeceira do rio Canhungamua. E, finalmente, a guerra de Gallangue pronta para partir para o Humbe, e convocado ele [soba de Caquingue] para o efeito pelo respectivo soba, cujos emissários ainda se achavam na povoação, podendo por esse motivo servir-nos de guias até à citada terra. Agradecemos os esclarecimentos e aceitámos o oferecimento dos guias, após o que nos retirámos ao quilombo.”<sup>184</sup>

<sup>180</sup> Nano é o nome dado na época em Benguela ao se referir ao seu hinterland. SANTOS, Maria Emília Madeira. “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 65.

<sup>181</sup> HEYWOOD, Linda. *Contested Power in Angola*, *op. cit.*, p. 6.

<sup>182</sup> Beatrix Heintze comenta que, com o crescimento da importância de informações para as dinâmicas político-econômicas do interior, o tratamento dessas notícias se tornou procedimento fundamental para a política das cortes. Dessa forma, a divulgação das informações aos viajantes em audiências públicas era geralmente uma hábil atuação ritual, com uma comunicação vaga e devidamente montada para cumprir seus objetivos políticos. Para a autora, a *realpolitik* se dava em reuniões mais reservadas e secretas. HEINTZE, Beatrix. *Comércio Distante, Notícias e Boatos*, *op. cit.*, p. 205.

<sup>183</sup> BARROCAS, Deolinda & SOUZA, Maria de Jesus Souza. *As populações do hinterland de Benguela e a passagem das caravanas comerciais (1846-1860)*, *op. cit.*, p. 101.

<sup>184</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. *Viagens e Apontamentos de um*

Dessa forma, esses contatos com os sobas resultavam não só na circulação de bens, mas também na circulação de alianças políticas e de informações<sup>185</sup>.

Após passar pelo território em conflito sob tutela dos guias de um dos sobas envolvidos, seguem caminho mais a sul, passando por regiões menos povoadas e com maior quantidade de rios para serem atravessados, o que sempre era uma dificuldade para caravanas com centenas de membros. Por causa desse novo trajeto, Silva Porto levaria para fazer o trajeto 17 dias a mais do que na viagem no ano anterior, conforme está indicado na tabela 2. Seguindo esse trajeto mais ao sul, a caravana passaria por Caconda, agora sob administração de um comandante interino<sup>186</sup>.

Para além desse cenário maior de instabilidade regional, os sertanejos ainda estavam sujeitos a outro risco: sobas que roubavam as caravanas, a exemplo do que aconteceu com Silva Porto em maio de 1846, ao passar pela montanha de Candalla. Nesta localidade, o soba local realizou uma visita como pretexto para fazer o reconhecimento dos pontos fracos da vigilância do acampamento, o que possibilitou que coordenasse um furto à carga da caravana naquela noite<sup>187</sup>. Outro caso emblemático é o do soba Cabitta, primogênito da poderosa soberana Muene Gambo<sup>188</sup>, da terra do Lutembo,

---

Portuense em África, *op. cit.*, p. 278-279 (13/03/1847).

<sup>185</sup> HEINTZE, Beatrix. Comércio Distante, Notícias e Boatos, *op. cit.*, p. 197-198. Além da formação de redes de aliança política, circulação de capitais e de informações, uma outra dimensão das dinâmicas do comércio de longa distância no território angolano foi veiculação de doenças, espalhando pelo território epidemias como as de varíola e febre amarela. CANDIDO, Mariana. Trade, Slavery, and Migration in the Interior of Benguela, *op. cit.*, p. 72-73.

<sup>186</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África, *op. cit.*, p. 294 (04/04/1847); SANTOS, Maria Emília Madeira. “Introdução (Trajectória do Comércio do Biè)”, *op. cit.*, p. 70.

<sup>187</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África, *op. cit.*, p. 255-256 (29/05/1846); BARROCAS, Deolinda & SOUZA, Maria de Jesus Souza. As populações do hinterland de Benguela e a passagem das caravanas comerciais (1846-1860), *op. cit.*, p. 98.

<sup>188</sup> Para acompanhar a descrição de Silva Porto sobre essa soberana africana, ver: SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África, *op. cit.*, p. 328-329 (24/12/1847).

que segura a caravana em suas terras durante por 9 dias, exigindo um presente suplementar, já que o destino deles era o Lui, “uma terra de riquezas”<sup>189</sup>:

“(...) [O soba] respondendo então que: relativamente aos hóspedes que ficavam na sua terra nada tinha a dizer, visto ser essa a cláusula já estabelecida, enquanto que aos que passavam avante, seguiam para país de riqueza, e por esse motivo queria segundo presente para a passagem requerida.”<sup>190</sup>

Diante do seu grande poder de barganha, os pombeiros de Silva Porto foram obrigados pagar o imposto suplementar e obedecer aos “caprichos” do soba, que, após ser pago de acordo com seus intentos, realiza na sequência uma troca de presentes:

“Apresentou-se o soba Cabitta no quilombo a fazer-nos presente de duas cabras, galinhas, quindas de farinha de massango e cabaças de mingundo, e não obstante a grosseria e usura connosco praticada, não deixámos de fazer a competente retribuição, a fim de não ficarmos em débito com este chefe turbulento (...)”<sup>191</sup>

Outro grande desafio dos chefes de caravana eram os sobas que espalhavam boatos para provocar o medo nos membros das caravanas. Quando não tinham sucesso em dissuadir os chefes das caravanas, procuravam amedrontar os carregadores, uma estratégia que frequentemente se demonstrava bastante eficaz, pois essas histórias tinham grande credibilidade entre os trabalhadores, já que eles já conheciam essas histórias nas suas terras natais<sup>192</sup>. Um exemplo dessas histórias eram as que envolviam povos canibais,

---

<sup>189</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira. “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 106-108. É interessante destacar que Silva Porto tinha dado ordens claras aos chefes de sua caravana para procurarem evitar a todo custo passarem por essa terra, o que não foi possível já que não se conhecia outro caminho para o Lui.

<sup>190</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. *Viagens e Apontamentos de um Portuense em África*, *op. cit.*, p. 330 (28/12/1847).

<sup>191</sup> *Idem, Ibidem*, p. 331 (30/12/1847).

<sup>192</sup> HEINTZE, Beatrix. *Comércio Distante, Notícias e Boatos*, *op. cit.*, p. 210-215.

que supostamente ocupavam as regiões mais ao interior do continente. Foi aproveitando essas histórias conhecidas em várias regiões que o chefe dos Yaka, Mputu Casongo, espalhou o boato das dificuldades do caminho após a travessia do rio Cuango, incluindo a passagem por territórios de canibais, com o intuito de segurar a caravana de Alexander von Mechow em seu território<sup>193</sup>.

Em 1852, Silva Porto viria a traçar um acordo diplomático com o soba do Bailundo, criando um caminho estável e seguro para a passagem das caravanas do Bié até Benguela<sup>194</sup>. Graças a esse acordo, Silva Porto não repetirá nenhum dos dois trajetos narrados no 1º caderno.

### **2.5 - Do Bié ao Lui: em busca do Eldorado do Marfim**

Em 26 de novembro de 1847, Silva Porto envia sua gente ao Lui<sup>195</sup>, iniciando a terceira e última viagem registrada em seu primeiro caderno, sob direção de seus caixeiros Francisco Monteiro da Fonseca<sup>196</sup> e Joaquim Mariano<sup>197</sup>. Silva Porto recomendou aos dois que escrevessem um diário de viagem para registrar as informações relativas ao longo caminho em busca

---

<sup>193</sup> *Idem, Ibidem*, p. 213.

<sup>194</sup> SANTOS, Maria Emilia Madeira. “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 71. Esse acordo com o soba do Bailundo resultaria na queda da influência de Caconda sobre os comerciantes do Bié. O presidio, porém, se manteria como um importante entreposto do comércio entre a costa e as áreas mais a sul do Planalto. CANDIDO, Mariana. Trade, Slavery, and Migration in the Interior of Benguela, *op. cit.*, p. 69-70.

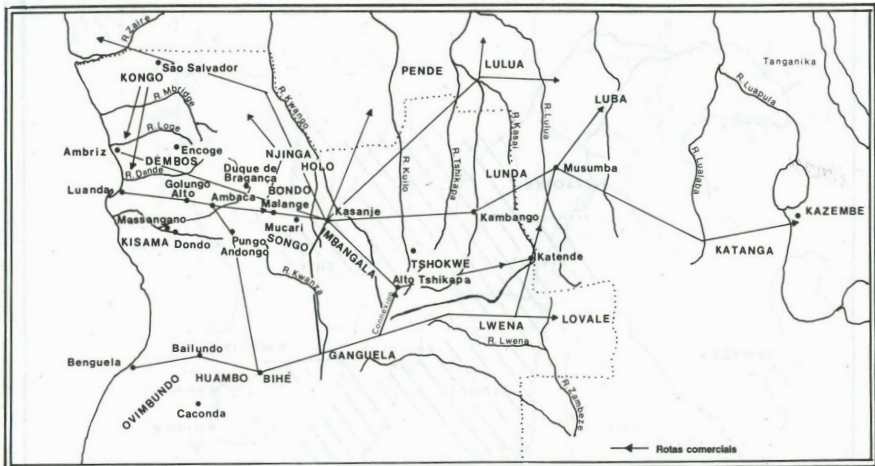
<sup>195</sup> Silva Porto já esteve antes no Lui, no ano de 1845, em caravana chefiada por seu pombeiro Joaquim Mariano. CEITA, Constança do Nascimento da Rosa Ferreira de. Silva Porto na África Central – Viye / Angola, *op. cit.*, p. 210-211.

<sup>196</sup> Não encontrei informações que comprovassem que esse caixeiro é parente do também comerciante sertanejo Manuel Monteiro da Fonseca, sendo que ambos assinariam o ofício pela ocupação militar do Bié. SANTOS, Maria Emilia Madeira. “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 49, 409.

<sup>197</sup> Muitas das informações que sobraram sobre a relação de Silva Porto com Mariano provém da correspondência trocada entre eles em 1879, na qual Mariano exigia salários antigos, enquanto Silva Porto alega que não mandou os salários em débito, e nem mandará, por causa de vultuosa dívida que o pombeiro contraiu com ele. SANTOS, Maria Emilia Madeira. “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 106.

do vale do Zambeze, na atual Zâmbia, sendo esses textos aprimorados posteriormente por Silva Porto para os incluir em seus próprios cadernos<sup>198</sup>.

### Mapa 10: Vias Comerciais de longa distância por volta de 1850



Mapa 10: HENRIQUES, Isabel Castro. *Percursos da Modernidade em Angola: Dinâmicas comerciais e transformações sociais no século XIX*. Lisboa, IICT, 1997, p. 700.

O povo do lui, também conhecido como lozi<sup>199</sup>, segundo a tradição oral registrada por Silva Porto, seria proveniente de uma combinação de

<sup>198</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira. “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 107-108.

<sup>199</sup> O termo *Luyi* significa estrangeiros, sendo o nome dado pelos antigos habitantes da planície aos conquistadores lozi provenientes do Império Lunda-Luba na segunda metade do século XVII. SANTOS, Maria Emília Madeira. “Notas às Viagens e Apontamentos de um Portuense em África: prólogo, capítulos 1º, 2º e 3º e respectivas variantes”, *op. cit.*, p. 352. O termo *lozi* foi usado pelos makololo para nomear os lui, significando planície. Desse termo, também grafado como *Rotse*, que viria *Marotse*, que significa o povo da planície que, com a equivalência de *Ba* e *Ma* em algumas línguas, daria origem ao nome da região, *Barotse*. Encyclopaedia Britannica, 1911. Disponível em: <[https://en.wikisource.org/wiki/1911\\_Encyclop%C3%A6dia\\_Britannica/Barotse\\_and\\_Barotse-land](https://en.wikisource.org/wiki/1911_Encyclop%C3%A6dia_Britannica/Barotse_and_Barotse-land)>. Acesso em 12/07/2017.

povos migrados da Lunda, do Barotse e de Ganguela<sup>200</sup>. Existem registros de comércio dos lozi com Luena desde 1795, sendo a partir daí conhecida a existência deste reino Lozi no território angolano, sendo que, por causa da recusa de seu governante Mulambuva em comercializar escravos, teria sido deixado de lado pelos pombeiros angolanos até a década de 1840<sup>201</sup>.

Durante uma crise sucessória na linhagem real do Lui após a morte de Mulambuva, em 1835, os makololo, povo provenientes da região que corresponde à antiga colônia de Orange na África do Sul, atravessaram o rio Zambeze e conquistaram a região a partir da década de 1840<sup>202</sup>. Diante da derrota militar frente aos makololo, a corte lozi migra para o norte, estabelecendo-se na região de Loculo, onde encontrarão os pombeiros de Silva Porto em 1848, como é narrado nos cadernos:

“(…) respondendo após a distribuição [de presentes] que: considerássemos a terra como própria, visto que ele não fazia distinção entre forasteiros e indígenas, porque uns e outros eram seus filhos, terminando por nos mandar entregar quatro dentes grandes de elefantes, abundância de carne de caça e de mantimento, e após o que nos retirámos. (...) A terra do Lui propriamente dita, é habitada presentemente pelo povo Genje [kololo], que dela se assenhoreou pela imbecilidade do soba Riumbo, antigo senhor da mesma; porém, se bem que tarde conhecesse o seu erro, jamais quis prestar homenagem àqueles que dela se apossaram e por esse motivo expatriando-se com parte do seu povo, se veio refugiar neste local denominado Locullo, antigamente do seu domínio, e hoje uma côrte denominada Lui.”<sup>203</sup>

---

<sup>200</sup> VANSINA, Jan. *Kingdoms of the Savanna*, *op. cit.*, p. 176-177; SANTOS, Maria Emília Madeira. “Rituels et Commerce à Longue Distance en Angola (seconde moitié du XIXème siècle)”, *op. cit.*, p. 289.

<sup>201</sup> VANSINA, Jan. *Kingdoms of the Savanna*, *op. cit.*, p. 178.

<sup>202</sup> *Idem*, *Ibidem*, p. 178-179. Silva Porto não se posiciona nesse conflito ao apoiar unilateralmente um dos povos, sendo que ao longo de sua carreira tecerá relações tanto com os Lozi, quanto com os makololo. De certa forma, o sertanejo lamenta o conflito entre esses povos ao comentar no prólogo de seu diário que passou no Bié e no Barotse “os mais belos dias da nossa vida, e [também] as mais amargas decepções”, devido a procura vã desses povos em suplantar o poder uns dos outros. SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. *Viagens e Apontamentos de um Portuense em África*, *op. cit.*, p. 225.

<sup>203</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. *Viagens e Apontamentos de um*

Mesmo após a derrota militar, os lozi sempre gozaram da proteção do espaço natural ao seu território. Com os domínios cercados pelo rio Zambeze, esse povo pôde controlar a travessia de pessoas e mercadorias a caminho das suas cidades, geralmente atraídos pelo marfim, como foi o caso dos sertanejos provenientes de Angola, a partir de 1846, e do Cabo, a partir de 1862. Quando comerciantes, exploradores e missionários atingiam a margem direita do rio, só conseguiam atravessar para a outra margem mediante a autorização e colaboração do chefe local, sendo que a travessia só se iniciava após a chegada do lugar-tenente do rei lozi, que obrigava os estrangeiros a estacionar sob a vigilância do seu suserano. O embarque era realizado sob comando do lugar tenente, que comandava os canoeiros experientes que remavam de pé, combinando equilíbrio e velocidade, levando uma média de 6 horas para concluir a travessia de uma canoa durante a época da cheia – por causa dessa barreira natural, a travessia completa de toda a caravana podia demorar alguns dias para ser concluída. Nesse transporte, sempre os últimos a realizarem a travessia eram o chefe da caravana e o lugar-tenente, ambos representando o mais alto cargo em cada uma de suas hierarquias. No caso de 1848, a travessia do Zambeze foi concretizada em 4 dias (dos dias 18 a 21 de janeiro)<sup>204</sup>, como Joaquim Mariano e Francisco Monteiro da Fonseca narram:

“fomos fazer quilombo nos matos da desembocadura para o rio Riambeje [Zambeze]. Deste local enviámos o presente denominado O-sapo para o chefe do país”<sup>205</sup>

E, após ser realizado o contato e a permissão das autoridades lozi, foi possível dar-se início à travessia do rio:

“Passámos o rio Riambeje [Zambeze] para a margem esquerda, pelo descampado presentemente inundado, e com aparências de grande lago, seguindo o rio com seu curso pelo centro, e tornando-se necessário o tempo de seis horas de uma a outra encosta do mato, para que as canoas que são de grandes dimensões, possam percorrer esse espaço”<sup>206</sup>

---

Portuense em África, *op. cit.*, p. 337-338 (22/01/1848).

<sup>204</sup> *Idem, Ibidem*, p. 336-337.

<sup>205</sup> *Idem, Ibidem*, p. 336 (17/01/1848).

<sup>206</sup> *Idem, Ibidem*, p. 336 (21/01/1848).





Figuras 6<sup>207</sup> (acima) e 7<sup>208</sup> (abaixo): Canoeiros lozi no rio Zambeze



<sup>207</sup> SANTOS, Maria Emilia Madeira. *Nos Caminhos de África - Serventia e Posse (Angola - Século XIX)*, *op. cit.*, p. 325.

<sup>208</sup> *Idem, Ibidem*, p. 329.





Figura 8: Serpa Pinto, como todos os estrangeiros no Barotse, entregou-se nas mãos dos canoieiros, sem deixar de demonstrar a insegurança com tal meio de transporte<sup>209</sup>

Após a travessia, o acampamento dos estranhos deveria ser montado próximo da corte, para que ficassem sujeitos às regras do anfitrião, um claro exemplo dos esforços de manutenção de hegemonia sobre o comércio e o território<sup>210</sup>

Foram as viagens comerciais ao Lui, para comercializar tanto com os Lozi, quanto, posteriormente, com os makololo, que geraram a polêmica de Silva Porto com David Livingstone, que estava na região em 1851. O explorador inglês afirmou na época que as caravanas de Silva Porto se recusaram a receber marfim dos soberanos locais, tendo interesse somente em escravos. Esse interesse por escravos seria tão forte que essas caravanas teriam inclusive se juntado aos makololo em uma razia ao Miqueselumbe para obterem esse “produto”. Na correspondência supracitada entre Silva Porto e Joaquim Mariano, Mariano afirma que o seu negócio nesses tempos era de

<sup>209</sup> *Idem, Ibidem*, p. 323

<sup>210</sup> *Idem*, “Os Lozi e o Zambeze: a Água e a Organização do Espaço”. In: *Nos Caminhos de África - Serventia e Posse (Angola - Século XIX)*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1998 [1992], p. 308-312.

“marfim, cera e escravos”, sendo que Maria Emília Madeira Santos acredita que as primeiras transações deviam ser mistas, já que o marfim era ainda uma mercadoria que só então começava a dar lucros e seria imprudente gastar todas as fazendas nele. De qualquer forma, segundo a autora, o Barotse era uma região que buscava mais escravos do que vendia, levando o sertanejo a utilizar o escravo como importante produto de troca pelo marfim do Lui. A estratégia desenvolvida por Silva Porto, portanto, procurava trocar escravos por fazendas no caminho, nas regiões onde os escravos eram mais baratos, e, depois, conduzi-los ao Lui para trocar por marfim<sup>211</sup>.

Sendo a caça uma das mais nobres atividades para os lozi, já que acreditavam que se tratava de uma ação feita com ajuda dos espíritos, muitas vezes essa atividade era chefiada pelo próprio rei. Nesse contexto, o fornecimento de marfim para o comércio estrangeiro era de monopólio do rei, assim como na Lunda, sendo o soberano, portanto, intermediário de todas as operações com presas de elefantes caçados em seu domínio. Isso valia tanto para as presas dos elefantes caçados pelos seus caçadores, quanto dos tributários que tinham que apresentar contribuições em marfim. Mesmo com o monopólio régio, no Lui os sertanejos encontraram, para além da fatura de marfim, diversos privilégios que não eram mais possíveis nas relações com os ovimbundo, a exemplo da ausência da necessidade de pagamento do imposto da quibanda e da inexistência do sistema de mucanos<sup>212</sup>.

Portanto, as negociações de Silva Porto com os soberanos dos territórios por onde passou foi fundamental para, não só possibilitar a passagem de suas caravanas por esses territórios, mas também para criar redes de alianças e interesses que influenciarão diretamente a dinâmica política do Planalto

---

<sup>211</sup> *Idem*, “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 112-113, 131-132. Como dito na Introdução, foi essa polêmica com Livingstone que levou Silva Porto a reunir suas anotações para tentar publicar seus cadernos. Além disso, Silva Porto, ao explicar esse procedimento comercial de compra de escravos em um dos volumes de seu caderno (9º volume – no registro do dia 4 de agosto de 1882), também procurava responder a Serpa Pinto, que teria denunciado a presença de escravos acorrentados no caminho do Lui na época de sua expedição em 1877.

<sup>212</sup> *Idem*, “Rituels et Commerce à Longue Distance en Angola (seconde moitié du XIXème siècle)”, *op. cit.*, p. 285-286; *Idem*, “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 115-116.

Central. Outra condição de existência fundamental para o sucesso do comércio de longa distância era a organização interna das caravanas, que podiam chegar a ser compostas por milhares de membros ligados por complexas lógicas de organização interna, necessitando, para manterem-se coesas e funcionais, de uma negociação constante entre esses vários interesses contraditórios, constituindo-se em uma preocupação cotidiana de qualquer comerciante sertanejo. Sobre essa organização interna das caravanas tratará o capítulo 3.



## [Capítulo três]

### A “gente da caravana”: carregadores e organização interna das caravanas de Silva Porto

#### 3.1 - A Organização Interna das Caravanas

O comércio sertanejo de longa distância do século XIX operava por grandes caravanas formadas por centenas de pessoas de diferentes origens, funções e estatutos sociais, que se relacionavam de forma complexa. Isabel Castro Henriques denominou essas unidades sociais como “máquinas para fazer comércio”, que quando estavam em movimento e passavam por diversos povoados, generalizava-se permutas, tanto as trocas de presentes entre sobas e chefes de caravana, quanto os negócios realizados diretamente pelos pombeiros ou mesmo pelos carregadores que frequentemente procuravam levar consigo objetos para os próprios negócios<sup>213</sup>. Tais caravanas, que eram nomeadas de diversas formas ao longo do interior de Angola<sup>214</sup>, serão o tema desse capítulo: discutiremos a forma de organização interna dessas caravanas e os conflitos entre seus membros, centenas de pessoas que Silva Porto chamará ora de *gente da caravana*, ora de *povo da caravana*, e que, acreditando se tratar de um conjunto amplo e que desenvolve entre si complexas relações sociais, me referirei a eles com a expressão usada por Elaine Ribeiro, *sociedade caravaneira*<sup>215</sup>.

---

<sup>213</sup> HENRIQUES, Isabel Castro, *Percursos da Modernidade em Angola*, *op. cit.*, p. 425.

<sup>214</sup> Diferentes termos africanos usados para nomear as caravanas foram registrados pelos exploradores portugueses, o que faz Beatrix Heintze sugerir que isso significava que os centro-africanos possuíam diferentes noções para definir as viagens comerciais. Capelo e Ivens dizem que o nome das caravanas no Norte é *mbaca* e no Sul é *quibuca*. Por sua vez, Heintze, citando Henrique de Carvalho, László Magyar, Joachim John Monteiro, entre outros, diz que em *umbundu* era usado o termo *ombaca* para designar a caravana para o litoral e o termo *omaca* para a caravana de um *soba*. Já Silva Porto diz que *quipamballas* são caravanas de carga, enquanto *hendo* e *ombaca* são caravanas de sertanejos e *maca* caravanas de sobas. Todas essas informações estão sistematizadas em: SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. *Sociabilidades em Trânsito*, *op. cit.*, p. 32-33.

<sup>215</sup> SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. *Sociabilidades em Trânsito*, *op. cit.*, p. 19.

No apogeu do comércio do marfim no Planalto Central, entre as décadas de 1840 e 1860, exigia-se caravanas maiores com investimentos iniciais mais vultuosos por causa dos monopólios africanos sobre o produto. Nessa época, as caravanas tinham tamanhos variados, porém geralmente eram muito grandes, sendo que as maiores integravam entre 1000 e 1500 pessoas, com relatos de época atestando que muitas ultrapassavam a quantidade de 3000 membros<sup>216</sup>. Isabel Castro Henriques, por sua vez, considera ser pouco provável que caravanas ultrapassassem a faixa de 1500 membros por causa das dificuldades de gestão e de abastecimento que tamanha quantidade de trabalhadores exigiria<sup>217</sup>. De qualquer forma, esses números variavam durante a viagem e a historiografia sugere que, devido às diferenças do mecanismo de recrutamento e remuneração (já apresentadas no 1º capítulo), as caravanas da região a sul do Cuanza eram consideravelmente maiores do que as suas correspondentes da região norte, que geralmente tinham cerca de uma centena de membros<sup>218</sup>.

Os comerciantes sertanejos, por mais opulentos que fossem, dispunham de relativamente poucos serviços permanentes, chamados no Bié de *quimbares*, grupo que raramente ultrapassava o número de 50 pessoas, entre elas homens livres e escravos. Para formar caravanas tão grandes, devido à impossibilidade no Planalto Central de arregimentação forçada de carregadores por um capitão-mor instalado em terra avassalada, como acontecia no Corredor do Cuanza, os sertanejos tinham que apelar para a contratação de pombeiros que, por sua vez, contratavam e eram responsáveis por um pequeno grupo de carregadores, geralmente na faixa de 10 indivíduos para cada um, formando uma grande rede de pequenas células de trabalhadores que tomava as proporções supracitadas<sup>219</sup>.

Seguindo essa hierarquização, após qualquer tipo de decisão do chefe da caravana tomada junto de seus imediatos, eram enviados arautos para espalharem as ordens por todo o acampamento, como relatado por Silva Porto em 17 de maio de 1846:

---

<sup>216</sup> DIAS, Jill R. Angola, *op. cit.*, p. 401.

<sup>217</sup> HENRIQUES, Isabel Castro, Percursos da Modernidade em Angola, *op. cit.*, p. 408.

<sup>218</sup> HEINTZE, Beatrix. Pioneiros Africanos, *op. cit.*, p. 280-281.

<sup>219</sup> SANTOS, Maria Emilia Madeira. “Perspectiva do Comércio Sertanejo do Bié na Segunda Metade do Século XIX”, *op. cit.*, p. 16-17.

“[...] tendo chegado os senhores sertanejos e povo Bieno de diversos pontos, e reunidos depois do ocaso, fizemos ver que o dia seguinte seria de marcha, e atendendo a ser domínio estranho aquele por onde a caravana tinha de transitar passávamos a nomear os quiçongos ou guardas avançados da frente, esperando absolutamente ninguém passasse avante (...). Terminada a audiência, e retiradas as pessoas de que se compunha aos seus respectivos quilombos mandámos deitar bando da deliberação tomada para que ninguém alegasse ignorância, e continuação da marcha no dia seguinte.”<sup>220</sup>

Com esse mecanismo, além da informação se distribuir para todos os membros da sociedade caravaneira, eram acionadas as relações de dependência entre esses trabalhadores e seus responsáveis imediatos, não permitindo que ninguém alegasse desconhecimento das decisões, pois todos se vigiavam de perto. Essa estratégia era utilizada, entre outras, para manter a disciplina e a coesão desse grande grupo que dependia essencialmente da legitimidade interna que o chefe e seus *macotas*<sup>221</sup> possuíam frente a seus subordinados<sup>222</sup>.

Dentre os carregadores que compunham a caravana, existiam diversas categorias de trabalhadores, com diferentes níveis de remuneração e prestígio. Vale destacar que, para alguns, o serviço de carregador era o princípio de uma carreira como comerciante, uma das opções mais rentáveis e prestigiosas para membros de linhagens não-governantes. Dessa forma, para além da divisão mais rígida entre estatutos sociais de escravos, alforriados e homens livres provenientes de camadas sociais diversas, o serviço de carregador produzia distinções sociais de acordo com o tipo de mercadoria carregada pelo

---

<sup>220</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África, *op. cit.*, p. 236 (17/05/1846).

<sup>221</sup> Termo usado para designar os empregados de confiança do sertanejo, que não podia depender seus ganhos somente dos resultados das próprias viagens, inclusive porque, com frequência, tinha sua saída limitada pelo soba do Bié. Dessa forma, contratavam geralmente esses dois ou três funcionários para chefiar as caravanas em seu lugar, além de acompanhá-lo nas caravanas que chefiava. SANTOS, Maria Emília Madeira. “Perspectiva do Comércio Sertanejo do Bié na Segunda Metade do Século XIX”, *op. cit.*, p. 17. Esse termo aparecerá em outras ocasiões para denominar os conselheiros do soba e os membros das cortes africanas.

<sup>222</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira. “Perspectiva do Comércio Sertanejo do Bié na Segunda Metade do Século XIX”, *op. cit.*, p. 23, 26; HENRIQUES, Isabel Castro, Percursos da Modernidade em Angola, *op. cit.*, p. 420.

trabalhador. Portanto, os carregadores da tipoia na qual ficava deitado o chefe da caravana e de produtos mais valiosos como tecidos eram os mais influentes e bem pagos da sua categoria. Gradativamente, ao carregarem produtos de menor valor como vidros, porcelanas, armas, aguardente e, o menos valioso de todos, sal, os carregadores tornavam-se menos influentes<sup>223</sup>. Também se dividiam as categorias de escravos das caravanas de acordo com a natureza de seus serviços, sendo que os escravos da aldeia podiam ser carregadores também, enquanto os escravos comprados no caminho, chamados de *kikumba*, serviam para exercer tarefas exclusivas de mulheres, como cozinhar e lavar roupa. Para que esse sistema de distinções fosse possível, tais cargas, que eram organizadas em fardos por meses antes da partida, eram devidamente divididas por suas faixas de valores e pela capacidade de transporte de seu peso pelos carregadores<sup>224</sup>.

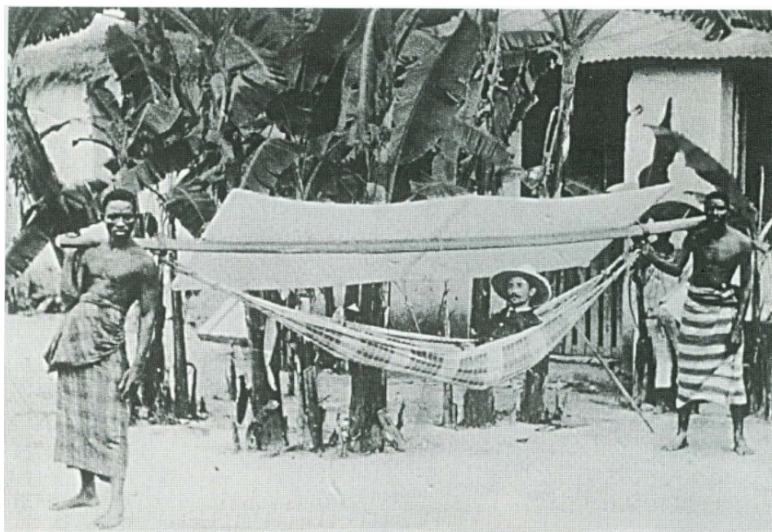


Figura 9 – Carregadores de Tipoia<sup>225</sup>

<sup>223</sup> HEINTZE, Beatrix. *Pioneiros Africanos*, *op. cit.*, p. 277-278.

<sup>224</sup> HENRIQUES, Isabel Castro, *Percursos da Modernidade em Angola*, *op. cit.*, p. 407-410.

<sup>225</sup> SANTOS, Maria Emilia Madeira. *Nos Caminhos de África - Serventia e Posse (Angola - Século XIX)*, *op. cit.*, p. 205.



Também acompanhavam a caravana outros tipos de agentes, como os intérpretes de línguas africanas, os *kalei*<sup>226</sup>; os ajudantes dos carregadores, que geralmente eram seus parentes (esposa e filhos), criados, escravos ou jovens que por iniciativa própria prestavam esse serviço, que cozinhavam, buscavam água e transportavam para o carregador os bens pessoais, provisões e artigos para serem comercializados; os comerciantes menores e outras pessoas que desejavam viajar para o interior ou para o litoral que aproveitavam a passagem das grandes caravanas em busca de realizar tais travessias com maior segurança<sup>227</sup>. Algumas caravanas terão entre seus membros carregadores exercendo função de caçadores, ferreiros, alfaiates e carpinteiros, que, com esses ofícios, poderiam ganhar prestígio dentro da sociedade caravaneira ao se destacarem pelas suas habilidades específicas<sup>228</sup>.

Para que o comércio de longa distância prosperasse, para além do número de membros da caravana que, ao ser vultuoso, emanava maior respeito frente aos sobas e a grupos de bandoleiros do caminho, além de ter um potencial de carregamento que estava preparado para as perdas de carregadores por doenças, acidentes e fugas sem ter que abandonar a carga no meio do caminho, era fundamental a disciplina interna para permitir a coesão de grupo tão numeroso e a posse de armas de fogo para a proteção interna da caravana<sup>229</sup>.

Como dito na citação anterior de Silva Porto, a atuação dos pombeiros (quissongos) durante a caminhada era sempre na frente de seu grupo, sem serem ultrapassados por ninguém, retirando do caminho obstáculos naturais ou plantados por povoações da região para conseguir, através de golpes,

---

<sup>226</sup> HENRIQUES, Isabel Castro, *Percursos da Modernidade em Angola*, *op. cit.*, p. 407.

<sup>227</sup> HEINTZE, Beatrix. *Pioneiros Africanos*, *op. cit.*, p. 279-280. Um exemplo desse uso é apresentado por Elaine Ribeiro, quando se refere ao cozinheiro José, que teria permanecido na caravana de Henrique de Carvalho em direção à Lunda até o momento de sua fuga, pois, na hipótese da autora, tinha o desejo de utilizar a caravana como possibilidade para se deslocar a uma região diferente de onde viera. SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. *Barganhando sobrevivências*, *op. cit.*, p. 168.

<sup>228</sup> SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. *Sociabilidades em Trânsito*, *op. cit.*, p. 37-42.

<sup>229</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira. “Perspectiva do Comércio Sertanejo do Bié na Segunda Metade do Século XIX”, *op. cit.*, p. 18-19.

condenações de mucanos<sup>230</sup>. Além de guiar seus carregadores, os pombeiros eram também os responsáveis pela sua remuneração: recebendo do chefe da caravana o chamado *banzo*, que consistia numa quantidade padronizada de fazendas relativa ao número de carregadores a serem remunerados. Esse conjunto de fazendas, somado ao salário pessoal do pombeiro, ficava sob sua responsabilidade durante a viagem podendo, ao chegar ao destino, ser utilizado em sub-viagens dos pombeiros com seus carregadores para trocar os banzos por marfim enquanto o sertanejo negociava diretamente com o suserano do país. Os banzos eram pagos por viagem, já que os carregadores bienes recebiam pelo ato de saída das suas terras, e não pelo tempo de duração da viagem<sup>231</sup>. Portanto, no final sobrava aos carregadores uma remuneração baixa dividida em um salário pago em tecidos e uma ração, nome dado ao subsídio para alimentação diária<sup>232</sup>.

---

<sup>230</sup> HEINTZE, Beatrix. *Pioneiros Africanos*, *op. cit.*, p. 372; SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. *Viagens e Apontamentos de um Portuense em África*, *op. cit.*, p. 237-238 (18/05/1846).

<sup>231</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira. “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 87-88, 101-102. Como o primeiro caderno de Silva Porto só relatava a narrativa das viagens e não do período em que ficavam estacionados no Bié, em Benguela ou no Lui, a única menção a pagamento de carregadores que aparece na fonte ocorre no encontro com Guilherme José Gonçalves que, na correria da sua chegada ao Bié, tinha várias atividades para realizar, entre elas, o pagamento dos seus carregadores. SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. *Viagens e Apontamentos de um Portuense em África*, *op. cit.*, p. 274-276 (07/03/1847).

<sup>232</sup> HEINTZE, Beatrix. *Pioneiros Africanos*, *op. cit.*, p. 284-285, 292. Para Isabel Castro Henriques, o fato do pagamento ser em fazendas é especialmente prejudicial ao trabalhador africano, já que, ao contrário do ganho monetário, tratava-se de um produto que era muito difícil de acumular por iniciativa própria, sendo que os mais astutos penetravam no mato em regiões menos frequentadas pelo comércio normal para obter em troca produtos de mais fácil acumulação como marfim e escravos. HENRIQUES, Isabel Castro. *Percursos da Modernidade em Angola*, *op. cit.*, p. 410-411. Acredito que a materialidade dessa questão fica bastante visível no exemplo citado por Elaine Ribeiro do criado Antonio, membro da comitiva de Henrique de Carvalho, que, para comprar produtos para o major doente, vendeu todos os tecidos que tinha, incluindo as roupas do corpo, ficando só com “uma pequena toalha da cara a cobrir-se”. SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. *Barganhando sobrevivências*, *op. cit.*, p. 195.

A contratação de carregadores via pombeiros consistia então em uma relação caracterizada por Maria Emília Madeira Santos como um “pau de dois bicos”, analogia que em uma versão menos lusitana poderia ser “traduzida” ao público brasileiro como uma “faca de dois gumes”. Isso ocorre, pois os pombeiros, que faziam bons negócios em suas viagens subsidiárias, forneciam ao sertanejo uma grande quantidade de carregadores de boa qualidade a salários baixos, ao mesmo tempo que, concentravam entre si boa parte dos resultados dos negócios, já que o sertanejo não possuía o menor controle sobre os rendimentos das viagens subsidiárias. Com o passar do tempo, os lucros dos sertanejos foram se reduzindo, seja por causa das dívidas com as casas comerciais do litoral, seja por causa da retenção de riquezas pelos seus intermediários africanos, condições que tornavam possível o comércio sertanejo de longa distância, mas também o deixava frágil frente a concorrência crescente que surge a partir da década de 1860 das caravanas de borracha lideradas diretamente por chefes ovimbundo<sup>233</sup>.

As armas de fogo, instrumentos aos quais os ovimbundo em geral estavam acostumados e dominavam seu manejo, consistiam em questão fundamental para a defesa interna da caravana frente a bandoleiros do caminho. Além de serem um fator de intimidação, os carregadores armados permitiam uma proteção constante à comitiva em marcha, sendo um grande perigo sair da multidão durante a caminhada. Era o caso dos doentes que, quando ficavam para trás, poderiam ser sequestrados e, assim que tratados, vendidos como escravos. O risco também existia para pequenos grupos que ficassem para trás, já que poderiam com facilidade cair em uma emboscada, caso um grupo de salteadores estivesse escondido na vegetação em volta e, em questão de instantes, com um tiro à queima roupa contra um carregador, e com a subsequente a falta de reação dos companheiros aturdidos, serem levadas as cargas de fazendas europeias ou outras, valiosas no interior do continente<sup>234</sup>.

---

<sup>233</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira. “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 89, 97-98.

<sup>234</sup> *Idem*. “Perspectiva do Comércio Sertanejo do Bié na Segunda Metade do Século XIX”, *op. cit.*, p. 26, 29-30. Uma caravana na década de 1880 era considerada bem armada quando dispunha de cerca de 100 armas de fogo. Geralmente as caravanas sertanejas na época possuíam número próximo a esse na viagem de ida, porém, na viagem de volta esse número era consideravelmente menor, devido ao uso das armas como fazendas de troca.

Para além dos temores constantes que estão no centro da preocupação dos sertanejos, nas viagens registradas no 1º caderno de Silva Porto há dois momentos que os riscos de ataques à comitiva são lembrados. O primeiro foi um ataque a dois carregadores de outra caravana que encontra na 2ª viagem. Os desafortunados haviam saído do conjunto da caravana para procurar o pássaro do mel, animal utilizado pelos africanos para localizar colmeias selvagens de abelhas, onde podiam retirar cera, produto de altíssima procura no litoral. Enquanto buscavam o pássaro foram pegos numa emboscada por bandoleiros, sendo assassinados. Seus corpos foram deixados no caminho sem serem sepultados, sendo encontrados pela comitiva de Silva Porto alguns dias depois do ataque<sup>235</sup>. Outro caso notável foi a experiência já citada de Silva Porto ao ser atacado em Quiaca em viagem realizada em 1845. O ataque foi realizado pelo povo cassoco que pretendia sequestrar a caravana chefiada por António Luís de Sousa Castro, da qual Silva Porto fazia parte na época. Sendo previamente avisados do risco que corriam, a comitiva esperou o ataque em posição estratégica e, quando a luta se iniciou, já estavam preparados para um longo embate de seis horas de intensa troca de tiros<sup>236</sup>, como relembra do episódio ao passar novamente na região em 21 de março de 1847:

“Não será fora de propósito dar conta ao leitor do acontecimento por que passámos neste mesmo local, faz hoje dois anos e nove dias, arquivado no nosso memorial [de mucanos em] «12 de Março de 1845». (...) sendo dez horas da manhã, os agressores em número superior, correndo e saltando como gamos pela encosta do mato para o rio, transpor este, chegar dez passos distante do nosso local, apontar e disparar, tudo foi obra de um momento. A este rompimento responde-se em regra com outra descarga, e depois de aturado fogo por espaço de seis horas, isto é às quatro da tarde, nossos inimigos retiravam vergonhosamente para as povoações, deixando no solo dez mortos, exceptuando grande número de feridos, da nossa parte cinco destes, e isto pela estupidez da gente local, dando fogo na retaguarda de seus companheiros da frente.”<sup>237</sup>

---

<sup>235</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. *Viagens e Apontamentos de um Portuense em África*, *op. cit.*, p. 291-294 (29/03/1847 e 01/04/1847).

<sup>236</sup> SANTOS, Maria Emilia Madeira. “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 64.

<sup>237</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. *Viagens e Apontamentos de um*

Para o sucesso da viagem, também tinham que ser considerados outros fatores. Existia toda uma série de regras invisíveis que eram aceitas pela coletividade (dizendo respeito, por exemplo, a quanto tempo podia-se marchar por dia, quantas refeições eram feitas, quantas pessoas podiam dormir por residência, entre outros) que, por serem costumes em comum entre os membros da caravana, eram reivindicadas como direitos adquiridos se fossem desrespeitadas pelo chefe da caravana. E é com base nesses direitos costumeiros que se construía uma resistência cotidiana dos trabalhadores que faziam valer suas aspirações no contexto da realidade dura em que viviam<sup>238</sup>. No outro lado da relação, isso vai aparecer no discurso do sertanejo como o “esforço prudente” de se exigir dos seus trabalhadores, entendendo que a ultrapassagem desses limites colocava em risco a integridade e o funcionamento da caravana<sup>239</sup>. São vários os exemplos desses direitos costumeiros dos carregadores que os chefes “prudentes” não desrespeitavam: um deles era o ritmo de caminhada, que raramente excedia 4 ou 5 horas diárias, em um avanço médio de 12 a 15 quilômetros<sup>240</sup>; outro exemplo era a quantidade de peso carregado por cada carregador, já que os próprios carregadores eram quem organizavam a carga da sua maneira antes da partida e se recusavam a carregar fardos excessivamente pesados<sup>241</sup>. Essa condição, evidentemente, não impedia que esses trabalhadores estivessem sujeitos à exploração extrema,

---

Portuense em África, *op. cit.*, p. 284-285 (21/03/1847).

<sup>238</sup> THOMPSON, Edward Palmer. *Costumes em Comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 15-17, 21; SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. *Barganhando sobrevivências*, *op. cit.*, p. 25.

<sup>239</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira. “Perspectiva do Comércio Sertanejo do Bié na Segunda Metade do Século XIX”, *op. cit.*, p. 24-25.

<sup>240</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. *Viagens e Apontamentos de um Portuense em África*, *op. cit.*, p. 237-238 (18/05/1846); HEINTZE, Beatrix. *Pioneiros Africanos*, *op. cit.*, p. 353. Silva Porto, porém, diz que, às vezes, por causa de paradas para esperar a junção com a retaguarda, as marchas diárias podiam alcançar até 10 horas.

<sup>241</sup> SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. *Sociabilidades em Trânsito*, *op. cit.*, p. 45-46. O carregador do Bié geralmente carregava carga média de 64 libras (29 kg), mas transportava também, quando não tinha ninguém a auxiliá-lo, sua alimentação, armas, objetos para cozinhar e esteira para dormir o que aumentava consideravelmente o seu fardo, podendo chegar a 90-95 libras (40-43 kg). HENRIQUES, Isabel Castro, *Percursos da Modernidade em Angola*, *op. cit.*, p. 409.

marcada por jornadas exaustivas, passando por terrenos difíceis e perigosos, e estando sujeitos a fome e a doenças<sup>242</sup>.

A interferência dos carregadores para o sucesso da caravana não se resumia somente a essa barganha reivindicativa, sendo que seu funcionamento também dependia radicalmente de conhecimentos técnicos que envolviam o ato de carregar, consistindo no que Elaine Ribeiro nomeou com a expressão “saber fazer”. O saber fazer incluía conhecer os terrenos e os produtos que estavam sendo carregados, saber no caminho onde pisar e como pisar, o uso de suportes para distribuir o peso do fardo e poder encostar-se em uma árvore na hora de descanso sem derrubar a carga, entre outros conhecimentos práticos que permitiam a realização desses trabalhos manuais com maior excelência. Utilizando esses conhecimentos, os carregadores centro-africanos procuravam satisfazer suas vontades e necessidades, tornando menos insalubres suas condições de vida e trabalho. Portanto, apesar do desprezo que sugeria a visão do observador europeu, os carregadores não agiam somente de forma mecânica para assegurar sua existência, mas utilizavam do seu conhecimento técnico para fazer seu trabalho, já que eles sabiam como fazê-lo<sup>243</sup>.

Dessa forma, a existência e o funcionamento das caravanas se regiam por vínculos sociais de responsabilidade que os membros criavam entre si. Os pombeiros eram responsáveis pela proteção e pagamento de seus carregadores, assim como os carregadores pelo carregamento da carga de cada pombeiro. Da mesma forma, os ajudantes dos carregadores eram responsáveis por auxiliar seus respectivos amos. Analogamente, o chefe da caravana era responsável por todo o seu povo que, para permitir a realização dos seus negócios, precisava se manter coeso e bem protegido, mesmo que diante de conflitos e negociações internas e externas<sup>244</sup>. E dessa forma, organizavam-se milhares de pessoas que poderiam atravessar centenas de quilômetros fora do domínio colonial português, responsáveis por boa parte do comércio lícito de Angola.

---

<sup>242</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira. “Perspectiva do Comércio Sertanejo do Bié na Segunda Metade do Século XIX”, *op. cit.*, p. 19-20.

<sup>243</sup> SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. Sociabilidades em Trânsito, *op. cit.*, p. 31, 42-44.

<sup>244</sup> SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. Sociabilidades em Trânsito, *op. cit.*, p. 148.

### 3.2 - “Abril, Águas Mil”: a vida na caravana para além dos fardos

Como já comentado no 2º capítulo, a 2ª viagem de Silva Porto para Benguela foi consideravelmente mais longa que a primeira, ao desviar do caminho mais direto pelo Huambo. Além de passar por um caminho maior, essa viagem tornou-se mais difícil por causa dos seus desafios naturais, principalmente dois: a estação do ano, março e abril, que em Angola é estação das chuvas, como bem se refere um ditado de época, “Abril, águas mil”<sup>245</sup>, e a maior presença de rios pelo caminho, o que envolvia um grande esforço para a travessia, problema ainda mais acentuado na época das chuvas, na qual os rios estavam em cheia (confira os caminhos das duas viagens no mapa 9 do capítulo 2).

Nessa época, a travessia de rios por uma caravana composta por tamanha quantidade de pessoas e cargas tornava-se um verdadeiro desafio, consistindo em um processo que poderia demorar dias até transferir toda a caravana de uma margem à outra. Muitos dos caminhos do comércio de longa distância passavam por rios profundos ou rios cuja vazão aumentara tanto com a cheia que era impossível realizar uma travessia a vau, termo da época para quando os carregadores atravessavam o rio andando a pé no seu fundo. Na ausência de pontes já construídas, como o caso da ponte sobre o rio Cunene, referida no capítulo 2, cujos construtores exigiam pagamento de pedágio<sup>246</sup>, o povo da caravana conseguia, em questão de horas, improvisar uma forma de travessia segura, coletando madeira das árvores em volta e construindo pontes, como fizeram no dia 1º de abril de 1847:

“Concluído o trabalho do quilombo mandámos em transporte de madeira, cascas da mesma, e cordas, para a feitura de ponte, que ficou pronta às cinco horas da tarde; e, feita entre os intervalos de umas e outras pedras, por baixo das quais corre a água, num espaço de alguma lonjura, deu lugar a que o trabalho fosse feito com facilidade, atendendo a que a madeira lançada sobre as citadas pedras em proporção das aberturas, cintada com

---

<sup>245</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África, *op. cit.*, p. 294 (02/04/1847).

<sup>246</sup> Veja a nota 145 do capítulo 2.

as cascas que se faziam fixar passando-lhes as cordas. Desta maneira, fabricámos cinco pequenas pontes em lugar de uma.<sup>247</sup>

A fragilidade dessas pontes por vezes forçava uma logística bastante elaborada para permitir a passagem de pessoas e cargas com o mínimo possível de perdas<sup>248</sup>, como no caso da ponte que constroem no dia 8 de abril do mesmo ano que, como não tinham uma sequência de pedras a serem conectadas com os troncos de madeira, como no caso anterior, fizeram uma espécie de paliçada para passarem as cargas de mão em mão:

“Concluído o trabalho do quilombo mandámos em transporte de madeira, cascas da mesma e cordas, para a construção de ponte no rio. Com efeito toma-se tarefa não só pesada mas enfadonha repetida como tem sido (...). Na presente estação que os rios não oferecem vau: um até três paus segundo a largura dos mesmos, formam pela maior parte as pontes dos indígenas aquém do Bié, nos quais similar a macacos, se agarram algumas pessoas por espaço de horas, passando de uma a outras mãos, cargas e pessoas até a total passagem da caravana. Este meio, com o inconveniente de prejudicial pelo incómodo, risco e demora de tempo, não convém a uma caravana daquela procedência, sujeitando-se por tal motivo a construção de pontes sólidas e duráveis por espaço de um ou dois anos.<sup>249</sup>”

---

<sup>247</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da, *op. cit.*, p. 293 (01/04/1847).

<sup>248</sup> HEINTZE, Beatrix. *Pioneiros Africanos, op. cit.*, p. 354-355.

<sup>249</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. *Viagens e Apontamentos de um Portuense em África, op. cit.*, p. 296-297 (08/04/1847).





Figuras 10<sup>250</sup> (acima) e 11<sup>251</sup> (abaixo) – Pontes para a Travessia de Rios, a primeira delas conectando pedras com troncos de madeira, a segunda com troncos estendidos acima do leito dos rios.



<sup>250</sup> HENRIQUES, Isabel Castro, *Percursos da Modernidade em Angola*, *op. cit.*, p. 252.

<sup>251</sup> HEINTZE, Beatrix. *Pioneiros Africanos*, *op. cit.*, p. 289.

Em situações mais críticas, no qual o leito do rio estava largo demais para ser atravessado por uma ponte, mobilizava-se o povo da caravana para construir canoas a partir das cascas das árvores do entorno. Essa obra de rapidez e dimensões impressionantes, na qual se instalava no acampamento em questão de horas um verdadeiro estaleiro improvisado onde se construíam dezenas de canoas, era por si só um contra-argumento àqueles que acreditavam que os africanos selvagens exerciam seus serviços de forma instintiva e irracional. Apesar disso, Silva Porto sempre que possível procurava evitar o uso de canoas, já que era uma forma de transporte menos segura, com uma grande possibilidade de ocorrência de acidentes, além de uma travessia mais morosa de uma margem à outra, podendo durar vários dias<sup>252</sup>, o que também significava, portanto, um período de grande vulnerabilidade frente a ataque de ladrões. Por outro lado, em 28 de março de 1847, o sertanejo conseguiu, após a travessia, aproveitar esse esforço coletivo para inclusive obter recursos novos, vendendo as canoas para as povoações locais<sup>253</sup>.

Mesmo quando no caminho não era necessária a travessia de rios, as habilidades e conhecimentos de construção dos carregadores eram necessárias para uma das mais importantes tarefas diárias previstas: a construção de acampamentos, os chamados *quilombos*. Geralmente, os acampamentos eram construídos para impedir ataques e roubos de mercadorias, construindo uma linha externa de paliçadas, que ficavam em volta de algumas centenas de *cubatas* (residências nas quais se encaixavam de 2 a 4 carregadores) montadas em círculo em volta de um espaço redondo e aberto, onde eram instaladas as cubatas das pessoas mais importantes e os fardos de mercadoria<sup>254</sup>. Nem em todas as noites era possível construir um acampamento novo, o que dependia principalmente da hora que chegavam ao local de descanso, podendo-se, no verão, dormir sem acampamento, abrigados somente pelas copas das árvores<sup>255</sup>. Nas viagens de volta, geralmente a caravana passava pelos mesmos

---

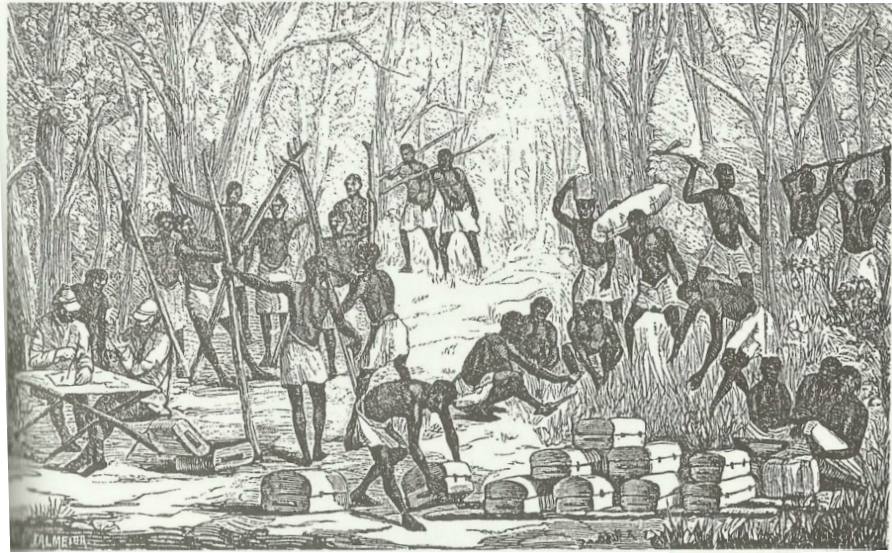
<sup>252</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África, *op. cit.*, p. 287-290 (24/03/1847 e 26/03/1847).

<sup>253</sup> *Idem*, *Ibidem*, p. 291 (28/03/1847).

<sup>254</sup> HENRIQUES, Isabel Castro, Percursos da Modernidade em Angola, *op. cit.*, p. 422. Para mais especificações sobre o formato e tamanho das cubatas, ver: HEINTZE, Beatrix. Pioneiros Africanos, *op. cit.*, p. 356-357.

<sup>255</sup> É o caso do dia 07/06/1846 e de todos os outros que o autor diz que “pernoitaram”

pontos da ida, reencontrando os acampamentos que tinham deixado para trás; porém, o povo da caravana não os reutilizavam, já que a madeira ficava ressecada e possuía um grande risco de incêndio, um dos maiores temores da vida nos sertões<sup>256</sup>.



Figuras 12<sup>257</sup> (acima) e 13<sup>258</sup> (pág. seguinte) – a instalação de um quilombo e as cubatas construídas

---

no local. SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. *Viagens e Apontamentos de um Portuense em África*, *op. cit.*, p. 260.

<sup>256</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira. “Perspectiva do Comércio Sertanejo do Bié na Segunda Metade do Século XIX”, *op. cit.*, p. 27.

<sup>257</sup> HENRIQUES, Isabel Castro, *Percursos da Modernidade em Angola*, *op. cit.*, p. 241.

<sup>258</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira. “Perspectiva do Comércio Sertanejo do Bié na Segunda Metade do Século XIX”, *op. cit.*, p. 53.





Para além da travessia de rios, o período das chuvas trazia toda uma série de dificuldades, com frequência forçando a interrupção da marcha no meio do caminho, impossibilitando a saída da caravana do local onde estava acampada ou até mesmo episódios nos quais a construção do quilombo não era concluída<sup>259</sup>, ou outros incômodos, como o episódio do dia 7 de dezembro 1847, no qual a chuva havia molhado as fazendas destinadas ao comércio, necessitando de desfazer os fardos para estender os tecidos<sup>260</sup>. Além disso, a estação da chuva dificultava a contratação de carregadores, pois eles geralmente estavam trabalhando em seus campos nessa época. Como já dito acima, era dificultada também a travessia dos pântanos e rios, o que aumentava os riscos de perda de carga e morte dos carregadores, além dos riscos para saúde dos

---

<sup>259</sup> Para uma dimensão do tamanho das dificuldades, somente nas viagens registradas no primeiro caderno, a chuva impossibilitou que a caravana saísse do lugar nos dias 31/03/1847, 02/04/1847, 06/04/1847, 29/11/1847, 05/12/1847, 13/12/1847 e 21/12/1847.

<sup>260</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África, *op. cit.*, p. 334 (07/12/1847).

membros das caravanas por causa de doenças infecciosas. Outro problema sério era o crescimento do capim da savana, que podia nessa época atingir a altura de um homem, dificultando o reconhecimento dos caminhos<sup>261</sup>.

No dia 22 de março de 1847, estacionado no sítio Cassenhe, nas margens do rio Cunene, Silva Porto narra as dificuldades da caravana em um dia de chuva constante:

“Mimoseados a meio caminho por copiosa chuva, em continuação pelo resto do dia e por toda a noite, deu ela causa a que ficássemos com o quilombo incompleto e mortificada a maior parte da gente exposta aos seus rigores. **Nestas ocasiões não há pai por filho, nem filho por pai**, e felizes aqueles que conseguiram o acabamento de um ou duas barracas porque nelas se aglomera o rancho da mesma família, enquanto que os estranhos na impossibilidade de tais meios porque chegaram mais tarde no local, ou porque lhes foi necessário voltar à retaguarda em busca de qualquer parente transviado, ou finalmente por mais demorados na condução dos objectos para a sua feitura, de ordinário ficam desabrigados, aquecendo-se ao fogo, único resguardo da intempérie do tempo.”<sup>262</sup>

Sem negar a insalubridade que marca o episódio, discordo da visão do nosso “observador participante” quando sugere que, em momentos de dificuldade, dissolvem-se toda forma de vínculos de solidariedade interna dentro da caravana, na expressão Silva Porto, “não há pai por filho, nem filho por pai”. Para além dos vínculos sociais de responsabilidade já citados, que permitiam o funcionamento coletivo da caravana (ritmo de marcha, disciplina, segurança, remuneração, entre outros), os elos sociais aparecem em outros níveis da vida em caravana, como Silva Porto relata em 17 de maio de 1846:

“Exceptuando a fome e o cansaço, o momento em que de qualquer barraca sai um cantador qualquer para dar princípio ao canto das viagens, que a turba geralmente acompanha por espaço de meia ou uma hora, e finalmente o silêncio que o pregoeiro requer para deitar pregão, ocasiões estas em que a taciturnidade se torna sepulcral. (...) De tudo tratam os indígenas, sempre

---

<sup>261</sup> HEINTZE, Beatrix. *Pioneiros Africanos*, *op. cit.*, p. 296-297.

<sup>262</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. *Viagens e Apontamentos de um Portuense em África*, *op. cit.*, p. 286 (22/03/1847). Grifo meu.

comendo, sempre chasqueando-se e sempre rindo, até que cerca das dez para as onze horas termina a lida, para dar lugar ao sono (...).<sup>263</sup>

As cantorias descritas faziam parte do cotidiano da caravana, sendo usadas pelos carregadores, por exemplo, para manter a coesão e o ritmo de marcha, fundamental para aqueles que tinham que dividir o mesmo fardo, como os carregadores de tipoia ou de dentes de elefante. Também eram comuns para o lazer dos trabalhadores que, para o desagrado de muitos europeus, as cantorias e danças fossem realizadas até altas horas, como no caso citado. Além da música, no relato desse dia, Silva Porto também destaca o ato de grupos menores de comer juntos entre si, que era dentro da sociedade caravaneira uma forma de demonstração de afinidades políticas e de parentesco, sendo que eram geralmente membros do próprio grupo os responsáveis por adquirir os alimentos comuns<sup>264</sup>.

Outro fator que remete à organização interna da caravana e seus vínculos sociais emerge no trecho da penúltima citação original de Silva Porto: “de ordinário ficam desabrigados, aquecendo-se ao fogo, único resguardo da intempérie do tempo”. No dia seguinte, quando também foram perturbados por fortes chuvas, narra que novamente fizeram uma grande fogueira, mesmo sem nem montar o acampamento naquela noite:

**“O nosso primeiro cuidado** foi tratar de arranjar grande fogueira à qual se iam aquecendo todos aqueles que principiaram de dar entrada das duas horas em adiante, e que em virtude do cansaço, nem se importavam com barracas. O fogo, como sempre, foi a sua única cobertura pelo resto do dia, e por toda a noite; as panelas de chiubira a que juntavam a raiz do bunde, se sucediam alternadamente no fogo, única refeição do povo da caravana neste dia tormentoso.”<sup>265</sup>

---

<sup>263</sup> *Idem, Ibidem*, p. 236-237 (17/05/1846).

<sup>264</sup> HEINTZE, Beatrix. *Pioneiros Africanos, op. cit.*, p. 278, 359. Para um relato de uma canção de caminhada dos carregadores reproduzida pelo explorador alemão Max Buchner, ver: *Idem, Ibidem*, p. 352.

<sup>265</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. *Viagens e Apontamentos de um Portuense em África, op. cit.*, p. 287 (23/03/1847). Grifo meu.

Existem várias razões para que a construção de uma grande fogueira fosse o primeiro cuidado da caravana em um dia difícil. Como a historiadora Maria Emília Madeira Santos aponta ao citar vários episódios das viagens de Silva Porto, o fogo era fisicamente fundamental, principalmente em trajetos que passavam por regiões de alta amplitude térmica, no qual o fogo era a principal proteção dos carregadores contra o frio, já que raramente possuíam muitas roupas ao seu dispor, preferindo ficar no entorno da fogueira durante a noite do que se abrigar nas barracas<sup>266</sup>.

Além dessa inegável importância física, Robert Slenes, inspirado nos relatos de Joachim John Monteiro, Wilfrid Hambly e Luiz Figueira, assim como de outros viajantes e etnógrafos que registraram sobre outros povos angolanos além dos ovimbundo, propõe uma interpretação diferente, enfatizando a importância simbólica carregada pela fogueira<sup>267</sup>. Slenes defende que o fogo detém o significado simbólico de representar a ligação entre essas pessoas, todas ligadas ao mesmo fogo. O ponto de partida do autor é o hábito dos escravos do Vale do Paraíba brasileiro de manter fogueiras acesas permanentemente dentro de suas senzalas, o que também era comum dentro das cubatas das caravanas angolanas durante a noite, segundo Beatrix Heintze<sup>268</sup>. Esse hábito foi registrado em posteriores etnografias dos povos ovimbundo como símbolo da legitimidade do poder do soba, sendo o fogo sempre aceso o símbolo da continuidade do poder do soba, tendo o dever de apagar todas as fogueiras no momento de troca de soberano<sup>269</sup>. Mesmo

---

<sup>266</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira. “Perspectiva do Comércio Sertanejo do Bié na Segunda Metade do Século XIX”, *op. cit.*, p. 28.

<sup>267</sup> Robert Slenes vem se dedicando nas últimas três décadas aos estudos das raízes culturais centro-africanas dos escravos levados ao Brasil no século XIX, não só para compreender o universo simbólico que esses africanos carregavam junto de si na dura travessia pelo Atlântico, mas também para apontar como essas similaridades culturais e linguísticas permitiram a organização dos escravos centro-africanos na luta por seus interesses. Dessa produção destaco os seguintes trabalhos: “Malungu, Ngoma Vem!: África Coberta e Descoberta no Brasil” (1992), “A Árvore de Nsanda Transplantada: Cultos Kongo de Aflição e Identidade Escrava no Sudeste Brasileiro (século XIX)” (2006), “A Grande Greve do Crânio do Tucuxi: espírito das águas centro-africanas e identidade escrava no início do século XIX no Rio de Janeiro” (2008), entre outros.

<sup>268</sup> HEINTZE, Beatrix. *Pioneiros Africanos*, *op. cit.*, p. 356.

<sup>269</sup> SLENES, Robert W. Na Senzala, uma flor: Esperanças e recordações na formação

que não se possa inferir espontaneamente uma continuidade cultural entre os ovimbundo entrevistados pelos etnógrafos de meados do século XX e os ovimbundo das caravanas de Silva Porto, não deixa de ser relevante considerar a importância das fogueiras para as comunidades centro-africanas oitocentistas em ambas as margens do atlântico como um símbolo de afinidade entre os membros da comunidade<sup>270</sup>. Mesmo a hipótese sobre a presença do poder do soba ser constantemente representada ao longo da viagem não parece inverossímil, levando em conta os vínculos que se mantinham entre o soba e seus “filhos” apesar da distância, talvez sendo melhor representados com o sistema de mucanos.

### ***3.3 - Refém da Gente da Caravana: a questão dos mucanos***

A continuidade da influência do soba do Bié sobre as caravanas Silva Porto, mesmo após deixar Belmonte, se faz sentir em outras situações, como em um acidente ocorrido em 15 de março de 1847:

---

da família escrava. Campinas: Editora da Unicamp, 2ª ed., 2011, p. 241-244, 247. Os relatos de Monteiro, Hambly e Figueira são respectivamente de 1875, 1934 e 1938. Porém, o registro do uso do fogo no interior dos lares de povos angolanos já está presente em Cavazzi de Montecúccolo no século XVII.

<sup>270</sup> Com os instrumentos de pesquisa disponíveis em 2017 – o caderno editado por Maria Emília Madeira Santos, realizado a partir de transcrição da versão dos manuscritos enviados ao Porto, a possível continuidade cultural entre os rituais com fogo registrados no século XX com o uso do fogo nas comitivas de Silva Porto não podia passar de ser uma hipótese. No entanto, pesquisas posteriores à conclusão da versão apresentada em banca dessa monografia, realizadas em 2019, que puderam contar com o acesso aos manuscritos originais dos cadernos de Silva Porto na Sociedade de Geografia de Lisboa confirmam tal hipótese. Descrevendo os conflitos de sucessão de sobas no Planalto, Silva Porto comenta que, no ritual de posse do novo soba, após apagarem o fogo da libata grande, varrerem as cinzas e jogarem, junto com as panelas, para fora da libata, “(...) em seguida, um denominado cirurgião, accendendo novo fogo o manda distribuir pelas casas que ha na libata, depois d’isto fica a cerimonia concluida e a terra curada segundo a superstição dos negros.” SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África. Diário de António Francisco Ferreira da Silva Porto, vol. 1º. SGL, Res. 2 - C - 6, p. 13 [datilog.]. (26/05/1846).



“Continuámos a viagem e chegámos na margem esquerda do rio Cutato dos Quimbundos; no entrementes da passagem da caravana, ainda com grande parte do povo na margem daquém, arrebentou a ponte por causa do peso da gente e da grande corrente da água; felizmente que tal incidente não foi seguido de desgraça alguma, porque neste caso teríamos de ficar estacionários no local quatro ou cinco dias em fúteis curativos que a crença dos Ganguellas exige, e que de ordinário terminam com o acesso do curandeiro (...), isto além das multas correspondentes ao denominado crime. Entre a raça Quimbunda seguem igual prática em relação a curativos (...).”<sup>271</sup>

Além de demandar a atuação de curandeiros, no caso de ocorrer uma morte de um carregador na estrada, não só era demandada uma cerimônia fúnebre adequada para o enterro, sob a possibilidade de causar desgraças futuras à caravana, mas também o pagamento pelo chefe da caravana da falta do falecido para o seu parente mais próximo, assim como para o soba do qual era dependente e, dependendo de onde fosse enterrado, para a chefia do local para que fosse permitido o sepultamento<sup>272</sup>.

Tais pagamentos eram chamados de mucanos. Mucano era o termo usado simultaneamente para os crimes e suas respectivas penas, sendo julgados em tribunais africanos baseados nas leis costumeiras, sediados nas libatas grandes e presididos pelo soba e seus macotas que, com frequência, julgavam casos sobre a legitimidade da escravização de pessoas, o que faria com que ficassem conhecidos no final do século XVIII como “tribunais da liberdade”. Porém, tais tribunais julgavam todo tipo de litígio, sendo que no caso das caravanas comerciais a pena mais frequente envolvia o pagamento de multas.

---

<sup>271</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África. Diário de António Francisco Ferreira da Silva Porto, ed. Maria Emília Madeira Santos, vol I. Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, 1986, p. 281 (15/03/1847). Apesar do autor afirmar que dessa vez o incidente não foi grave, nos dias seguintes, com a travessia de rios por canoas, ocorreu o afogamento de um remador no dia 25/03 na travessia do rio Canhungamua e outras três pessoas que morreram afogadas no dia seguinte no processo de travessia do mesmo rio. *Idem, Ibidem*, p. 289-290 (25/03/1847 e 26/03/1847).

<sup>272</sup> SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. Sociabilidades em Trânsito, *op. cit.*, p. 147, 150, 152.

Esses tribunais, ao longo do tempo, seriam incorporados à administração portuguesa, sendo que, nos territórios avassalados de Portugal no *hinterland* de Luanda, acabariam contando com a participação do capitão mor<sup>273</sup>.

Uma das maiores reclamações dos sertanejos frente ao sistema de mucanos, além do seu caráter imprescritível<sup>274</sup>, era o risco de passar por uma povoação do caminho e ter que pagar mucanos de outros comerciantes<sup>275</sup>. Além dos mucanos pagos no caminho, os sertanejos estavam sujeitos a pagar altos mucanos aos sobas responsáveis pelos seus carregadores, mesmo em caso da infração ter sido realizada contra um escravo do próprio chefe da caravana. Isso era uma demonstração extrema do vínculo social de responsabilidade que o chefe da caravana tinha com o soba que afiançava o trabalho dos seus “filhos”, mesmo a centenas de quilômetros de distância<sup>276</sup>.

A questão dos mucanos era especialmente sensível para Silva Porto que, devido a sua revolta com o tamanho das suas perdas materiais no pagamento dessas multas, produziria uma das fontes mais esclarecedoras sobre o funcionamento desse mecanismo. O sertanejo registrou em um memorial todos os mucanos pagos durante a sua vida (assim como dívidas de natureza diversa contraídas por causa de africanos durante a sua carreira), desde que

---

<sup>273</sup> FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Cross-cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the era of the slave trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012b, p. 99-101. Incorporados no sistema legal português em meados do XVII, a relação do poder colonial com esses tribunais foi crescente diante da expansão da demanda atlântica por escravos. Para ver mais sobre as modificações de seu funcionamento ao longo dos séculos e como esses tribunais vão sendo apropriados pelos africanos para conseguir decisão sobre liberdade de pessoas ilegalmente escravizadas e, posteriormente, até a punição dos escravizadores, veja: Idem. “Tribunal de Mucanos”. In: *Cross-cultural Exchange in the Atlantic World*, *op. cit.*, p. 88-125.

<sup>274</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira. “Introdução (Trajetória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 91.

<sup>275</sup> Minha hipótese para explicar isso é, como explorado no capítulo 2, o caráter de formação de aliança política que marca as transações do pagamento de quibanda no interior do continente, sendo que todos os comerciantes sertanejos poderiam ser entendidos ao passar por essas povoações como igualmente representantes de uma mesma entidade política, o Muene Puto (Portugal).

<sup>276</sup> SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. *Sociabilidades em Trânsito*, *op. cit.*, p. 151-152, 168.

chegou ao Bié, registrando assim os valores de cada mucano pago no período entre 1841 e 1884. Para mensurar o impacto ao longo de sua vida de negócios, realiza um cálculo que compreende os mucanos pagos entre 1842 e 1870, que corresponderiam a 5,25% do valor total das fazendas compradas no mesmo período<sup>277</sup>. No total, Silva Porto pagaria durante a sua vida 178 mucanos, que totalizavam 23:072\$800 réis, uma quantia nada desprezível.

Além da autoridade do soba que acompanha à distância o sertanejo, o pagamento de mucanos faz com que o chefe da caravana tenha que obedecer regras sociais africanas para não ser prejudicado. Nesse sistema, o desrespeito a pressupostos reconhecidos entre seus trabalhadores, nos termos de E. P. Thompson, o desrespeito à economia moral dos trabalhadores, prejudica materialmente o sertanejo, obrigado a pagar vultuosas multas ao soba responsável, se fosse assim denunciado pela caravana, tornando-se refém dos interesses do povo da caravana mesmo em momentos que este não fazia ações diretas contra suas decisões<sup>278</sup>, o que ocorrerá em viagens posteriores<sup>279</sup>.

---

<sup>277</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira. “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 91-92. Não se tem registros de quanto Silva Porto gastava com encargos locais, impostos de passagem e com a divisão dos lucros com os pombeiros.

<sup>278</sup> THOMPSON, Edward Palmer. *Costumes em Comum*, *op. cit.*, p. 152-153. Além do conceito de economia moral, também retiro de Thompson a ideia do patrão tornar-se refém do povo mesmo fora dos momentos insurreccionais, como ele se refere nas páginas citadas, desenvolvendo a ideia por todo o capítulo “A Economia Moral da Multidão Inglesa no Século XVIII”.

<sup>279</sup> Com frequência carregadores paravam no meio do caminho e reivindicavam aumento de remuneração, geralmente através de ação teatralizada que atingia com mais frequência os exploradores científicos, com menor familiaridade com as sociedades africanas, que acabavam descobrindo na prática que o custo da cedência era geralmente um mal menor. HEINTZE, Beatrix. *Pioneiros Africanos*, *op. cit.*, p. 359-361. Silva Porto enfrentou uma ameaça de greve de carregadores em viagem de retorno ao Bié vindo do Barotze em 1864. SANTOS, Maria Emília Madeira. “Perspectiva do Comércio Sertanejo do Bié na Segunda Metade do Século XIX”, *op. cit.*, p. 24-25. Na expedição de Henrique de Carvalho à Lunda, ocorreu também episódio parecido, no qual os carregadores demandaram maior remuneração e, diante da rejeição do major frente às reivindicações, recusaram-se a continuar carregando seu fardo, abandonando o chefe da caravana no meio do caminho. SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. *Os trabalhadores centro-africanos da expedição de Henrique de Carvalho à Lunda*, *op. cit.*, p. 2, 6-7.

Por causa do risco de serem penalizados pelos membros da própria caravana, entre os combinados realizados antes da partida da caravana, estava a proibição dos “mucanos de qualquer natureza”<sup>280</sup>, como foi realizada antes da partida da caravana da 1ª viagem registrada no 1º caderno, com destino à Benguela<sup>281</sup>. Mesmo com tal acordo, no qual os membros da caravana não podiam alegar ignorância sobre, era a comum a cobrança de mucanos por parte de membros da comitiva diante de casos de violência ou morte, além de serem extremamente comuns os mucanos cobrados por membros das povoações pelas quais a caravana passava, por causa de conflitos gerados entre a população local e o povo da caravana<sup>282</sup>.

Torna-se possível, nesse caso, perceber um outro universo de vínculos sociais de responsabilidade que influenciam na organização interna das caravanas. Como propõe Elaine Ribeiro, também inspirada em Thompson, é possível perceber as regras sociais que acompanham essas sociedades nos movimentos de rompimento dessas regras, quando elas são desobedecidas<sup>283</sup>. Ou seja, no momento em que ocorrem acidentes na travessia de rios, fica claro o vínculo de responsabilidade do chefe de caravana frente, não só ao soba, mas também aos seus carregadores que, se não puderem realizar a viagem

---

<sup>280</sup> SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África, *op. cit.*, p. 236. (17/05/1846).

<sup>281</sup> Na versão da Sociedade de Geografia de Lisboa, no apontamento referente a esse mesmo dia, Silva Porto realiza um comentário final bastante elucidativo de sua visão sobre o assunto: “Este uso [de combinar as regras na saída, com as devidas proibições] não só adoptado por mim, foi sempre o de todos os brancos do que habitaram o Bihé; não me cumpre pois censurar o bom ou o mau costume seguido, só direi que em consequencia da péssima índole dos negros, em geral, se tornam necessarias estas precauções, pois que a não serem ellas, a discordia estaria sempre latente nas comitivas, como tem havido exemplos, pois que a propensão dos negros para a maldade, não conhece limites”. SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África. Diário de António Francisco Ferreira da Silva Porto, vol. 1º. SGL, Res. 2 - C - 6, p. 3 [datilog.]. (17/05/1846). Tal comentário foi suprimido na versão do Porto e, portanto, só pode ser acessado na supracitada pesquisa de arquivo realizada em 2019.

<sup>282</sup> Isso pôde ser verificado na consulta ao Memorial de Mucanos, presente na Sociedade de Geografia de Lisboa, realizada em 2019. SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Memorial de Mucanos. Bié, 13 de agosto de 1841. SGL, Res. 1 - Past. E - nº 2.

<sup>283</sup> SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. Sociabilidades em Trânsito, *op. cit.*, p. 160-161.

em segurança, o chefe da caravana pode ser punido com a cobrança de altas indenizações.

### ***3.4 - Saber e Conhecimento Africano no Comércio Caravaneiro de Longa Distância***

Fernando Augusto Albuquerque Mourão, em texto que procura analisar as características gerais do colonialismo português na África no século XIX, acredita que nesse século, por causa do fim do tráfico de escravos e de uma sequência de disputas políticas que desestabilizaram a metrópole, houve um isolamento de Portugal e do seu aparato administrativo frente ao conhecimento sobre Angola e sobre outras possessões portuguesas. Para Mourão, a anterior circulação de informações que eram minuciosamente manejadas pelos administradores coloniais para lidar com as dinâmicas do tráfico de escravos se interrompeu com sua proibição, sendo que seria a iniciativa privada das grandes casas comerciais e seus aviados (os sertanejos e seus pombeiros) que protagonizariam as dinâmicas políticas do interior, como também defendi nos capítulos anteriores. Nessa mesma época, em contraste com Portugal, outras potências europeias colocaram a exploração do continente africano como prioridade estratégica, acumulando e sistematizando o conhecimento científico (geográfico, biológico, político, etnográfico, entre outros) de grandes expedições exploratórias, necessário para o projeto colonial. Na opinião de Mourão, que se apoia em Maria Emília Madeira Santos, esse conhecimento científico superaria o nível do conhecimento prático dos agentes portugueses recolhido por séculos de contato com centro-africanos, sendo que os relatos e explanações de comerciantes sertanejos seriam apenas um ponto de partida para o conhecimento científico, ponto de partida esse que era geralmente ocultado pelos “exploradores da África”<sup>284</sup>.

Desde a 2ª metade do século XVIII, dentro do processo mais amplo do Iluminismo, as elites europeias mudaram as imagens que tinham de si e do resto do mundo ao adotar a ciência como parte dos seus interesses

---

<sup>284</sup> MOURÃO, Fernando Augusto Albuquerque. As duas vertentes do processo no século XIX: idealismo e realismo, *op. cit.*, p. 36-39; SANTOS, Maria Emília Madeira. Silva Porto e os Problemas da África Portuguesa no Século XIX, *op. cit.*, p. 16-17.

prioritários. Essa mudança ocorreria em um processo que a historiadora Mary Louise Pratt chamou de emergência de “nova consciência planetária”, no qual o conhecimento científico legitimaria uma suposta hegemonia moral das elites europeias, que passaram a deter consigo uma forma de conhecimento universal que poderia explicar todos os fenômenos naturais e sociais<sup>285</sup>.

Esse projeto eurocêntrico também traria prestígio aos seus agentes, transformados em grandes exploradores, verdadeiros heróis nacionais. Nessa narrativa de aventura e coragem no desbravamento de um continente virgem e selvagem, que marca as expedições do final do século XIX, não convinha incluir a história das rotas mercantis já existentes por onde esses exploradores passavam, relegando os comerciantes, intérpretes, guias e carregadores africanos e luso-africanos, ao papel de “meio” para atingir um fim maior, não recebendo nenhuma parte do mérito da construção desse conhecimento “universal”. Algumas exceções poderiam estar nos comerciantes brancos como Silva Porto e Saturnino Machado por manterem diários e correspondência com sociedades científicas, eternizando seu conhecimento no suporte ideal para os padrões europeus, a escrita<sup>286</sup>. No entanto, mesmo nesses casos, ocupavam uma posição de menor prestígio dentro da formação do conhecimento, como aconteceu com Silva Porto diante das críticas que recebeu de David Livingstone, que o tinha desqualificado, chamando-o de mestiço e traficante de escravos<sup>287</sup>.

A relação de Silva Porto com a exploração científica foi ambígua. Na década de 1850, seu relato da viagem para Moçambique tinha sido reproduzido nos Anais do Conselho Ultramarino, por ordem de Sá da Bandeira, para impulsionar seus planos de intensificação da colonização. Cerca de vinte anos mais tarde, outro momento de valorização dos seus conhecimentos foi quando Silva Porto estava em Benguela e chegaram Serpa Pinto, Ivens e Capelo para realizarem a primeira grande expedição científica portuguesa. Ao receber notícias da chegada dos exploradores, o sertanejo se

---

<sup>285</sup> PRATT, Mary Louise. *Os olhos do império: relatos de viagem e transculturação*. Bauru: EDUSC, 1999, p. 42-43.

<sup>286</sup> HEINTZE, Beatrix. *Pioneiros Africanos*, *op. cit.*, p. 32-33.

<sup>287</sup> SANTOS, Maria Emilia Madeira. “Perspectiva do Comércio Sertanejo do Bié na Segunda Metade do Século XIX”, *op. cit.*, p. 17.

prontificou a oferecer apoio e informações de todo tipo aos exploradores, alimentando um sonho antigo de Silva Porto de acompanhar uma missão científica. Entretanto, nenhum dos exploradores, interessados em tornarem-se heróis e desbravadores, aceitou o oferecimento de sua companhia na viagem. Apesar disto, Serpa Pinto seria quem mais creditaria o apoio do sertanejo nos seus relatos e procuraria conectá-lo com mais intensidade com os círculos intelectuais da metrópole, colocando-o em contato com quem seria o maior interlocutor no final da vida de Silva Porto, Luciano Cordeiro, secretário e fundador da Sociedade de Geografia de Lisboa<sup>288</sup>.

Se foram negados os holofotes para os comerciantes brancos do interior, a Europa racista do século XIX não poderia aceitar nenhuma forma de reconhecimento da interferência ativa dos africanos selvagens, inferiores culturalmente e racialmente, dentro dessas viagens pelo interior do continente. Com seu projeto universalista de explicar o mundo na sua totalidade, o conhecimento necessário para exploração colonial era um monopólio da nova ciência europeia, fazendo com que o conhecimento africano dos membros das caravanas passasse por uma espécie de apagamento dentro do próprio processo de negação da importância das experiências comerciais<sup>289</sup>.

Essa narrativa excludente é tão forte que apresenta ecos ainda recorrentes na historiografia, como pode-se perceber nesse trecho de uma comunicação de Maria Emília Madeira Santos:

“A ciência e a tecnologia europeias não recorriam ao saber africano. A participação de africanos nas expedições científicas limitava-se ao recrutamento de carregadores, guias e fornecimento de parte da alimentação.”<sup>290</sup>

Já chama a atenção o pressuposto da frase de que a contribuição de guias não consistia em “saber africano”, ainda mais vindo de uma historiadora

---

<sup>288</sup> *Idem, Ibidem*, p. 15-17, 19-20.

<sup>289</sup> HEINTZE, Beatrix. *Pioneiros Africanos*, *op. cit.*, p. 22-23, 52-23; PRATT, Mary Louise. *Os olhos do império*, *op. cit.*, p. 63-65.

<sup>290</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira. *Em busca dos Sítios do Poder na África Centro Ocidental*, *op. cit.*, p. 2.

tão importante nos estudos sobre a história da geografia do território angolano e talvez a maior responsável pelo reconhecimento da importância intelectual dos sertanejos na formação desse conhecimento.

Porém, os limites da visão expressa nessa citação envolvem principalmente a desclassificação do trabalho manual do seu universo intelectual e técnico que envolvia, o “saber fazer” apontado por Elaine Ribeiro. Para Mary Louise Pratt, essa divisão entre trabalho intelectual e manual era parte integrante dessa forma de construção do conhecimento científico nos territórios coloniais, ou nos termos dela, nas zonas de contato<sup>291</sup>. O ponto é que, independentemente do nível de reconhecimento dado pelos chefes de caravana a tal atividade, sem o trabalho manual dos carregadores, que envolvia conhecimento técnico, o “saber africano”, a viagem não seria possível, sendo que até o próprio chefe da caravana era carregado durante o caminho<sup>292</sup>.

Para além das atividades relacionadas mais diretamente ao carregamento das cargas, o que procurei mostrar ao longo desse capítulo foi a apropriação dos sertanejos das instituições organizacionais africanas de uma modalidade comercial já existente para permitir o funcionamento e manutenção de caravanas enormes que permitiam a lucratividade do empreendimento. Dessa forma, os comerciantes sertanejos confiavam na organização própria dos africanos, na experiência e na eficácia de suas práticas, sabendo valer mais a pena sujeitarem-se a esses costumes e exigências locais do que confrontarem diretamente a tais instituições<sup>293</sup>, dependendo desses agentes africanos para administrar o seu comércio com ou sem a sua presença direta<sup>294</sup>. Silva Porto

---

<sup>291</sup> PRATT, Mary Louise. Os olhos do império, *op. cit.*, p. 58-59.

<sup>292</sup> Geralmente os carregadores de tipoia viajavam no final do cortejo, sendo substituídos duas vezes a cada quatro horas. Muitas vezes os chefes de caravana achavam a tipoia um meio muito desconfortável de ficar deitado por horas, preferindo fazer parte do caminho a pé. HEINTZE, Beatrix. Pioneiros Africanos, *op. cit.*, p. 353.

<sup>293</sup> HEINTZE, Beatrix. Pioneiros Africanos, *op. cit.*, p. 351.

<sup>294</sup> Silva Porto, em 1884, em viagem à Lisboa por causa de uma cirurgia de vista, afirmou diante das críticas que recebeu por deixar o negócio sendo gerido por africanos enquanto viajava: “desde 1852 até então que lhes tinha confiado grandes valores (...) São selvagens – não há dúvida – mas em muitos casos da vida há ações que nobilitam os selvagens (...)” SILVA PORTO, 1884-1885 *apud* SANTOS, Maria Emilia Madeira. “Perspectiva do Comércio Sertanejo do Bié na Segunda Metade do Século XIX”, *op. cit.*, p. 15.



até mantém um esforço ativo de laicização e europeização das estruturas internas de suas caravanas, principalmente diante dos costumes religiosos, como no episódio da quebra da ponte citado acima em que se refere aos “fúteis curativos que a crença dos Ganguellas exige”, o que não o impede de procurar entender o quadro de valores centro-africanos para aplicá-los a favor de seu intento comercial, que seria prejudicado em caso de enfrentamento frontal com os africanos. Com a total dimensão da impossibilidade de laicizar a sociedade africana, Silva Porto aprendeu a ceder aos costumes africanos que tanto critica em seus cadernos, pois sabia que era necessário para manter a coesão e funcionamento de suas caravanas<sup>295</sup>.

Esse processo de compreensão e aceitação de costumes, mesmo que não seja passivo ou amistoso, consiste no que acredito ser a formação de um protocolo de relações sociais que sertanejos e ovimbundo acumulam na experiência conjunta do comércio de longa-distância que os ensina, nos conflitos cotidianos, as condições de existência que consigam, com relativo sucesso por três décadas (as de 1840, 1850 e 1860), manter aquecido um comércio tão complexo. A construção desse protocolo explicaria a fama de época dos sertanejos e dos ovimbundo como, respectivamente, “bons chefes de caravana”<sup>296</sup> e “bons carregadores”<sup>297</sup>.

---

<sup>295</sup> HENRIQUES, Isabel Castro. *Percursos da Modernidade em Angola*, *op. cit.*, p. 402, 417-418.

<sup>296</sup> Essa fama dos sertanejos como bons negociantes e conhecedores das práticas africanas também é reproduzida por Henrique de Carvalho. Elaine Ribeiro questiona esse estereótipo ao apontar um desentendimento entre carregadores da expedição e o comerciante sertanejo Custódio Machado, cujos procedimentos trouxeram insatisfação dos trabalhadores e dos sobas a que eram dependentes. Ribeiro afirma que Machado deveria ser creditado como bom conhecedor do comércio praticado na região se evitasse situações como essa. Comenta como exemplo de como os sertanejos abusavam dos trabalhadores, citando os próprios mucanos de Silva Porto. Acredito que, independentemente de como se interpretem esses casos específicos, não há uma contradição necessária entre o conhecimento dos sertanejos sobre as culturas centro-africanas e a sua pragmática comercial, que se beneficiaria da exploração extrema da força de trabalho, podendo às vezes resultar em conflitos mais abertos com seus carregadores. SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. *Sociabilidades em Trânsito*, *op. cit.*, p. 163.

<sup>297</sup> Maria Emilia Madeira Santos mostra como Silva Porto, László Magyar e Serpa Pinto reproduzem essa fama dos ovimbundo. Os viajantes defendem que os ovimbundo tinham

Essa digressão não invalida totalmente o argumento de Mourão, que deseja apontar para uma relativa marginalidade da Sociedade de Geografia de Lisboa, e do conhecimento colonial português em geral, frente às suas correspondentes nos países de capitalismo central. De certa forma, o Estado Português aproveitou muito pouco desse conhecimento coletivo formado nos sertões, sendo que nem mesmo os sertanejos brancos como Silva Porto, que mantinham constante contato com exploradores e correspondência com intelectuais, serão os interlocutores privilegiados da política colonial portuguesa<sup>298</sup>. Talvez a prova cabal desse isolamento seja que, apesar da comoção popular com a notícia de sua morte, os cadernos de Silva Porto nunca tenham sido publicados integralmente, como intencionava e desejava o comerciante.

---

grande resistência física, colocavam poucas limitações quanto à extensão e duração das viagens, não abandonavam a carga e nem desertavam, e raramente roubavam os produtos para o comércio; ou seja, conheciam as regras e não as desrespeitavam. SANTOS, Maria Emília Madeira. “Perspectiva do Comércio Sertanejo do Bié na Segunda Metade do Século XIX”, *op. cit.*, p. 14-15; *Idem*, “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)”, *op. cit.*, p. 86.

<sup>298</sup> SANTOS, Maria Emília Madeira. Silva Porto e os Problemas da África Portuguesa no Século XIX, *op. cit.*, p. 20, 27. Como Maria Emília Madeira Santos explora em um artigo publicado na década de 1990, mesmo a Sociedade de Geografia de Lisboa, no final do século, vai ocupar papel secundário nas decisões coloniais. Ver mais em: *Idem*, “Das travessias científicas à Exploração Regional em África: uma opção da Sociedade de Geografia de Lisboa”. Lisboa: Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga (Série Separatas 222), 1991.

## [Considerações finais]

### *Considerações Finais... ou o Saldo das Viagens*

No obituário do Journal of the American Geographical Society of New York de 1891, aparece uma pequena nota ilustrada noticiando a morte de Silva Porto, referido como um explorador português<sup>299</sup>. No final da vida, seu nome era amplamente conhecido nos meios de intelectuais africanistas: era pioneiro nos contatos com o Barotse e com a Lunda, tinha capitaneado uma das primeiras expedições “portuguesas” de costa a costa (mesmo que tenha estacionado no meio do caminho deixando para os seus pombeiros liderarem a partir desse ponto), era correspondente ativo da Sociedade de Geografia de Lisboa, que até mobilizara esforços para o ajudar financeiramente após o incêndio de sua libata em 1889.

Porém, não é essa a história que procurei explorar nesse trabalho; pelo menos não foi a única. Ao analisar esse período inicial da carreira de Silva Porto como sertanejo procurei, indo além das informações geográficas e políticas que procurava compartilhar com seus correspondentes na metrópole, ver as dificuldades cotidianas que envolviam o comércio sertanejo de longa distância na década de 1840, época de proibição legal do tráfico e início da ascensão de novos produtos na pauta de exportações coloniais. Essa atividade envolvia explorar grandes faixas de territórios, como muitos dos “descobridores da África” farão depois dele, mas envolvia acima disso manter uma atividade rentável, dialogando com as dinâmicas econômicas, políticas e sociais das sociedades do interior e do litoral de Angola.

No capítulo 1, procurei mostrar como a proibição do tráfico atlântico, seja por pressões externas ou por pressões internas ao Império Português, apesar de não ter cessado imediatamente com essa atividade, colocou uma nova agenda colonial de diversificação da pauta de exportações, sendo, portanto, nos termos de Valentim Alexandre, as origens do colonialismo português moderno. Porém, devido à fragilidade da presença do governo colonial no ultramar, seria pela iniciativa privada, muitas vezes alinhada às dinâmicas do

---

<sup>299</sup> “Obituary: Antonio F. F. Da Silva Porto”. Journal of the American Geographical Society of New York, Vol. 23, 1891, p. 249-250.

contrabando de escravos, e em conjunto com os interesses das chefias africanas do interior, que se fortaleceu o comércio de novos gêneros coloniais do qual os sertanejos do Bié, como Silva Porto, eram agentes protagonistas.

No capítulo 2, explorei as dimensões do comércio para além do seu aspecto de mercado, já que o sertanejo do comércio de longa distância tinha que passar por caminhos repletos de autoridades políticas autônomas e suas chefias com diferentes interesses, o que colocava a necessidade de buscar alianças e de atender às vontades de chefes africanos diversos. Essas dificuldades, que chamei de “a longa distância no comércio sertanejo”, seriam o motivo do famoso lamento de Rodrigues Graça sobre falta de presença colonial portuguesa no interior:

“[...] Rodrigues Graça parece ser o mais surpreendido e, como bom contabilista, procede a cálculos para determinar o valor das somas cobradas pelo Mwatyanvua. Este cálculo revela-lhe uma soma tão importante, que o obriga a lamentar as ‘perdas’ financeiras sofridas pelos Portugueses, que são, na sua óptica, o resultado de um fraco poder militar, incapaz de vergar os Lundas e de os obrigar a aceitar os projectos inteiramente portugueses. [...]”<sup>300</sup>

Não era difícil para Silva Porto se identificar com esse lamento cheio de rancor, ainda mais quando reescrevia seus cadernos em 1869, quase 20 anos após a recusa do governo português de ocupar militarmente o planalto central angolano.

Alexandre de Serpa Pinto, importante explorador português do último quartel do século XIX, nomeou o relato de sua viagem da costa atlântica à índica de “Como **eu** atravessei a África do Atlântico ao mar Índico, viagem de Benguela à contra-costa” (grifo meu). No capítulo 3, procurei contrapor essa narrativa individual e heroica da exploração europeia da África, seja por comerciantes, seja por militares e cientistas, ao mostrar a dimensão coletiva que permitia o funcionamento dessas caravanas enormes que os europeus chefiavam. Assim, ao mostrar os mecanismos de organização interna dessas sociedades caravaneiras, procurei relativizar uma suposta liderança hegemônica

---

<sup>300</sup> HENRIQUES, Isabel Castro. *Percursos da Modernidade em Angola*, *op. cit.*, p. 425.

dessa chefia europeia, que na realidade estava cotidianamente em negociação e conflito com os seus subordinados, relação dialética que foi fundamental para que o comércio de longa distância pelo interior do continente funcionasse da forma que funcionou.

Portanto, mais do que buscar um legado para exploração colonial portuguesa, realizando uma hagiografia do portuense em África como um pioneiro de uma futura colonização do interior do continente, procurei no relato dessas três viagens lidar com as escolhas, dificuldades e estratégias que estavam postas para o comerciante sertanejo e seus homens na realidade do comércio. Portanto, busquei ir além da imagem de como individualmente esse homem “atravessava a África”, procurando ver as dinâmicas do comércio sertanejo no Planalto Central no seu aspecto coletivo, lidando com os conflitos e convergências entre aspirações de diferentes agentes sociais, portugueses e africanos, que criavam uma dinâmica tão complexa que permitiu a criação de um intenso fluxo comercial de produtos como marfim e cera em sociedades comprometidas por séculos com o tráfico transatlântico de escravos.

Dessa forma, o saldo das viagens ao acompanharmos os relatos de Silva Porto vai muito além da história do próprio sertanejo. Ao se revelar como uma fonte excepcional para a escrita da história social dos trabalhadores e comerciantes centro-africanos do Planalto Central angolano, os diários de Silva Porto serviram como guia para uma breve incursão no cotidiano desses homens e mulheres anônimos em trânsito pelo interior do continente, a “gente da caravana”.



## [Bibliografia]

ALEXANDRE, Valentim. *Origens do Colonialismo Português Moderno (1822-1891)*. Lisboa: Sá da Costa, 1979.

\_\_\_\_\_. Portugal em África (1825-1974): Uma Perspectiva Global. *Penélope - Fazer e Desfazer a História*, n. 11, Lisboa, 1993, p. 53-66.

\_\_\_\_\_. Projecto colonial e abolicionismo. *Penélope: em debate*. Lisboa, nº 14, p. 119-125, 1994.

\_\_\_\_\_. A África no Imaginário Político Português (séculos XIX-XX). *Penélope - O Imaginário do Império*. Lisboa, n. 15, p. 39-52, 1995.

ALMEIDA, Márcia Cristina Pacito Fonseca. Comércio, bens de prestígio e insígnias de poder: interfaces entre cultura material e as agências centro-ocidentais africanas nos relatos de viagem de Henrique de Carvalho em sua expedição à Lunda (1884-1888). In: XXVII Simpósio Nacional de História, 2013, Natal. *Anais do XXVII Simpósio Nacional de História*. Natal, 2013, 16 p.

\_\_\_\_\_. Entre cadeiras, fardas e miçangas: a troca de presentes como instrumento político na expedição portuguesa à Lunda (África Centro-Occidental, 1884-1888). In: XXII Encontro Estadual de História da ANPUH-SP, 2014, Santos. *Anais do XXII Encontro Estadual de História da ANPUH-SP*. Santos, 2014, 13 p.

APARÍCIO, Maria Alexandra. Política de boa vizinhança: os chefes locais e os europeus em meados do século XIX, o caso do Dombe Grande. In: *II Reunião Internacional de História da África*. São Paulo/Rio de Janeiro: CEA/USP/SDG Marinha, 1997, p. 109-116.

BARROCAS, Deolinda & SOUZA, Maria de Jesus Souza. As populações do hinterland de Benguela e a passagem das caravanas comerciais (1846-1860). In: *II Reunião Internacional de História da África*. São Paulo/Rio de Janeiro: CEA/USP/SDG Marinha, 1997, p. 95-107.

CANDIDO, Mariana P. Trade, Slavery, and Migration in the Interior of Benguela: The Case of Caconda, 1830-1870. In: HEINTZE, Beatrix, OPPEN, Achim von (eds.). *Angola on the Move: Transport Routes, Communications and History - Angola em Movimento: Vias de Transporte, Comunicação e História*. Frankfurt: Verlag Otto Lembeck, 2008, p. 63-84.

\_\_\_\_\_. Dona Aguida Gonçalves, marchande de Benguela à la fin du XVIIIe siècle. *Brésil(s). Sciences humaines et sociales*, n. 1, 2012, p. 33-54.

\_\_\_\_\_. Engendering West Central African History: The Role of Urban Women in Benguela in the Nineteenth Century. *History in Africa*, vol. 42, 2015, p. 7-36.

CEITA, Constança do Nascimento da Rosa Ferreira de. *Silva Porto na África Central – Viye / Angola: História Social e Transcultural de um Sertanejo (1839-1890)*. Tese de Doutorado em Estudos Portugueses, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2014.

COELHO, Marcos Vinícius Santos Dias. *Maphisa & Sportsmen: a caça e os caçadores no sul de Moçambique sob o domínio do colonialismo c.1895-c.1930*. Tese (Doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, Campinas, 2015.

COOPER, Frederick; SCOTT, Rebecca; HOLT, Thomas. *Além da escravidão: investigações sobre raça, trabalho e cidadania em sociedades pós-emancipação*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

DIAS, Jill R. Angola. In: ALEXANDRE, Valentim & DIAS, Jill. *O Império Africano 1825-1890* (Nova História da Expansão Portuguesa, ed. de Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, volume X). Lisboa: Editorial Estampa, 1998, p. 319-556.

ELTIS, David. *Economic growth and the Ending of the transatlantic slave trade*. Oxford: Oxford University Press, 1987.



ESPÍNDOLA-SOUZA, Maysa. A Liberdade da Lei: o Trabalho do Indígena Africano na Legislação do Império Português. In: 7º Encontro de Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, 2015, Curitiba. *Anais do 7º Encontro de Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*, Curitiba, 2015, p. 1-15.

FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Dos Sertões ao Atlântico: Tráfico Ilegal de Escravos e Comércio Lícito em Angola 1830-1860*. Luanda: Kilombelombe, 2012a.

\_\_\_\_\_. *Cross-cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the era of the slave trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012b.

\_\_\_\_\_. “Abolicionismo versus Colonialismo: rupturas e continuidades em Angola (século XIX)”. In: GUEDES, Roberto (org.). *África: Brasileiros e Portugueses*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2013a, p. 95-112.

\_\_\_\_\_. Biografia como história social: o clã Ferreira Gomes e os mundos da escravização no Atlântico Sul. *Varia Historia*. Belo Horizonte, vol. 29, nº 51, p. 679-695, set/dez 2013b.

GONÇALVES, Ivan Sicca. A Legislação sobre o Trabalho Forçado nas Áfricas Portuguesas (séculos XIX a XX). In: XXIII Encontro Estadual de História, 2016, Assis. *Anais do XXIII Encontro Estadual de História*. Assis, 2016, 10 p.

\_\_\_\_\_. “Forçar Esses Rudes Negros de África a Trabalhar”: trabalho, raça e cidadania na legislação colonial portuguesa (1854-1928). *Bilros*. Fortaleza, v. 5, n. 9, p. 196-220, maio - ago. 2017.

HEINTZE, Beatrix. *Pioneiros Africanos: Caravanas de carregadores na África Centro-Occidental (entre 1850-1890)*. Lisboa: Editorial Caminho, 2004.

\_\_\_\_\_. *A África Centro-Occidental no Século XIX (c. 1850-1890): Intercâmbio com o Mundo Exterior, Apropriação, Exploração e Documentação*. Luanda: Kilombelombe, 2013.

HENRIQUES, Isabel Castro. Armas de Fogo em Angola no Século XIX: uma Interpretação. In: SANTOS, Maria Emília Madeira (org.). *Actas da 1.ª RIHA - Relação Europa-África no 3.º Quartel do Século XIX*. Lisboa: IICT, 1989, p. 407-429.

\_\_\_\_\_. *Percursos da Modernidade em Angola: Dinâmicas comerciais e transformações sociais no século XIX*. Lisboa, IICT, 1997.

\_\_\_\_\_. *Os Pilares da Diferença: Relações Portugal-África Séculos XV-XX*. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2004.

HEYWOOD, Linda. *Contested Power in Angola: 1840s to the Present*. Rochester: University of Rochester Press, 2000.

LANNA, Marcos. Nota sobre Marcel Mauss e o ensaio sobre a dádiva. *Rev. Sociol. Polit.*, [online], 2000, n.14, p. 173-194.

LAW, Robin. *From slave trade to 'legitimate' commerce: the commercial transition in nineteenth-century West Africa*. Cambridge: Cambridge University Press, 1995.

LOVEJOY, Paul & HOGENDORN, Jan S. *Slow Death for Slavery: the course of abolition in Northern Nigeria, 1897-1936*. Cambridge & New York: Cambridge University Press, 1993.

LUÍS, João Baptista Gime. *O Comércio do Marfim e o Poder nos Territórios do Kongo, Kakongo, Ngoyo e Loango: 1796-1825*. Dissertação de Mestrado em História de África, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2016.

MARGARIDO, Alfredo. Les Porteurs: forme de domination et agents de changement en Angola (XVIIe-XIXe siècles). *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 65, n°240, 3e trimestre 1978. p. 377-400.

\_\_\_\_\_. Algumas Formas da Hegemonia Africana nas Relações com os Europeus. In: SANTOS, Maria Emília Madeira (org.). *Actas da 1.ª RIHA - Relação Europa-África no 3.º Quartel do Século XIX*. Lisboa: IICT, 1989, p. 383-406

- MARQUES, João Pedro. Uma revisão crítica das teorias sobre a abolição do tráfico de escravos portugueses. *Penélope: em debate*. Lisboa, nº 14, p. 95-118, 1994
- \_\_\_\_\_. O Retorno do Escravismo em Meados do Século XIX. *Análise Social*, vol. XLI (180), 2006, p. 671-692.
- MIGNOLO, Walter D. *Histórias Locais/Projetos Globais: colonialidade, saberes subalternos e pensamento liminar*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2003.
- MILLER, Joseph. Tradição oral e história: uma agenda para Angola. *Actas do II Seminário Internacional sobre a história de Angola. Construindo o passado angolano: as fontes e a sua interpretação*. Lisboa, Comissão Nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, p. 371-412.
- MOURÃO, Fernando Augusto Albuquerque. As duas vertentes do processo no século XIX: idealismo e realismo. In: SANTOS, Maria Emília Madeira (org.). *Actas da 1.ª RIHA - Relação Europa-África no 3.º Quartel do Século XIX*. Lisboa: IICT, 1989, p. 35-63.
- MUDIMBE, Valentim Y. A Invenção da África. *Concinnitas*, volume 1, número 16, ano 11, junho 2010, p. 73-81.
- NASCIMENTO, Augusto. São Tomé e Príncipe. In: ALEXANDRE, Valentim; DIAS, Jill. *O Império Africano: 1825-1890*. (Nova História da Expansão Portuguesa, ed. de Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, volume X). Lisboa: Editorial Estampa, 1998, p. 270-318.
- NASCIMENTO, José Pereira do. *Grammatica do Umbundu ou Lingua de Benguella*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1894.
- OLIVEIRA, Vanessa S. The Gendered Dimension of Trade: Female Traders in Nineteenth Century Luanda. *Portuguese Studies Review*, vol. 23, n. 2, 2015, p. 93-121.

PANTOJA, Selma. Gênero e comércio: as traficantes de escravos na região de Angola. *Travessias*, vol. 4/5, 2004, p. 79-97.

PORTUGAL. DECRETO de 3 de novembro de 1856. *Legislação: Trabalhadores e Trabalho em Portugal, Brasil e África Colonial Portuguesa*. Base de Dados, CECULT (IFCH-UNICAMP) e CEDIS (FD-UNL), [www.ifch.unicamp.br/cecult/lex](http://www.ifch.unicamp.br/cecult/lex). Acessado em 23/06/2017.

\_\_\_\_\_. PORTARIA de 31 de janeiro de 1839. *Legislação: Trabalhadores e Trabalho em Portugal, Brasil e África Colonial Portuguesa*. Base de Dados, CECULT (IFCH-UNICAMP) e CEDIS (FD-UNL), [www.ifch.unicamp.br/cecult/lex](http://www.ifch.unicamp.br/cecult/lex). Acessado em 23/06/2017.

PRATT, Mary Louise. *Os olhos do império: relatos de viagem e transculturação*. Bauru: EDUSC, 1999.

SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. Os trabalhadores centro-africanos da expedição de Henrique de Carvalho à Lunda. In: XXV Simpósio Nacional de História, 2009, Fortaleza. *Anais do XXV Simpósio Nacional de História*. Fortaleza, 2009, 10 p.

\_\_\_\_\_. *Barganhando sobrevivências: os trabalhadores centro-africanos da expedição de Henrique de Carvalho à Lunda (1884-1888)*. Dissertação de Mestrado, História Social, Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade de São Paulo, 2010.

\_\_\_\_\_. Fissuras no discurso abolicionista português: o serviço de carregadores e a colonização da África centro-ocidental. In: XXVI Simpósio Nacional de História, 2011, São Paulo. *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História*. São Paulo, 2011, 15 p.

\_\_\_\_\_. “Expedição Portuguesa ao Muatiãnvua” como Fonte para a História Social dos Grupos de Carregadores Africanos do Comércio de Longa Distância na África Centro-Occidental. *Revista de História*. São Paulo, nº 169, p. 349-380, 2013a.

- \_\_\_\_\_. Os trabalhadores Loandas da expedição portuguesa ao Muatiânvua (1884-1888). *Varia Historia*. Belo Horizonte, vol. 29, nº 51, p. 697-719, 2013b.
- \_\_\_\_\_. *Sociabilidades em Trânsito: os carregadores do comércio de Longa Distância na Lunda (1880-1920)*. Tese de Doutorado, História Social, Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade de São Paulo, 2016.
- SANTOS, Maciel Morais. A compra dos ‘contratados’ para São Tomé - a fase do mercado livre (1880-1903)”. In: Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto (org.). *Trabalho forçado africano - o caminho de ida*. Porto: Húmus, 2009. p. 85-157.
- SANTOS, Maria Emília Madeira. Silva Porto e os Problemas da África Portuguesa no Século XIX. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar (*Série Separatas 149*), 1983, p. 5-27.
- \_\_\_\_\_. “Prefácio”, “Introdução (Trajectória do Comércio do Bié)” e “Notas às Viagens e Apontamentos de um Portuense em África: prólogo, capítulos 1º, 2º e 3º e respectivas variantes”. In: SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. *Viagens e Apontamentos de um Portuense em África*. Diário de António Francisco Ferreira da Silva Porto, ed. Maria Emília Madeira Santos, vol I. Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, 1986, p. 13-216, 343-388.
- \_\_\_\_\_. Das Travessias Científicas à Exploração Regional em África: uma opção da Sociedade de Geografia de Lisboa. Lisboa: Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga (*Série Separatas 222*), 1991, 13 p.
- \_\_\_\_\_. “Perspectiva do Comércio Sertanejo do Bié na Segunda Metade do Século XIX” [1981], “Rituels et Commerce à Longue Distance en Angola (seconde moitié du XIXème siècle)” [1991] e “Os Lozi e o Zambeze: a Água e a Organização do Espaço” [1992]. In: *Nos Caminhos de África - Serventia e Posse (Angola - Século XIX)*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1998, p. 1-58, 283-332.

- \_\_\_\_\_. Em busca dos Sítios do Poder na África Centro Ocidental. Homens e Caminhos, Exércitos e Estradas, (1483-1915). In: Angola on the Move, 2003, Berlim. *Angola on the Move: Transport Routes, Communications, and History*. Berlin, 2003, 11 p.
- SILVA, Ana Cristina Fonseca Nogueira. *Constitucionalismo e Império: A cidadania no Ultramar português*. Coimbra, 2009.
- SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. *Viagens e Apontamentos de um Portuense em África*. Diário de António Francisco Ferreira da Silva Porto, ed. Maria Emília Madeira Santos, vol I. Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, 1986.
- SLENES, Robert W. *Na Senzala, uma flor: Esperanças e recordações na formação da família escrava*. Campinas: Editora da Unicamp, 2ª ed., 2011.
- SOUMONNI, Elisée. *Daomé e o Mundo Atlântico*. Rio de Janeiro, UCAM; CEAA, 2001.
- SOUZA, Paulo César. *A Sabinada: a revolta separatista da Bahia (1837)*. São Paulo: Brasiliense, 1987.
- SPITZER, Leo. *Vidas de Entremeio: Assimilação e marginalização na Áustria, no Brasil e na África Ocidental 1780-1945*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2001.
- SPIVAK, Gayatri. *Pode o subalterno falar?* Belo Horizonte: Editora UFMG, 2010.
- SOUMONNI, Elisée. *Daomé e o mundo atlântico*. Rio de Janeiro, UCAM; CEAA, 2001.
- THOMPSON, Edward Palmer. *A Formação da Classe Operária Inglesa*. Volume 1: A Árvore da Liberdade. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.
- \_\_\_\_\_. *Costumes em Comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

TORRES, Adelino. Legislação do trabalho nas colónias africanas no 3.º quartel do século XIX: razões do fracasso da política liberal portuguesa. In: SANTOS, Maria Emília Madeira (org.). *Acta s da 1.ª RIHA. Relação Europa-África no 3.º Quartel do Século XIX*. Lisboa: IICT, 1989, p. 65-80.

WHEELER, Douglas & PÉLISSIER, René. *História de Angola*. Lisboa: Tinta da China, 2011, p. 25-230.

WISSENBACH, Maria Cristina Cortez. *Entre caravanas de marfim, o comércio da urzela e o tráfico de escravos: George Tams, José Ribeiro dos Santos e os negócios da África centro-ocidental na década de 1840*. Fundação Biblioteca Nacional – Programa Nacional de Apoio à Pesquisa, 2008, 40 p.

VANSINA, Jan. *Kingdoms of the Savanna*. Madison and Milwaukee: University of Wisconsin Press, 1966, p. 174-179, 197-201.

\_\_\_\_\_. Tradição Oral e sua metodologia. In: KI-ZERBO, Joseph (coord.) *História Geral da África I. Metodologia e Pré-História da África*. São Paulo: Ática/UNESCO, 1980, p. 139-166.





UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS – UNICAMP  
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS – IFCH  
SETOR DE PUBLICAÇÕES  
Cidade Universitária “Zeferino Vaz”  
Rua Cora Coralina s/n.  
13083-896 – Campinas – São Paulo – Brasil

Tel.: Publicações (19) 3521.1603  
Tel. / Fax: Livraria: (19) 3521.1604  
<http://www.ifch.unicamp.br/publicacoes>  
[pub\\_ifch@unicamp.br](mailto:pub_ifch@unicamp.br)  
[www.facebook.com/pubifch](http://www.facebook.com/pubifch)

