

OS AFRICANOS E O MAR: CONHECIMENTO E PRÁTICAS À ÉPOCA DA CHEGADA DOS PORTUGUESES ¹

*Maria Emília MADEIRA SANTOS**

RESUMO: O texto visa fazer uma contribuição para a consolidação de uma história marítima africana, ou seja, uma história do contato das populações africanas com, em especial no caso da costa atlântica do continente, entre os rios da Guiné e a foz do Cuanza. O objetivo é destacar a contribuição (longamente ignorada pela historiografia ocidental) dos povos africanos para a construção do chamado “*mundo atlântico*”. Para isso a autora faz um inventário das avançadas habilidades e práticas relativas à navegação, construção de embarcações, atividades como pesca, nado, guerras, navegação de cabotagem e comércio de vários povos africanos. Destaca ainda o papel importante das conchas e contas como moeda de troca em todo o continente.

Palavras-chave: História da África; História marítima; Navegação; Costa atlântica

Este estudo é dedicado a Jean Devisse, o grande historiador e amigo dos povos africanos. Há anos, em Paris, ele propunha-me que desse atenção à história marítima da África. Nesse sentido ofereceu-me um trabalho seu em que mostrava ter sido o contacto destes povos com o mar, muito mais intenso do que os historiadores hoje consideram².

(1) – Este texto foi apresentado na II Reunião Internacional de História de África, *A Dimensão Atlântica da África*, realizada no Rio de Janeiro em Outubro de 1996. Por lapso de paginação não foi publicado nas Actas editadas em S. Paulo, 1997.

(*) Directora do Centro de Estudos de História e Cartografia do Instituto de Investigação Científica Tropical de Lisboa.

(2) DEVISSE, Jean, Les Africains, la mer et les historiens, CAHIERS D'ÉTUDES AFRICAINES, 115-116, XXIX(3-4):397-418, 1989. Jean-Pierre Chauveau num estudo muito bem documentado havia levantado a questão sobre a possibilidade de escrever uma história maríti-

Prometi que dedicaria maior atenção ao tema passando em revista fontes portuguesas. Esta comunicação não é de forma alguma a homenagem que Jean Devisse merece, mas apenas uma achega, em colaboração com Rosa Cruz e Silva o que permitirá alargar o espaço, em estudos complementares desde o Cabo Verde até à foz do Cuanza³.

As fontes escritas portuguesas não fazem silêncio sobre a relação dos Africanos com o mar. Na verdade, e, de uma maneira geral, transmitem mais informação sobre a novidade do lado africano – actividades marítimas incluídas – que sobre os próprios portugueses no terreno⁴. Só que a atenção dos historiadores dos descobrimentos tem incidido preferencialmente sobre os últimos deixando todo o resto como pano de fundo ou genericamente como a relação com ou a recepção do Outro.

Recentemente John Thornton enquadrou este tema no processo mais vasto que é afinal o contributo dos africanos para a construção do mundo atlântico⁵.

Abordaremos aqui apenas aspectos referentes à costa atlântica, a partir do século XV, visto que a costa oriental apresenta características muito diferentes de acesso e de cronologia.

De uma maneira geral quando os portugueses quiseram contactar os grandes potentados políticos de África, tiveram de se internar no sertão até atingirem as cortes desses reinos. Aparentemente os poderes políticos viviam de “*costas voltadas para o mar*”, mas quando estranhos, vindos do Oceano Atlântico, procuraram aliados no Senegal e no Congo, ou prata e escravos no Ndongo, encontraram guias e caminhos, quer fluviais quer terrestres.

O litoral da África atlântica constituía uma zona limite de contacto com o elemento aquático, que não sendo um vazio, se apresentava como uma área de onde nunca nada nem ninguém tinha surgido. A faixa litoral era portanto uma zona que por si só constituía uma fronteira natural sem significado para a vida dos potentados políticos no interior.

ma da África mas limitara-a com “*um sub-título de prudência*”. Une histoire maritime africaine est-elle possible? Historiographie et histoire de la navigation et de la pêche africaines à la Côte occidentale depuis le XV siècle, CAHIERS D’ÉTUDES AFRICAINES, XXVI (1-2) 101-102, 1986, p. 173-235.

- (3) Ver *Supra* artigo de Rosa Cruz e Silva, directora do Arquivo Histórico Nacional de Angola.
- (4) A análise desta literatura vem confirmar a convicção de Jean Devisse (1989, p. 399): “*lorsqu’on se livrera a des enquete très sérieuses sur le regard des Africains sur la mer ou aura des surprises ...*”.
- (5) THORNTON, John, *Africa and Africans in the making of the Atlantic World, 1460-1680*, Cambridge University Press, 1992.

Verifica-se no entanto que, embora irregularmente, existem comunidades que habitam alguns pontos da costa dedicando-se a actividades marítimas e mantendo uma ligação directa aos suseranos estabelecidos a grandes distâncias no interior.

Algumas pistas, com variantes, podem seguir-se através de práticas detectadas desde os Rios de Guiné até à foz do Cuanza, revelando complementaridades entre a faixa marítima e os grandes potentados da rectaguarda.

Estas actividades marítimas estendiam-se à pesca, a algumas ligações de cabotagem, à preparação do sal, à secagem de grandes quantidades de peixe e à extracção de conchas, devidamente documentadas desde o século XV. Por seu lado, os rios navegáveis não foram apenas os caminhos subidos pelos europeus para penetrarem no continente africano, eram já, à chegada dos portugueses, a via dos africanos para o mar, depois, evidentemente, intensificada.

A sul do rio Senegal, os Portugueses contactaram os primeiros africanos negros, os Jalofos (Wolof), que se revelaram um povo de rápida resposta aos estranhos, chegados do mar. As cortes e as aristocracias encontravam-se instaladas no interior, mas o litoral não era desabitado *“É inferior na política o gentio das beiras mar ao do sertão, o qual como em si recolhe a nobreza, assim fica sendo mais político”*⁶. A contiguidade do mar não tinha o carácter de repulsão perante o desconhecido e o indomável. As populações em que o religioso e o sagrado dominavam todas as actividades, tinham resolvido a sua relação com o oceano dentro das tecnologias próprias e da sua cosmovidência.

Em 1447, os primeiros navegadores do infante D. Henrique a contactarem demoradamente com a *“terra dos negros”* puderam verificar, que o rio Senegal tinha meia légua ou mais de largura e que o rei dos Jalofos possuía muitas almadias feitas de um só tronco. Constataram que os seus súbditos eram grandes nadadores, hábeis no manejo das pirogas⁷ e também bons pescadores que andavam em almadias duas ou três léguas pelo mar dentro, á pesca com redes feitas de folha de palma⁸.

Em contraste com a terra seca e pouco fértil do interior, o mar abundava em peixe⁹.

(6) ÁLVARES, Pe. Manuel, *Etiópia Menor e Descrição Geográfica da Província da Serra Leoa*, 1616, ms. da Biblioteca da Sociedade de Geografia de Lisboa, fol. 5. Edição crítica em preparação por Paul Hair.

(7) Manuscrito de FERNANDES, Valentim (1506-1510), *Description de la Côte Occidentale d'Afrique (Séné-gale au Cap de Monte*, Archipelle, th. Monod, A. Teixeira da Mota, R. Mauny, Bissau. 1951, p. 7.

(8) *Id.*, *ibid.*, p. 14.

(9) *Id.*, *ibid.*, p. 28.

Quando em 1455, Alvise De Ca Da Mosto chega ao “primeiro reino dos negros da baixa Etiópia” a sul do rio Senegal, dá testemunho da ligação que as populações, (Jalofos) já então, haviam estabelecido com o mar.

Encontrando-se este navegador em terra com o seu navio ancorado ao largo, precisou enviar uma carta à tripulação. Perguntou então aos africanos presentes na praia se algum deles sabia nadar e tinha ânimo suficiente para levar aquela missiva ao navio, distante 3 milhas pelo mar dentro. O vento forte, e a braveza das ondas fariam temer qualquer um, mas, apesar das difíceis condições climáticas, ofereceram-se dois negros, que apenas exigiam, como recompensa, duas manilhas de estanho. Demoraram mais de uma hora tendo desaparecido da vista dos que ficaram na praia. Finalmente, quando já se duvidava do seu regresso, surgiram com a resposta o que pareceu a Ca Da Mosto um verdadeiro milagre¹⁰.

Estes homens não só eram exímios nadadores¹¹, como demonstraram não recear o contacto com os navios de alto mar, cujo velame atingia grandes dimensões. Não consideraram as caravelas, monstros marinhos ou qualquer outro elemento perigoso, mas manifestaram a capacidade de equiparar a função dos navios à função das suas frágeis canoas.

O navio atraiu grande curiosidade, a ponto de ser visitado por alguns jalofos que observaram as bombardas e tiveram ocasião de ver uma delas funcionar. Admiraram igualmente o mastro, velas e âncora do navio e concluíram que aquele aparelho só podia ser obra de um ser sobrenatural. Mais se surpreenderam, ao saber que uma caravela navegava durante muitos dias sem ver terra e que, apesar disso, os navegantes conheciam o lugar exacto em que se encontravam.

Este constituía o grande avanço da marinharia do século XV, apoiada nas observações astronómicas. Capacidade tecnológica e científica devidamente apreciadas pelos pescadores Jalofos. Na verdade eles “não entendiam a arte de navegar, da bússula e da carta”¹². Só podiam interpretar tais avanços científicos através, do poder da magia, que os cristãos interpretavam erradamente como “coisas do diabo”.

O litoral, desde o rio Senegal até ao Gâmbia, era todo povoado por jalofos cujas aldeias não apresentavam defesas, visto que a partir do mar não

(10) *Viagens de Cadamosto e Pedro de Sintra*, Pref. e notas de Damião Peres, Academia Portuguesa de História, Lisboa, 1948, p.

(11) *Idem, Ibidem*, p. 123. “E deveis saber que estes negros são os maiores nadadores que há no Mundo, pelas provas que eu vi alguns deles darem, nadando naquelas partes”.

(12) *Idem, Ibidem*, p. 142-143.

lhes chegaria qualquer ataque nem outro perigo. O Atlântico, embora indomável para a sua tecnologia abria-se por duas ou três léguas às almadias dos africanos compensando-os com pescarias que causavam espanto aos europeus¹³.

No porto do Recife, os habitantes do litoral todos eram pescadores e possuíam canoas que aparelhavam com duas velas num só mastro. São marinhos e saem de manhã para o mar “*os quais vão tam fora que perdem a terra de vista. À tarde se recolhem com a viração do mar, à vela, que quem as vê do mar em fora, e não tem conhecimento disto, parecem-lhe navios, e a muitos têm feito com este aparato bem de medo*”¹⁴. A navegação de almadias a tão grande distância no mar alto pode talvez explicar-se nesta zona pelo espraiamento dos fundos marítimos e existência de baixios até grande distância da terra. Segundo Teixeira da Mota encontram-se fundos de duas braças, a trinta milhas de terra, chegando a quarenta por alturas dos Bijagós¹⁵.

Na foz do rio Gâmbia secava-se peixe ostras e berbigões que se vendiam ao longo do rio até ao porto chamado de Cação, a 60 léguas do mar¹⁶. Na mesma foz era preparado sal que as populações da beira do rio vinham carregar, todos os anos. Aqui chegavam também caravanas a pé, vindas de grandes distâncias, mais de 300 léguas, que saíam das suas terras em Novembro e só regressavam em Julho, carregadas de sal. Aliás o melhor dinheiro do porto de Cação para o interior era “*sal e mais sal que sempre é pouco*”¹⁷.

Neste rio, as almadias eram muito grandes e podiam funcionar como barcos de guerra. Logo em 1455 Luís de Cadamosto foi atacado por 17 almadias “*grandes como bons barcos*” transportando cerca de 150 archeiros que após um reconhecimento do navio de alto mar com velas, começaram a atirar. Ao serem ripostados com bombardas, suspenderam um pouco o ataque, mas rapidamente “*perdendo o medo dos estrondos*” recobriram o ânimo travando-se um combate naval, nada fácil para os recém-chegados¹⁸.

(13) ÁLVARES, Manuel, *Etiópia Menor...*, fol. 3.

(14) COELHO, Francisco de Lemos, *Duas descrições seiscentistas da Guiné*, anotações por Damião Peres, Academia Portuguesa de História, Lisboa, 1953, p. 99-100.

(15) MOTA, A. Teixeira da, *Mar, Além Mar: Estudos e Ensaios de História e Cartografia Antiga*, Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar/Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga, Memórias nº 11, 1972.

(16) ÁLVARES, Manuel, *Etiópia Menor...*, fol. 3.

(17) COELHO, Francisco de Lemos, 1953, p. 110-111.

(18) *Viagens de Luís de Cadamosto e de Pedro de Sintra*, A. P. da H., Lisboa, 1948, p. 152-155.

Mais tarde, algumas almadias de guerra chegavam a comportar 100 homens. De tal modo que ousavam acometer e tomar lanchas de franceses, o mesmo sucedendo com alguns navios portugueses¹⁹.

No que diz respeito à guerra marítima, os Bijagós eram os mais activos e apresentavam uma justificação lógica para os ataques aos navios: “(...) o mar não tem rei, nem foi deixado em testamento. E assim como as coisas de suas praias são do que primeiro as toma, porque não serão as do alto [mar] custando tanto maior trabalho, como é, além de muitas e várias incomodidades, o perigo contínuo da vida?”²⁰. As almadias eram preparadas para os ataques acrescentando-se-lhes tábuas de modo a ficarem mais altas permitindo uma melhor defesa e o transporte das presas²¹. A sua familiaridade com o mar e a agilidade no manejo das almadias infundiam respeito por parte de estranhos, tanto mais que os fundos baixos dificultavam as manobras dos navios de grande calado.

A afluência de navios europeus aos melhores portos levou os chefes do interior a valorizar a faixa marítima e a encontrar formas de cobrar direitos de escala. Nas barras do Gambia e de outros rios passou a residir um alcaide encarregado de receber de cada navio ancorado uma taxa “como que seguro real para se evitarem males”. As receitas eram enviadas ao suserano da terra, sendo os mais exigentes os mandingas²².

Quando os portugueses começaram a frequentar os chamados Rios de Guiné e os subiram até algumas léguas pelo seu curso acima eles tiveram antes de mais de atravessar a difícil zona de navegação que eram as barras desses rios. O piloto que guiava os barcos portugueses nessa travessia era um piloto africano recrutado localmente e com a necessária experiência adquirida na manobra das canoas de pesca e transporte. Sem este técnico os navios portugueses nunca poderiam ter iniciado as navegações fluviais tão rapidamente e sem percalços que nem sequer são referidos nas crónicas da época.

A experiência de navegação dos africanos era aproveitada com frequência pelos navios portugueses, quando pretendiam navegar por entre os baixios ou cortar as barras dos rios. Para subir o Gâmbia era indispensável recorrer a um “piloto da terra”²³ que manobrasse a embarcação.

(19) D. ALMADA, André Álvares, *Tratado Breve dos Rios da Guiné do Cabo Verde desde o rio Sanaga, até aos baixos Sant'Ana* (1594), A. Brásio, *Monumenta Missionária Africana*, 2ª sér., vol. 3, Lisboa, 1964, p. 284.

(20) ÁLVARES, Manuel, *Etiópia Menor...*, 1616, fol. 109-111.

(21) *Idem*, *Ibidem.*, fol. 106.

(22) *Idem*, *Ibidem.*, 1616, fol. 13.

(23) COELHO, Francisco de Lemos, 1953, p. 11.

Também nos trabalhos de manutenção dos navios se usava a perícia dos escravos Jalofos, Barbacins, Mandingas e outros. Um único comerciante estabelecido em Cacheu dispunha no seu pequeno estaleiro, de 15 técnicos (carpinteiros, calafates e ferreiros) todos escravos²⁴.

As capacidades de marinharia dos africanos foram especialmente apreciadas quando se verificou que praticavam a navegação de cabotagem: “*no reino de Borçalo almadias grandes atravessavam de um rio ao outro pela costa levando velas metidas*”²⁵.

Os Mandingas corriam a costa com almadias de guerra atacando e cativando as populações. Sabia-se que, no início desta guerra, os Felupes e Papeis não fugiam, por estarem desprevenidos ao longo das praias e dos rios, comendo peixe ou ostras em grupos²⁶.

No início do século XVII as almadias pertencentes às várias ilhas dos Bijagós passaram a organizar-se em verdadeiras armadas capazes de enfrentar peças de artilharia naval²⁷.

Muitos dos pilotos que no século XVI governavam os navios das carreiras entre a ilha de Santiago e os portos da costa eram escravos originários destas etnias em cujas mãos os armadores colocavam navios, cargas e tripulação, num reconhecimento inegável da sua competência²⁸. O mesmo sucedia na complexa rede marítima que ligava a ilha de S. Tomé a S. Jorge da Mina e aos rios do Golfo da Guiné²⁹, de que não nos ocuparemos neste trabalho.

Tal aptidão revelava um convívio e uma relação antiga³⁰, destituída de receios perante o desconhecido que não era esperada pelos portugueses, munidos de uma tecnologia que lhes dava alguma supremacia sobre os perigos e as ciladas do mar oceano.

(24) *Id.*, *ibid.*, p. 31.

(25) D'ALMADA, André Alvares, (1594), 1964, p. 268.

(26) *Idem.*, *Ibidem.*, p. 288.

(27) Sobre este tema ver CHAUVEAU, Jean-Pierre, 1987, p. 191-195.

(28) Deve chamar-se a atenção para o facto de não se tratar de simples grumetes frequentemente referidos na documentação posterior com o sentido de auxiliares ou moços de bordo.

(29) MADEIRA SANTOS, M- E., *Rotas atlânticas. O caso da carreira de S. Tomé*, CEHCA/IICT, col. Separatas Verdes nº 226, Lisboa, 1990.

(30) CHAUVEAU, Jean-Pierre, 1987, p. 196. Considera a região entre Axem e S. Jorge da Mina ao lado dos Rios de Guiné os dois berços mais importantes de actividades marítimas dos africanos.

A confiança depositada nas capacidades de marinharia dos africanos chegou ao ponto de lhes ser entregue a capitania dos navios. Tal atitude fez temer que as navegações ficassem na sua dependência. A tal ponto esta prática se terá generalizado que em 1517 um documento régio proibia que os negros, mesmo forros, foram investidos no cargo de capitães dos navios que iam de Santiago de Cabo Verde aos Rios de Guiné³¹.

Sabemos que em 1485 três navios do esclarecido rei D. João o segundo de Portugal, comandados por Diogo Cão, Pero Anes e Pero da Costa subiram o Zaire até às cachoeiras de Ielala, a mais de 160 quilómetros da foz. Foi Luciano Cordeiro quem se dedicou pela primeira vez a investigar este assunto conseguindo obter, no ano de 1900, uma fotografia daquilo que vagamente se dizia ser o *“padrão português de Ielala”*, onde existia esculpido o escudo português. *“(...) esta grande quebrada rochosa constitui a última barreira, melhor talvez: o último soalco ou degrau orográfico donde o Zaire no seu longo curso interior se precipita e escoia para entrar no Atlântico”*³². Esta aventura, mesmo hoje utilizando um barco a vapor, comporta sérios riscos.

Os cronistas porém referem-se ligeiramente a esta navegação fluvial e parece não conhecerem os obstáculos que necessariamente as três caravelas encontraram.

É evidente que a navegação terá sido orientada por pilotos conhecedores dos meandros navegáveis por entre os rápidos e os rochedos que se entrepunham no leito do rio. Duarte Pacheco Pereira confirma-nos que o movimento da navegação local era muito intenso. Tal como no Gâmbia, as almadias eram de grandes dimensões, o que daria aos seus condutores a possibilidades de calcularem a largura e o fundo necessário para uma caravela. No rio Zaire *“há muitas e grandes almadias com que se servem os negros desta terra”*³³.

Na barra do Cuanza alguma coisa de semelhante se verificou pouco depois da chegada dos portugueses ao local. Aqui podemos mesmo estar certos de que uma arriscada navegação de cabotagem era realizada por grandes pirogas decerto destinadas ao transporte de mercadorias. Rosa Cruz e Silva vai revelar-

(31) – *História Geral de Cabo Verde – Corpo Documental*, 1º vol., Documento 102, p. 285-286. 16 de Dezembro de 1517.

(32) CORDEIRO, Luciano, *Questões Histórico-Coloniais*, vol. II, Agência Geral das Colónias, Lisboa, 1936, p. 305.

(33) PEREIRA, Duarte Pacheco, *Esmeraldo de Situ Orbis*, Ed. Crítica e anotada por Epifanio da Silva Dias, Lisboa, 1905, p. 133.

nos a existência de um estabelecimento com actividades marítimas e ligações fluviais numa zona agora abordada pela primeira vez³⁴.

A navegação de cabotagem foi estudada por Jean Pierre Chauveau ao longo da costa atlântica da África desde o Senegal até ao Golfo da Guiné³⁵. Conhecem-se casos de revoltas de escravos em navios de armadores de S. Tomé, cujos pilotos foram coagidos a obedecer aos comandos dos escravos aprisionados nos rios do Golfo da Guiné, forçando-os a conduzir a embarcação a outros portos da costa por eles designados.

O interesse das populações do interior pelos produtos retirados ao mar estendia-se aos elementos não perecíveis que eram as conchas, Estas constituíam uma representação perene dos mistérios inacessíveis do elemento aquático. Embora indomável, em extensão, oferecia-lhes objectos de arte transportáveis a grandes distâncias, possíveis de entesourar de geração em geração e também passíveis de receberem no seu vazio significados sobrenaturais.

Quando o comércio português se estabelece em São Jorge da Mina, com a estrita finalidade de comprar ouro, através do comércio de troca, haviam já sido feitas prospecções de mercado no sentido de conhecer quais as moedas mercadoria mais indicadas para a obtenção do precioso metal. Entre essas mercadorias estavam as conchas originárias das ilhas Canárias cujo valor foi de imediato compreendido pelo então Príncipe D. João.

O futuro rei D. João II aprendeu depressa o ofício da mercancia de longo curso e cedo a praticou, com discrição e proveito, demonstrando um profundo conhecimento do antigo comércio caravaneiro transaariano, e do recente trato atlântico ao longo da costa ocidental de África.

O estudo da introdução de várias conchas como moeda mercadoria no comércio atlântico africano ao longo dos séculos XV e XVI precisa ainda de muitos contributos³⁶.

Não sabemos quando e por que via chegou ao conhecimento da Fazenda Real portuguesa o valor que determinadas conchas, originárias das Canárias, tinham para as populações africanas. Quem deu a conhecer essas conchas aos africanos? tratava-se de um conhecimento ancestral, ou foi consequência de ligações marítimas, estabelecidas por castelhanos e portugueses?

(34) Ver Rosa Cruz e Silva, *Supra*.

(35) CHAUVEAU, Jean Pierre, 1986.

(36) Brigitte Henzel, uma historiadora e arqueóloga alemã, iniciou há anos uma pesquisa que utilizava a arqueologia e a história e espero sinceramente que venha a publicar as suas conclusões, visto que por parte do CEHCA lhe foi dado apoio entusiástico.

As respostas a estas perguntas não podem ainda ser encontradas. A verdade é que, as conchas constituíam um produto vantajoso para o comércio de longo curso: não se deterioravam com os imponderáveis do transporte e eram relativamente leves.

Este facto era já uma evidência para D. João II em 1480, quando obtém o monopólio do comércio das referidas conchas, com o pretexto de não permitir a depreciação desta moeda mercadoria.

A carta de lei explicita que é intenção régia proteger os resgates de Guiné de modo que «em tempo algum que vier possa» não seja a «negociação de menor valor e proveito do que ora ao presente é». Proíbe-se assim o negócio com conchas a todos os naturais e estrangeiros estabelecendo o monopólio do Príncipe, «a que a dita mercadoria e trato directamente pertence». Ressalva-se a possibilidade de castelhanos poderem trazer a Portugal, mas apenas a venderem exclusivamente ao detentor do monopólio³⁷. Prescrevem-se graves castigos para os infractores³⁸.

As conchas originárias das Canárias são referidas na documentação portuguesa apenas por conchas, sem qualquer outra designação. Sabemos no entanto que se trata de conchas grandes, designadas nos textos do século XV por ostras. O seu valor especial residia no facto de os africanos as usarem ao pescoço como amuleto contra os raios³⁹.

Embora com todas as reservas, não deixaremos de levantar aqui uma hipótese de identificação. Jean Devisse afirma que a costa da África foi objecto de uma exploração considerável e muito selectiva de alguns tipos de conchas. A apanha de conchas *Anadara senilis* e *Donax rugosa*, ostras, resultou na predacção de milhões de exemplares nas zonas lagunares da costa propícias à sua proliferação. Alterações ambientais ocorridas há 3 ou 4000 anos diminuíram fortemente o rendimento de tal apanha; acabaria por desaparecer depois de ter perseguido, durante um tempo, as migrações das espécies em extinção⁴⁰. É possível que as espécies existentes na Costa de África se desenvolvessem também nas ilhas fronteiras.

(37) 24 de julho de 1480. *Portugaliae Monumenta Africana*, Lisboa, IICT, vol. 1, 1993, vol. 1, p. 255-256.

(38) 18 de Janeiro de 1480, *Idem Ibidem*, p. 248-249.

(39) MUNZER, Jerónimo, 1494, *Itinerário do Dr. Jerónimo Munzer* (excertos), trad. Basílio Vasconcelos, Coimbra, 1932, p. 245. Este autor, ao referir-se às conchas das Canárias afirma que são de ostras. No entanto a sua identificação precisa de estudos arqueológicos, etnológicos e antropológicos.

(40) DEVISSE, Jean, 1989, p. 403-404.

Nas Canárias as ostras teriam continuado a propagar-se sem a predação humana. Quando através de informações de navegadores e de espiões do comércio no Norte de África se verifica que os habitantes do continente davam um valor especial às conchas conhecidas como originárias das ilhas Canárias, pode ter-se retomado uma exploração interrompida durante séculos. A memória da origem que ficara guardada no talismã, poderá ter sido recuperada por uma coincidência, num curto período, e de novo apagada.

A dificuldade em identificar as conchas que serviam de moeda de troca, na fortaleza do ouro levou Ballong-Wen-Mewuda a considerar que elas seriam originárias do Benin⁴¹, na verdade a feitoria recebeu, por exemplo, entre Agosto de 1504 e Janeiro de 1507 uma quantidade de 1133 conchas. Podemos dar outro exemplo: entre Setembro de 1525 e Maio de 1528 entraram 763 conchas. Tais números deixam-nos pensar que se trata de conchas muito valiosas, exactamente as conchas de ostras das Canárias que recebiam um tratamento especial visto que na feitoria de S. Jorge da Mina existiam dois funcionários dedicados especialmente a esta mercadoria: o “*feitor das conchas*” e o “*alimpador de conchas*”⁴². As conchas do Benin eram efectivamente compradas pelos portugueses de S. Tomé, quando ali faziam as suas armações, transaccionando-as em sacos aos milhares. Tratava-se de búzios denominados na língua local e também na documentação portuguesa por “*iguou*”. Constituía moeda para toda a região dos Rios em que se trocavam directamente por escravos.

Estes búzios eram um pouco maiores do que os “*Zimbos*” do Congo segundo nos informa Duarte Pacheco Pereira⁴³.

Ballong verifica que a troca das conchas por ouro foi irregular. Por exemplo: entre Setembro de 1519 e Janeiro de 1522 venderam-se 1 564 conchas, mas entre Janeiro de 1522 e Dezembro de 1523 não se trocou uma única concha. Por outro lado, a partir de meados do século XVI na feitoria de São Jorge da Mina desaparece⁴⁴ o produto de troca denominado simplesmente “*concha*”. Estes factos nunca teriam sucedido se se tratasse dos “*iguou*” do Benin, muito abundantes, e cujo transporte era extremamente fácil, mas explica-se pelo fac-

(41) J. Bato´ora Ballong-Wen-Mewuda, *São Jorge da Mina 1482-1637: La vie d´un comptoir portugais en Afrique Occidentale 1482-1637*, Fondation Calouste Gulbenkian – Centre Culturel Portugais/ Commission National pour les Commemorations de Decouverts Portugaises, Lisboa-Paris, 1993, p. 326-327.

(42) ANTT, Núcleo Antigo, nº 867, fólio 5v.

(43) PEREIRA, Duarte Pacheco, *Esmeraldo de Situ Orbis*, 1502, Edição da Sociedade de Geografia de Lisboa, p. 135.

(44) J. Bato´ora Ballong-Wen-Mewuda, 1993, p. 326-327.

to de o fornecimento a partir das Canárias exigir a compra numa área de domínio castelhano, seguido do seu transporte para Lisboa, transferência na Casa da Mina e sua condução para o castelo de S. Jorge da Mina.

Também no Congo os portugueses encontraram perfeitamente estabelecida a aceitação de uma concha como moeda corrente, trata-se dos “zimpos” recolhidos nas Ilhas das Cabras por súbditos do Manicongo, “*uns búzios pequenos, que não são maiores que pinhões com sua casca*”⁴⁵. Logo nos primeiros contactos verificaram que eram “*tão estimados como moeda de ouro ou prata*”⁴⁶.

Quanto mais distante era a origem das conchas tanto mais alto era o seu valor de troca e também simbólico. Algumas delas provenientes do Oriente penetraram primeiro através da Costa Oriental de África e só muito mais tarde chegaram à costa Atlântica.

Tal como sucedeu com algumas plantas, as mesmas conchas, percorrendo caminhos convergentes, vieram a encontrar-se na África Central. Em 1644 uma expedição que partiu de Sena, tendo chegado à região da Matabelelândia encontrou ali búzios que, segundo a gente de Moçambique, teriam sido vendidos em Angola, chegando ali através do comércio do sertão⁴⁷.

Tratava-se dos cauris “*búzios brancos miúdos*” originários das Maldivas⁴⁸ terão chegado à costa oriental em tempos remotos. A sua expansão pelo interior do continente percorreu caminhos e atingiu populações, em parte já estudadas, de que não nos ocuparemos aqui. As suas primeiras incursões na costa ocidental datam da segunda década do século XVI. Em 1510, Gaspar Correia refere-se a estas conchas como mercadoria já transportada pelas naus portuguesas entre as Maldivas e Cochim, destinadas ao comércio de troca por tecidos de Cambaia⁴⁹.

Em Dezembro de 1519 são enviados de Lisboa para a Ilha de S. Tomé, destinados ao comércio da Costa de África, 11 quintais, 1 arroba e 11 arrateis dos chamados “*búzios da Índia*”⁵⁰. E seis meses depois seguia mais um fornecimento de 20 quintais. O envio consecutivo de dois carregamentos tão avultados, sendo o segundo quase o dobro do primeiro, sugere que a boa aceitação

(45) PEREIRA, Duarte Pacheco, 1905, p. 134.

(46) PINA, Rui de, *Crónica d'el Rei D. João II*, ed. Lello e Irmãos, Porto, 1977, p. 1003.

(47) BOCARRO, *Década 13 da História da Índia*, II Parte, Lisboa, 1876, caps. CXL e CXLV.

(48) CORREIA, Gaspar, *Lendas da Índia*, ed. Lello e Irmãos, Porto, 1975, introdução de Lopes de Almeida, vol. 1, p. 341, referência a 1503.

(49) CORREIA, Gaspar, vol. 2º, p. 129.

(50) ANTT, CC II -86 -142. Conhecimento de Vicente Rodrigues de Calvos, de 28 de Dezembro de 1519.

da mercadoria já teria sido verificada antes. Na verdade nos circuitos a percorrer desde Lisboa à Índia, com a ordem de encomenda, e vice-versa, gastava-se mais de um ano para fazer chegar um carregamento de cauris.

A partir de S. Tomé, entreposto marítimo comercial, os cauris da Índia chegavam aos rios do Golfo da Guiné, ao Congo e Angola, onde atingiam valores muito superiores aos igous e aos zimbos locais.

O decréscimo das ligações marítimas com a Índia viria a resultar, já durante o século XVIII, na troca dos cauris por búzios semelhantes, vindos da costa do Brasil. O seu uso foi fundamentalmente o de moeda de troca, mas era também utilizado como enfeite e elemento de decoração do vestuário e da estatuária. Na Kuba, cujas ligações com o Congo datam do século XVII, algumas peças de vestuário da aristocracia eram bordadas com cauris, conferindo-se a esta concha um lugar privilegiado dentro da decoração. O cauri aparecia sobre o tecido de mabela aveludado ou sobre a baeta vermelha importada.

Os chamados “*mandés*” ou “*pandés*” resultam de um minucioso trabalho artesanal sobre um búzio de grandes dimensões originário das ilhas Molucas, de que se aproveita apenas a parte superior o disco formado pela espiral⁵¹.

Depois de trabalhadas, as conchas passavam a constituir, uma moeda de entesouramento ou um elemento hierarquizante nas sociedades, ostentados ao peito e na cabeça das aristocracias africanas.

A sua introdução, criteriosamente estudada pelo antropólogo alemão Baumann⁵², teve lugar ao longo da costa oriental de África penetrando até à África Central, mas a partir de época muito difícil de datar, o porto de Benguela, e mais tarde, o de Moçamedes passaram a receber grandes sacos cheios com esse tipo de conchas vendidas inteiras às populações do sul de Angola.

Embora pouco vulgar em Angola a norte de Benguela, esta concha era reconhecida como moeda forte da África Central, no início do século XIX.

Os dois pombeiros do Cassange que, em 1802 partiram para a travessia da África, através do Império Lunda, passando pelo Cazembe até Tete e

(51) As populações do Sul de Angola fazem uso da concha de um gasterópode, *Conus papilionaceus* importado do oceano Índico. Edmond Dartevelle, “Les «N´Zimbu» monnaie du Royaume du Congo”, BULLETINS ET MEMOIRES DE LA SOCIÉTÉ ROYALE BELGE D´ANTHROPOLOGIE ET DE PREHISTOIRE, Mémoire, Nouvelle Serie, n° 1, Bruxelles, 1953.

(52) BAUMAN, Hermann, 1936. *Schöpfung und Urzeit des Menschen im Mythos des afrikanischen völker*. Berlin, 1936, p. 256-259.

Quilimane, receberam de “*ajudas de custo*”⁶ mandés ou pandés. Leves, relativamente pequenas e com câmbio assegurado do Atlântico ao Índico⁵³ constituíam a melhor moeda para uma viagem escoteira que viria a ser a primeira travessia apoiada pelos chefes políticos africanos da África Central no intuito de estabelecerem ligações com o mar a ocidente e a oriente, independentemente das distâncias.

ABSTRACT: This paper makes a contribution to the history of the contact between African peoples and the sea, to the construction of a maritime history of Africa. The contribution of African peoples to the building of Atlantic world has been so far extensively forgotten. The text presents examples of well developed techniques and practices concerning navigation vessels construction, activities such as fishing, swimming, war and trade, from several areas of African Atlantic coast at the time of Europeans arrival.

Keywords: History of Africa; Maritime history; Atlantic coast; Navigation

(53) SHILD, Willy. Die afrikanischen Hoheitszeichen, ZEITSCHRIFT FÜR ETHNOLOGIE, 61:141-143, 1929.