

Entre o trabalho forçado e o livre

negociação e conflito dos trabalhadores caravaneiros

em Angola – meados do século XIX²⁷

Ivan Sicca Gonçalves²⁸

Resumo:

Em meados do século XIX, com a expansão do abolicionismo no mundo atlântico e com a consequente reconversão da economia da colônia portuguesa de Angola de uma fornecedora de pessoas escravizadas para o tráfico atlântico, em uma economia baseada na exportação de gêneros coloniais agrícolas e extrativistas, a demanda por trabalhadores para os serviços nas caravanas comerciais de longa distância aumentou consideravelmente. Sempre tendo sido objeto de preocupação das autoridades coloniais, o recrutamento de carregadores era instrumento fundamental para a própria existência do enorme fluxo de mercadorias entre o Atlântico e interior de Angola, e constantemente gerou revoltas e conflitos nas áreas de maior interferência política dos portugueses. Aparecendo no cerne do debate abolicionista português em meados do século, as condições de recrutamento e manutenção das caravanas mudaram radicalmente ao mesmo tempo que a economia colonial mais exigia tais serviços. Diante de tais fatores, esse texto buscará debater sobre os impactos múltiplos do abolicionismo colonial português sobre o trabalho nas caravanas em Angola, reconhecendo dinâmicas autônomas do comércio africano e reações heterogêneas de diversos agentes sociais.

Palavras-chave: Abolicionismo. Colonialismo Português. Angola Oitocentista. Comércio de Longa Distância.

²⁷ Versões preliminares desse texto foram apresentadas no 11º Congresso Ibérico de Estudos Africanos; III Encontro Internacional da ABEÁfrica e no Simpósio Internacional “Modalidades de Resistência nos Impérios Ibéricos. Da participação política às formas quotidianas de dissensão (1450-1850)”. Agradeço a todos os comentários e contribuições dos participantes desses eventos. Também esse texto contou com a leitura atenta de Carlos Augusto Santos Neri Braga, Carolina Lima de Souza, Jéssica Cristina Rosa e Jhonatan Uewerton Souza, a quem agradeço pelas críticas, comentários e sugestões.

²⁸ Ivan Sicca Gonçalves é doutorando em História na Universidade Estadual de Campinas, na Área de História Social, Diferenças e Conflitos, fazendo parte da linha de pesquisa em África e Diáspora Africana. É bacharel (2017), licenciado (2017) e mestre (2021) em História também pela UNICAMP. Email de contato: ivansiccag@gmail.com.

Between Forced and Free Labor

negotiation and conflict of caravan workers

in Angola – mid-19th century

Abstract:

In the mid-19th century, with the expansion of the abolitionism in the Atlantic World and with the subsequent reconversion of the Angolan Colonial Economy from a slave supplier to the Transatlantic trade to an exporter of agricultural and extractive goods, the demand for human porters for the long-distance trade caravans increased considerably. The porter's recruitment was always an object of concern for the colonial authorities and was fundamental to the existence of the huge flux of commodities between the Atlantic and Angola's hinterland and constantly resulted in rebellions and conflicts in the areas with more political interference from the Portuguese settlers. When they appeared in the core of the abolitionist debate, the recruitment and maintenance conditions in the caravans changed intensely, while the colonial economy mostly needed its services. Considering those processes, this paper will debate about the multiples impacts of the Portuguese colonial abolitionism over the caravan labor in Angola, recognizing autonomous dynamics inside the African trade and heterogeneous reactions from the various social agents.

Keywords: Abolitionism. Portuguese Colonialism. 19th Century Angola. Long-Distance Trade.

Em janeiro de 1840, nas cercanias do Presídio português de Pungo Andongo, os moradores organizaram um abaixo assinado pedindo que o governo central de Luanda enviasse carregadores para a região, já que, por causa de mudanças legais recentes, não conseguiam mais coagir os africanos locais a aceitarem tal tarefa.²⁹ Em um notável contraste, na década seguinte, a sul do dito presídio, um dos moradores portugueses do reino africano do Bié registra um cotidiano comercial repleto de extensas caravanas que vinham e voltavam a todo momento do interior, tendo ele mesmo comandado pelo menos uma comitiva que chegou a ter 5000 membros.³⁰ Em meados do século XIX, quando a demanda do transporte de cargas nas caravanas de longa distância crescia aceleradamente, essa contradição parecia se tornar cada vez mais latente, na qual em muitas regiões do interior da colônia os habitantes temiam e evitavam de toda forma serem recrutados para a profissão tão dura e insalubre, enquanto em outras, centenas ou milhares destes trabalhadores iam atrás de formar tais comitivas em condições aparentemente bastante similares.

²⁹ Seja por realidade empírica, ou por exagero retórico, na dita petição tais moradores chegaram a afirmar que a ausência de trabalhadores para as caravanas tinha gerado naquele ano tal nível de desabastecimento que chegara a faltar em Pungo Andongo gêneros de permuta e até mesmo alimentos. Arquivo Histórico Ultramarino (doravante AHU), Angola, Correspondência dos Governadores, pasta 3, 7 de janeiro, 1840. Em Angola, os Presídios eram fortalezas militares construídas pelos portugueses em territórios do interior do continente para assegurar as posições militares coloniais e administrar as cercanias, fossem elas submetidas nominalmente por domínio direto ou indireto (mantendo no poder do território os chefes africanos locais, os sobas, que se tornavam vassallos da coroa portuguesa).

³⁰ Sociedade de Geografia de Lisboa (doravante SGL). Res. 2-C-6. Silva Porto, António Francisco Ferreira, Viagens e Apontamentos de Um Portuense em África, 1º Volume, p. 149. (15/01/1853).

do tráfico, tornou-se necessário incentivar a produção de bens agrícolas ou extrativos para a exportação para substituir a cada vez mais difícil exportação de pessoas escravizadas, agora ilícita, iniciativa que se tornaria vital para assegurar o fluxo de mercadorias importadas para essas regiões da África Atlântica.³¹ Do ponto de vista global, mesmo que em geral não alcançassem a rentabilidade do tráfico escravista, a altíssima demanda por estes gêneros coloniais primários nos países industrializados da Europa assegurou condições bastante favoráveis para expansão das atividades agrícolas e extrativas,³² promovendo em algumas dessas regiões uma profunda reconversão econômica com intensas transformações políticas e sociais.

Tal reconversão, que na África Centro-Occidental resultou principalmente no aumento da produção de gêneros como café, marfim, cera e, posteriormente, borracha, dependia diretamente da mão de obra de carregadores. Passando por várias regiões acidentadas e infestadas de doenças que atacavam os animais silvestres e domésticos, como era o caso das tripanossomíases, o comércio interno de Angola nunca conseguiu consolidar grandes trajetos para animais de carga, sendo o contrato de carregadores humanos a opção mais rentável e geralmente a única possível para o transporte de mercadorias até os portos atlânticos.

Além disso, a proibição portuguesa do tráfico de escravos em 1836 marcou uma conjuntura de crescimento da demanda pelo transporte de cargas. Sem interromper um pungente contrabando de cativos que duraria em algumas regiões da colônia até o início da década de 1860, o aumento da exportação de gêneros agrícolas e extrativos resultou em um incremento considerável do volume de produtos importados como tecidos, bebidas alcoólicas e armas de fogo que precisavam ser transportados para o interior, assim como os novos produtos de exportação demandavam também maior quantidade de carregadores para chegarem na costa. O resultado desse incremento da demanda por trabalhadores caravaneiros foi um recrutamento inaudito de populações africanas para tornarem-se trabalhadores de

³¹ HOPKINS, A. G. *An Economic History of West Africa*. 2nd edition. New York: Routledge - Taylor & Francis Group, 2020 [1973]; KLEIN, Martin A. Social and economic factors in the Muslim Revolution in Senegambia. *Journal of African History*, v. 13, p. 419–441, 1972; MANNING, Patrick. *Slavery, Colonialism and Economic Growth in Dahomey, 1640-1960*. Cambridge: Cambridge University Press, 1982; ELTIS, David. *Economic growth and the ending of the transatlantic slave trade*. New York: Oxford University Press, 1989; SOUMONNI, Elisée. *Daomé e o mundo atlântico*. Amsterdam: SEPHIS/CEAA, 2001; LAW, Robin (Org.). *From slave trade to “legitimate” commerce: the commercial transition in nineteenth-century West Africa – papers from a conference of the Centre of Commonwealth Studies*. University of Stirling, Cambridge: Cambridge Univ. Press, 2007.

³² TOMICH, Dale W. A Segunda Escravidão. In: *Pelo prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial*, São Paulo: EDUSP, 2011, p. 84–86; GORDON, David M. *Wearing Cloth, Wielding Guns: Consumption, Trade, and Politics in the South-Central African Interior during the Nineteenth Century*. In: ROSS, Robert; HINFELAAR, Marja; PESA, Iva (Orgs.). *The Objects of Life in Central Africa: The History of Consumption and Social Change, 1840-1980*. Leiden/Boston: Brill, 2013, p. 17–40.

caravanas, havendo estimativas de que no final do século por volta de 200 000 carregadores eram necessários anualmente para atender as demandas do comércio de longa distância em Angola, um equivalente a cerca de 4% da população total dos territórios que hoje correspondem a esse país, tornando-se assim a principal profissão não rural dessa parte do continente africano.³³

A explicação tradicional da bibliografia para justificar a simultaneidade entre, por um lado, uma profusão generalizada de caravanas de grandes dimensões em certas regiões, e, de outro, uma recusa enfática dos moradores de certos territórios a se submeterem a trabalho tão extenuante, geralmente passa pela avaliação do impacto desigual das operações portuguesas na política interna de diferentes regiões de Angola. Nas proximidades de Luanda e ao longo dos distritos e presídios do vale do rio Kwanza exigia-se dos líderes aliados dos portugueses, os sobas avassalados, que arregimentassem, de forma forçada, carregadores para formarem as caravanas dos moradores das feiras portuguesas espalhadas pelo interior. Frente a esse “modelo de Luanda”, em regiões de presença mais frágil dos portugueses, como nas cercanias de Benguela e no Planalto Central, haveria a impossibilidade de forçar os sobas avassalados a arregimentarem compulsoriamente seus súditos, sendo necessário que os comerciantes da colônia alugassem os serviços dos carregadores dos sobas, pagando cada trabalhador por carga.³⁴ Explicando por essa lógica os exemplos supracitados segundo essa distinção, enquanto os moradores de Pungo Andongo – sob o modelo de Luanda – dependiam da cobrança das corveias dos africanos das proximidades do presídio, que, como discutiremos na sequência, sofreu mudança legal, o que deu oportunidade para que os trabalhadores locais não mais aceitassem compor as caravanas; no Bié – com o “modelo de Benguela” – os comerciantes portugueses não podiam exigir o trabalho forçado dos súditos do soba, utilizando, no lugar, um recrutamento de forma contratual, o que permitiu a continuidade e estabilidade do funcionamento do sistema na mesma época.

Mesmo que não seja completamente equivocada tal distinção, tentaremos demonstrar nesse texto o quanto a sua formulação remete aos próprios discursos e imaginários coloniais oitocentistas e a simples distinção entre um sistema de trabalho forçado em contraste com um regime de trabalho livre pode gerar uma simplificação que ignora a complexidade das diferentes relações de trabalho e dependência que existiam entre aqueles trabalhadores e

³³ A estimativa é de: MARGARIDO, Alfredo. Les Porteurs : forme de domination et agents de changement en Angola (XVIIe-XIXe siècles). *Revue française d'histoire d'outre-mer*, v. 65, n. 240, 1978, p. 389–397.

³⁴ TORRES, Adelino. *O império português entre o real e imaginário*. Lisboa: Escher, 1991, p. 78–79.

comerciantes africanos que se envolveram cada vez mais nas caravanas de longa distância em ambas as regiões.

Para tal, inicialmente, apresentaremos a discussão política na metrópole e na colônia acerca do recrutamento de carregadores, em especial quando, na primeira metade do século XIX, ela foi apropriada pelos abolicionistas portugueses como parte de suas pautas, com importância central para seus projetos de recolonização da África. Resultando em mais do que somente “leis para inglês ver”, tentaremos mostrar os impactos e tensionamentos dos significados das mudanças legais propostas e impostas pelos abolicionistas acerca desse assunto em meados do século, apontando para os projetos e disputas entre vários tipos de agentes da sociedade colonial, ocorrendo inclusive a incorporação dos novos repertórios de reivindicações pelos próprios trabalhadores das caravanas, que, com alargamento de seus horizontes de expectativas vão ao longo do século mudando seus entendimentos sobre o que era justo e digno de serem submetidos pelos comerciantes das caravanas, muitas vezes colocando em risco a própria continuidade das operações econômicas coloniais.

Na sequência, confrontaremos essas representações coloniais oitocentistas com a realidade cotidiana dessas caravanas do Planalto Central, mostrando que, no lugar de haver uma hegemonia do trabalho livre e contratual, é necessário entender os mecanismos internos de recrutamento e organização cotidiana dessas comitivas que envolviam diferentes modalidades de relações de dependência e de trabalho, incluindo a própria escravidão. Não se tratará de uma comparação entre os dois espaços, inclusive pelas fontes consultadas para esse estudo fornecerem comparativamente poucas informações sobre o cotidiano interno das caravanas na região do Kwanza. O ponto dessa parte do texto será o de problematizar essa reverberação histórica e historiográfica da distinção entre uma região de trabalho livre com outra de trabalho forçado que remete ao próprio discurso abolicionista oitocentista, que não só é equivocado para entender a realidade empírica das relações de trabalho no interior do continente, mas também pressupõe de forma eurocêntrica uma causalidade única das decisões dos altos gabinetes imperiais para as transformações ocorridas no transporte do comércio angolano ao longo do século.

Para tal, analisaremos os registros do dia a dia no interior dessas caravanas a partir dos relatos diários do comerciante português António Francisco Ferreira da Silva Porto, que residiu no Bié por quase cinquenta anos e registrou boa parte dessa estadia em seus cadernos, contando sua vida no interior de Angola, sua carreira comercial e suas viagens pelo continente. Tal fonte nos oferece uma oportunidade única de conhecer o cotidiano dos agentes

comerciais do interior de Angola, podendo acessar seus desejos, projetos e conflitos entre si.³⁵ Com essas informações tentaremos demonstrar como que essas caravanas, com condições objetivas de trabalho não tão distantes das que amedrontavam os súditos portugueses na região do rio Kwanza, não só eram montadas, mas chegavam a dimensões e frequência tão notáveis no mesmo período. Será evidenciado como os mecanismos africanos que possibilitaram tais formações caravaneiras, e, por consequência, a própria expansão comercial, eram bastante distintos do que acreditavam os abolicionistas na metrópole.

Dessa forma, esse texto realizará uma revisão da explicação esquemática que é tributária da própria miopia do abolicionismo dessa época, tentando mostrar o quanto ela se baseou em representações fictícias sobre a realidade social e, ironicamente, o quanto as suas consequências, por iniciativa de vários agentes que incluíram os próprios carregadores, também trouxeram mudanças radicais nessa própria realidade social.

Os carregadores angolanos na mira do abolicionismo português

Por serem tão importantes para o funcionamento do comércio de longa distância, o recrutamento dos carregadores foi desde cedo preocupação do governo colonial em Angola. Os administradores coloniais recebiam particularmente as articulações entre comerciantes e funcionários locais, em especial os capitães-mores, que muitas vezes exploravam ao máximo as obrigações dos súditos africanos para assim assegurar seus projetos particulares. Como contrapartida do reconhecimento enquanto vassalos da coroa portuguesa, os sobas aliados eram obrigados a, entre outras ações, regularmente reunir quantidades de carregadores exigidas pelos capitães portugueses, muitas vezes apelando para ameaças, castigos e multas contra seus súditos, intensificando a aversão a esse tipo de atividade. Muitas vezes em conluio com os comerciantes que se beneficiariam desses serviços de corveia nas caravanas, os capitães mores aumentavam consideravelmente as demandas por carregadores, extorquindo e por vezes colocando os sobas em posições mais frágeis, que podiam ser derrubados pelos súditos ou substituídos por parentes mais subservientes aos desígnios portugueses.³⁶

³⁵ Sobre a vida e carreira de Silva Porto, ver também: SANTOS, Maria Emília Madeira. Introdução (Trajectória do Comércio do Bié). In: SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da (Ed.). *Viagens e Apontamentos de um Portuense em África*. Diário de António Francisco Ferreira da Silva Porto. Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, 1986, v. 1; SANTOS, Maria Emília Madeira. *Nos caminhos de África: Serventia e Posse (Angola – Século XIX)*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1998; CEITA, Constança do Nascimento da Rosa Ferreira. *Silva Porto na África Central – Viye / Angola: História Social e Transcultural de um Sertanejo (1839-1890)*. Tese de Doutorado, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2014.

³⁶ HEINTZE, Beatrix. *Pioneiros africanos: caravanas de carregadores na África Centro-Ocidental (entre 1850 e 1890)*, Lisboa: Editorial Caminho, 2004, p. 65, 264–265; MARGARIDO, Les Porteurs; RIBEIRO, Elaine.

Diante dessas articulações, muitos dos súditos destes sobas usaram como principais formas de resistência fugas generalizadas antes e depois do recrutamento, com despovoamento de territórios inteiros e fugas no meio das viagens, o que ameaçava a estabilidade dos fluxos comerciais. Por este motivo, desde o regimento do governador Tristão da Cunha de 1666, o governo colonial português procurou regular o uso dos carregadores arregimentados, prevendo inclusive a proibição do uso destes para negociantes portugueses – o que nunca foi aplicado.³⁷

Na segunda metade do século XVIII, com o pombalismo, novas iniciativas foram feitas para tentar cercear os abusos dos administradores locais, prevendo punições aos capitães que se envolvessem diretamente com atividades comerciais e procurando formas de assegurar o pagamento dos carregadores, com o objetivo de tentar assegurar um fornecimento estável de mão de obra e evitar que eventuais rebeliões contra os recrutamentos ameaçassem as posições militares coloniais no interior. O próprio regimento do governo de Benguela de 1796, apontado pela historiografia mais tradicional como o responsável pela generalização do trabalho livre nas regiões sob o tal modelo de Benguela, foi feito com esse espírito no final de tal período, permitindo o recrutamento de carregadores pelos capitães somente por pagamento de aluguel de seus serviços aos sobas, não podendo, portanto, forçar os soberanos locais arregimentarem compulsoriamente os seus súditos.³⁸ No entanto, como bem aponta Maria Emília Madeira Santos, mais do que qualquer regulação administrativa colonial – que em geral eram descaradamente desrespeitadas pelos moradores do interior – o principal motivo para não haver o contrato forçado em regiões de reinos como os do Planalto Central era o de não haver possibilidade dos capitães mores forçarem os poderosos sobas da região a

Barganhando sobrevivências: os trabalhadores da expedição de Henrique de Carvalho à Lunda. São Paulo: Alameda, 2013, p. 84–87.

³⁷ COUTO, Carlos. *Os Capitães-Mores em Angola no Século XVIII* – subsídio para o estudo da sua actuação. Luanda: Instituto de Investigação Científica de Angola, 1972, p. 230–231; MARGARIDO, Les Porteurs, p. 378.

³⁸ COUTO, *Os Capitães-Mores em Angola*, p. 231–234; MARGARIDO, Les Porteurs, p. 378–382. A referência mais antiga que encontramos de um autor abertamente falando explicitamente de um modelo de Luanda em oposição a um modelo de Benguela para o recrutamento de carregadores em Angola foi em Lourenço Cayolla, em livro publicado em 1912, no qual o autor levanta a questão da regulação do trabalho dos carregadores africanos na chave apologética de um longo esforço português de melhorar a vida dos africanos e de serem um governo que desde o pombalismo seria supostamente contra a instituição da escravidão, tendo que lidar e gerenciar os interesses imediatistas dos colonos que seriam os verdadeiros inibidores da abolição. CAYOLLA, Lourenço. *Sciencia de Colonisação* – II Volume. Lisboa: Typographia da Cooperativa Militar, 1912, p. 76–88. Por mais fantasioso que possa parecer esse raciocínio, cabe ser destacado o seu contexto de publicação, contemporâneo às crescentes denúncias internacionais contra as condições análogas à escravidão que homens e mulheres africanos sujeitos ao trabalho forçado colonial nas

arregimentarem de forma involuntária seus súditos para serviços potencialmente impopulares.³⁹

No debate da grande política colonial, no entanto, o carregador e o serviço de carroto forçado ganharam novos sentidos com a passagem para o século XIX. A independência do Brasil e o crescente combate inglês ao tráfico oceânico de escravos forçaram a administração colonial e os grandes comerciantes angolanos repensarem o arranjo econômico de manter uma colônia de grandes proporções com a economia quase inteiramente dedicada ao fornecimento de cativos para as Américas. Imaginários acerca do grande potencial para o desenvolvimento agrícola ao transformar Angola em uma grande exportadora de gêneros colônias povoaram tratados e propostas políticas, recorrentemente aparecendo a analogia de assim criar “novos Brasis” em África.⁴⁰

Um dos textos mais influentes nesse sentido foram as memórias do ex-governador de Angola António Saldanha da Gama, escritas em 1814, com longas considerações de como funcionaria a economia e as sociedades angolanas, com apontamentos dos seus principais defeitos e potencialidades. Acerca do carroto forçado, Saldanha da Gama registra o ódio e repulsa dos africanos por esse serviço, e o condena como um empecilho para o desenvolvimento da agricultura pelo fato dos recrutamentos forçados incentivarem a fuga de possíveis trabalhadores da lavoura. Ao serem publicadas em 1839, o impacto desse texto foi tão grande que levou o então ministro e secretário de estado da marinha e ultramar, o Visconde de Sá da Bandeira, grande entusiasta dos projetos agrícolas e o maior nome do abolicionismo português – que já havia sido o principal responsável pela abolição do tráfico em 1836 – a abolir o serviço forçado de carregadores em Angola a partir de portaria legislativa assinada pela rainha naquele mesmo ano.⁴¹

A resposta em Angola foi rápida e incisiva: quando o governador António Manuel de Noronha foi substituído em junho de 1840 por uma junta associada aos interesses dos comerciantes, a portaria de Lisboa foi imediatamente modificada para que a abolição do carroto fosse anulada, o que foi confirmado por um novo governador de Angola por decreto

³⁹ SANTOS, Introdução (Trajectória do Comércio do Bié), p. 40; TORRES, *O império português entre o real e imaginário*, p. 78–79.

⁴⁰ FERREIRA, Roquinaldo. Abolicionismo versus Colonialismo: rupturas e continuidades em Angola (século XIX). *Mulemba*, v. 4, n. 8, p. 101–126, 2014; ALEXANDRE, Valentim. A África no imaginário político Português (séculos XIX-XX). *Penélope – O Imaginário do Império*, n. 15, p. 39–52, 1995.

⁴¹ MARGARIDO, Les Porteurs, p. 382–385; COUTO, *Os Capitães-Mores em Angola*, p. 236–237; 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. 4–5; 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. Acessado em 11/01/2022.

de 10 de outubro de 1840.⁴² Mesmo com uma aplicação cuja vida não chegou a durar um ano, as palavras não caem no vazio. A notícia da abolição do serviço forçado de carregadores se espalhou rapidamente pelos principais distritos comerciais da bacia do rio Kwanza e em vários desses pontos os súditos africanos se recusaram a ser de qualquer forma recrutados para esse tipo de serviço. Para além do caso já comentado no começo do texto ocorrido em Pungo Andongo, o comandante do presídio de Ambaca na mesma época queixou-se com o governo central de que os fardos de cera e marfim vindos do interior se acumulavam em seu território sem ter quem os levar para o litoral. De forma análoga, o chefe do distrito do Golungo Alto enviou a Luanda uma relação nominal dos fardos de comerciantes – tanto com destino à capital, quanto à feira de Cassange – que estavam todos parados sem carregadores. No Golungo Alto, há também o registro de uma ocasião em que um soba teria sido apedrejado pelos súditos por ter tentado recrutar carregadores entre eles.⁴³

Talvez o caso mais interessante dessas reações seja a reclamação do comandante do presídio de Duque de Bragança, que alegou que, com a notícia da abolição, os trabalhadores da região não só passaram a se recusar a serem carregadores, mas também não mais aceitaram trabalhar nas lavouras dos colonos, impedindo o cumprimento das instruções de fomento agrícola às plantações de cana de açúcar, algodão, café, arroz, trigo e tabaco, o que era justificado pelo administrador, com seus filtros racistas, pelo fato que os africanos “se entregaram ao descanso”. Assim, a falta da ameaça do recrutamento forçado para o carroto limou a autoridade dos administradores locais e parece ter aumentado a margem de barganha dos trabalhadores em outros setores da economia. Vale a pena ter em mente o contraste dessa situação com a relação apresentada pelos abolicionistas da época, de que, como já foi comentado, o fim do carroto seria um passo fundamental para a expansão da agricultura na colônia.⁴⁴

Não há estudos sobre como ocorreu a reintrodução do carroto forçado no cotidiano das relações de trabalho nos presídios e distritos do interior de Angola, mas algumas pistas para mais informações sobre as interpretações locais sobre esse processo estão presentes em uma

⁴² AHU, Angola, Correspondência dos Governadores, pasta 18 A, 9 de novembro, 1852.

⁴³ AHU, Angola, Correspondência dos Governadores, pasta 3, 29 de janeiro, 1840; FERREIRA, Roquinaldo. *Dos sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola 1830-1860*, Luanda: Kilombelombe, 2012, p. 293–294.

⁴⁴ AHU, Angola, Correspondência dos Governadores, pasta 3, 29 de janeiro, 1840. Curiosamente, em Cayolla o presídio de Duque de Bragança, no limite a leste do domínio português, estaria entre as regiões nas quais os capitães não teriam como forçar os sobas a fornecerem seus súditos como carregadores forçados, estando, portanto, sob o chamado modelo de Benguela. Na corrente historiográfica que se segue baseada nessa separação esquemática, portanto, o regime de contrato supostamente já seria livre e nenhuma transformação relevante deveria ter ocorrido após a abolição de 1839. CAYOLLA, *Sciencia de Colonização* - II Volume, p. 81.

fonte bastante conhecida pelos historiadores de Angola: em 1846, apenas alguns anos após a abolição e reinstalação do carreto forçado, em viagem oficial encomendada pelo governo colonial de Angola, o alferes Manoel Alves de Castro Francina partiu de Luanda em direção ao presídio de Ambaca com a missão realizar uma vistoria das condições daquela região para manter informada a administração litorânea sobre o meio natural, o estado da presença e infraestrutura portuguesa, os usos e costumes dos africanos locais e a relação entre os interesses coloniais e as chefias africanas. Ao alcançar a guarnição de Ambaca no final de julho, o maior foco nodal do comércio interno pelo Kwanza, Francina deu especial destaque ao processo de recrutamento de carregadores.⁴⁵

Nas páginas de seu relatório, o alferes demonstra sua preocupação com a alta violência imposta nos recrutamentos forçados dos carregadores em Ambaca, exigido duas vezes ao ano, sendo repassadas aos sobas e sobetas avassaladas obrigações de recrutar grandes quantidades de súditos, de acordo com a população de suas respectivas povoações, que envolviam práticas de crescente violência.⁴⁶ Francina comenta que, assim que a ordem era dada ao soba pelos administradores coloniais locais, os soberanos africanos, enfraquecidos e com medo de punições pelos portugueses, demoravam cerca de três dias a obrigarem os patrões a liberarem seus dependentes para o trabalho como carregadores, o que sempre se efetuava com “violência e amarrações”, porque o número ordenado nunca se preenchia.⁴⁷

Nesse mesmo trecho, Francina comenta que, diante da pressão dos colonizadores, os sobas acabavam tendo que recrutar a força até mesmo os chamados *camundeles*. Esses sujeitos, também referidos nas fontes como “pretos calçados”, adotavam algumas práticas

⁴⁵ FRANCINA, Manoel Alves de Castro. De Loanda ao distrito de Ambaca na província de Angola, 1846. In: *Annaes do Conselho Ultramarino* – Tomo I (Fevereiro de 1854 a Dezembro de 1858). Lisboa: Imprensa Nacional, 1867, p. 3–15.

⁴⁶ A historiografia tradicional sobre o trabalho forçado no Império Português geralmente associa esse regime como uma criação própria do século XX, divergindo ou não sobre a legitimidade da comparação ou mesmo da sua possível continuidade com as práticas sociais escravistas vigentes nos séculos anteriores. Mesmo assim, um dos pontos principais tomados como evidência dos problemas de entenderem as práticas mais recentes como herdeiras da escravidão é a questão de que o trabalho forçado era recrutado por iniciativa dos agentes do Estado colonial, e não a partir do domínio particular de um senhor sobre seu escravo. CAHEN, Michel. Seis teses sobre o trabalho forçado no império português continental em África. *Africa*, v. 35, p. 129–155, 2015; ALLINA, Para Compreender a “Escravidão Moderna”; NETO, Maria da Conceição. De Escravos a “Serviçais”, de “Serviçais” a “Contratados”: Omissões, percepções e equívocos na história do trabalho africano na Angola colonial. *Cadernos de Estudos Africanos*, n. 33, p. 107–129, 2017; GUTHRIE, Zachary Kagan. Forced Labor in Portuguese Africa. In: *Oxford Research Encyclopedia of African History*, 2022. Pouco se falou, no entanto, de possíveis continuidades, ou ao menos da relevância heurística de pensar regimes de trabalho obrigatório nas experiências coloniais europeias na África anteriores a 1900, que se assemelham também pela intermediação de administradores coloniais locais e pela ameaça e coerção das autoridades autóctones em posições já fragilizadas. Uma exceção a essa lacuna está em: ALFAGALI, Crislayne Gloss Marão. “Capazes de trabalhar”: domínio, política e cultura nas relações de trabalho do Atlântico Sul (séculos XVII e XVIII). *Topoi*, v. 22, n. 47, p. 387–407, 2021.

⁴⁷ FRANCINA, De Loanda ao distrito de Ambaca na província de Angola, 1846, p. 10–11.

culturais da sociedade colonial, como o vestuário (incluindo esse uso de sapatos), a lusofonia (por vezes até mesmo a escrita em português), entre outros elementos de distinção para tentarem serem identificadas enquanto pessoas “brancas”, independentemente do fenótipo, chegando mesmo a serem por vezes registradas enquanto tais na documentação colonial. Esse foi um caso claro do que a historiadora Jill Dias chamou de novas identidades africanas surgidas no contexto do tráfico atlântico, que, com tal possibilidade de conseguir privilégios com seu domínio cosmopolita de diversos elementos mais aceitáveis para a intermediação com a administração lusitana, ocuparam cargos de intermediários para o exercício do poder local.⁴⁸

Um dos principais privilégios sociais que os *camundeles* procuravam legitimar no cotidiano das zonas dos sobas avassalados era o de tentar se desvencilhar das obrigações sociais com esses próprios sobas, exatamente ao se aproximar da esfera política e simbólica dos administradores coloniais. Entre essas obrigações evitadas estava o próprio recrutamento forçado para servirem de carregadores, sendo descritos pelos europeus como insolentes e arrogantes, se recusando no momento do recrutamento e, caso fossem recrutados mesmo assim, tendo maior tendência a fugirem durante a viagem. Nesse próprio relato, o alferes comenta das recusas dos *camundeles* de aceitarem as leis dos sobas a tal ponto que eles eram forçados a descalçar os chinelos no ato de recrutamento como carregadores, em uma clara afronta a um dos principais elementos simbólicos de distinção desse grupo.⁴⁹ Na sequência, Francina comenta que sobas com muitos *camundeles* em suas terras eram incapazes de conseguir muitos carregadores e usa posteriormente como contraexemplo o soba Bango que, assim como o dembo Caboco de Cambambe, eram os únicos que conseguiam apresentar

⁴⁸ DIAS, Jill, Novas identidades africanas em Angola no contexto do comércio atlântico. In: BASTOS, Cristiana; ALMEIDA, Miguel Vale de; FELDMAN-BIANCO, Bela (Org.). *Trânsitos Coloniais: Diálogos Críticos Luso-Brasileiros*. Campinas: Editora da Unicamp, 2007, p. 315–343; VILAS BÓAS, Portugueses, moradores e Sobas em Golungo Alto, Angola, p. 94–98; FERREIRA, Roquinaldo. “Ilhas Crioulas”: o significado plural da mestiçagem cultural na África Atlântica. *Revista de História*, n. 155, p. 17–41, 2006; GUEDES, Roberto. Branco Africano: notas de pesquisa sobre escravidão, tráfico de cativos e qualidades de cor no reino de Angola (Ambaca e Novo Redondo, finais do século XVIII). In: GUEDES, Roberto (Org.). *Dinâmica Imperial no Antigo Regime Português: escravidão, governos, fronteiras, poderes, legados – Séculos XVII-XIX*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2011, p. 19–34; CURTO, José C. Whitening the “white” population: an analysis of the 1850 censuses of Luanda. In: PANTOJA, Selma; THOMPSON, Estevam C. (Org.). *Em torno de Angola: narrativas, identidades e as conexões atlânticas*. São Paulo: Intermeios, 2014, p. 225–248.

⁴⁹ FRANCINA, De Loanda ao distrito de Ambaca na província de Angola, 1846, p. 11. Para além da emulação dos comerciantes brancos, o uso de sapatos podia estar relacionado inclusive a um ato de desvinculamento intencional dos sujeitos dessa região com a terra onde pisavam, que tinha grande valor simbólico na intermediação desses sujeitos com os espíritos habitantes da terra. Para mais sobre o uso (e não uso) de sapatos no interior de Angola, ver: DIAS, Jill Rosemary. Mudanças nos padrões de poder do “Hinterland” de Luanda: o impacto da colonização sobre os Mbundu (c. 1845-1920). *Penélope. Fazer e desfazer a história*, v. 14, p. 43–91, 1994, p. 51, 76; HENRIQUES, Isabel Castro, As “fronteiras dos espíritos” na África Central. In: *O Pássaro do Mel – Estudos de História Africana*. Lisboa: Edições Colibri, 2003, p. 160.

carregadores sem “os tirar por meio de amarrações”, exatamente porque Bango não permitia o estabelecimento de *camundeles* em suas terras.⁵⁰ O narrador explicita sua associação entre subordinação, identidade de “cor” e obrigação do trabalho de carregadores alegando que, com exceção de uma única família de elite nas suas terras, “Todos os mais são reconhecidos como negros, e como tais, sujeitos ao carroto”.⁵¹ Assim, a descrição quase anômica presente em Francina e nos administradores distritais logo após a abolição do carroto, mais do que mostrar uma simples reação espasmódica a um trabalho brutal e obrigatório, fornece fragmentos para o entendimento de período de transformação dos padrões de aceitação de determinadas formas de sujeição por parte dos moradores locais, possivelmente intensificada por um período, mesmo que breve, de mudança da legalidade desse tipo de trabalho, e umbilicalmente ligada ao processo mais amplo de queda da legitimidade do exercício do poder pelas chefias autóctones, que não conseguiam mais impor as suas vontades sobre quantidades crescentes de súditos sem o uso da força bruta.

Mesmo sem estudos detidos e com evidências sobre os impactos políticos e sociais da abolição serem fragmentárias como essas, a nova legalização deste serviço não durou por muito tempo. Não muito depois de serem introduzidas as primeiras normas da emancipação gradual da escravidão nas colônias em meados do século, em 1856 o governo imperial proibiu novamente o serviço forçado de carregadores em Angola. Reconduzido novamente ao cargo de ministro e secretário de estado da marinha e ultramar, Sá da Bandeira lançou esse decreto utilizando-se de uma nova linha argumentativa, como se pode perceber no seu preâmbulo:

“[...] Atendendo a que o direito, que pela Carta Constitucional da Monarquia pertence a todos os portugueses, sem distinção de raça, cor, ou crença religiosa, de poderem dispor de seu próprio trabalho e de sua própria indústria pela maneira que melhor lhes convier, deve ser mantido aos ditos negros livres; [...]”⁵²

Assim, para além da denúncia das péssimas condições de trabalho e da ameaça que esse tipo de prática oferecia para o crescimento de novas práticas agrícolas na colônia africana, os redatores do decreto de 1856 argumentam de que a decisão também se tratava de

⁵⁰ FRANCINA, De Loanda ao distrito de Ambaca na província de Angola, 1846, p. 11, 14.

⁵¹ Ibid., p. 14. Felipe Vilas Bôas apontou corretamente essa associação de cor, sujeição e carroto; no entanto, para ilustrar no próprio relato de Francina, cometeu um erro de transcrição, ao citar literalmente a afirmação sarcástica de Francina acerca dos meirinhos de Ambaca, afirmando que estes “não eram mais que um bando de corregeadores, que imbuídos com as ideias de *brancura*, se empenham e tributam” (destaque no original). Vilas Bôas comete o deslize de afirmar que Francina teria chamado os meirinhos de “carregadores (...) imbuídos com as ideias de *brancura*”. VILAS BÔAS, Portugueses, moradores e Sobas em Golungo Alto, Angola, p. 102; FRANCINA, De Loanda ao distrito de Ambaca na província de Angola, 1846, p. 10.

⁵² 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. Acessado em 11/01/2022.

uma forma de assegurar a igualdade dos negros livres com todos os “portugueses” que não podiam ser sujeitados a trabalhos forçados. Mesmo com esse tipo de argumentação, tais pessoas, que residiam nas margens do império sob jurisdição de autoridades autóctones, não tinham um estatuto bem definido enquanto cidadãos portugueses; no entanto, mesmo em períodos anteriores, a condição enquanto vassalos da coroa foi importante instrumento para pelo menos tentarem se assegurar contra a escravização ilegal.⁵³

Para além dos debates nos círculos da administração colonial, que certamente manteve seus receios acerca dos potenciais conflitos gerados pelo recrutamento de carregadores,⁵⁴ outra consequência importante de tais medidas foi a incorporação pelos próprios carregadores da associação entre o carroto forçado e a escravidão. Sabemos pouco sobre o cotidiano das caravanas na região do Kwanza nas décadas que se seguiram à abolição de 1856, mas, de forma análoga ao período de Francina, temos alguns fragmentos dessa incorporação de tal repertório abolicionista pelos carregadores no interior do continente. Por causa dos relatos das expedições científicas europeias que procuraram no final do século mapear o interior da África Central, temos interstícios do que pensavam e desejavam os carregadores profissionalizados que, graças à experiência que tinham nas caravanas comerciais, ocuparam cargos estratégicos nas caravanas dos “desbravadores da África”. Um caso esclarecedor nesse sentido ocorreu na década de 1880 durante a viagem de Henrique de Carvalho à Lunda: por uma confusão linguística em diálogo com funcionário do estado lunda, carregadores de Malanje que já tinham visitado a região em caravanas comerciais, ao serem designados como *ântu* de Portugal (*Muene Puto*), entenderam terem sido chamados de “escravos de Portugal”, e, profundamente ofendidos, pegaram em paus para agredir o administrador local e seus acompanhantes. Na realidade, tal termo foi utilizado no sentido de “povo” de Portugal, mas um dos seus sentidos recorrentes em kimbundu era exatamente o de “escravo”. Não aceitando de forma alguma serem tidos no interior do continente enquanto carregadores escravizados, tais sujeitos quase apelaram para agressão física para explicitar a sua condição social enquanto trabalhadores livres, seja por deterem códigos compartilhados entre os trabalhadores

⁵³ SILVA, Ana Cristina Fonseca Nogueira. *Constitucionalismo e Império: A cidadania no Ultramar português*. Coimbra: Almedina, 2019, p. 54–64; CANDIDO, Mariana P. African Freedom Suits and Portuguese Vassal Status: Legal Mechanisms for Fighting Enslavement in Benguela, Angola, 1800–1830. *Slavery & Abolition*, v. 32, n. 3, p. 447–459, 2011; FERREIRA, Roquinaldo. *Cross-cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the era of the slave trade*. New York: Cambridge University Press, 2012, p. 88–125.

⁵⁴ Para ilustrar essa preocupação, vale a pena destacar um ofício do governador de Angola de 1850, durante, portanto, o período que o carroto forçado tinha sido novamente legalizado. Diante do fato dos comandantes dos distritos e presídios estarem exigindo dos sobas números excessivos de carregadores em relação ao número de súditos que tais autoridades detinham, o governador determina que os administradores distritais tentem controlar esses pedidos e redijam relações nominais dos carregadores, informando de onde foram recrutados, os destinos que tiveram e se foram pagos. AHU, Angola, Correspondência dos Governadores, pasta 16, 20 de abril, 1850.

caravaneiros que trabalharam no contexto colonial português, seja por temerem pela própria liberdade em um contexto de expansão do escravismo no interior do continente, seja pelos dois motivos.⁵⁵ Estudos de Elaine Ribeiro vão na mesma direção ao analisarem várias práticas dos carregadores da viagem de Carvalho para procurar demonstrar pela cultura material sua condição enquanto trabalhadores livres, incluindo a posse de amuletos e de papéis escritos, as chamadas *mukandas*.⁵⁶

Ainda há muito para saber sobre o que aconteceu com os regimes de contrato de carregadores na segunda metade do XIX, mas há várias evidências de que a linguagem do abolicionismo colonial e o risco da reprodução de revoltas como as de meados do século impactaram no poder de barganha dos carregadores, antes e durante as viagens. Seja ao se chamarem de “brancos”/*camundeles* em meados do XIX, seja ao se reivindicarem enquanto carregadores livres no final do mesmo século, temos evidências de como os padrões de aceitabilidade das condições de trabalho e o poder de barganha cotidiana passaram por grandes transformações influenciadas pelo abolicionismo e novos projetos coloniais portugueses. Não correspondendo necessariamente a uma reprodução do discurso de serem todos portugueses livres “sem distinção de raça, cor, ou crença religiosa”, os trabalhadores do carroto pressionaram por baixo por novas condições de trabalho a partir de repertórios produzidos regionalmente, reforçando as teses de Frederick Cooper sobre a formação da cidadania em contextos imperiais, de forma não linear e disputada, em embates pela criação ou eliminação de desigualdades.⁵⁷ Assim, com o passar do século, os carregadores angolanos não aceitaram mais serem arregimentados de forma forçada e, quando continuaram a participar das caravanas de longa distância, foram agentes fundamentais para a desagregação do sistema de carroto.

⁵⁵ HEINTZE, Beatrix. *A África Centro-Occidental no Século XIX (c. 1850-1890): Intercâmbio com o Mundo Exterior, Apropriação, Exploração e Documentação*. Luanda: Kilombelombe, 2013, p. 51–53.

⁵⁶ SANTOS, Os trabalhadores Loandas da expedição portuguesa ao Muatiânvua (1884-1888); SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. *Sociabilidades em Trânsito: os carregadores do comércio de longa distância na Lunda (1880-1920)*. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016, p. 95–141, 176–215.

⁵⁷ COOPER, Frederick. *Citizenship, Inequality, and Difference: Historical Perspectives*. Princeton: Princeton University Press, 2018. O próprio processo de abolição da escravidão no Império Português, que se inicia na segunda metade do século e determina legalmente o fim de qualquer forma de sujeição aos ex-escravos somente em 1878, também não foi linear e que, com a crescente racialização no interior do império, criaria dispositivos que acabariam legalizando e impondo novas formas de trabalho forçado vigentes e generalizadas durante o século XX, como mostram, entre outros: MARTINEZ, Esmeralda Simões. *O Trabalho Forçado na Legislação Colonial Portuguesa – o caso de Moçambique (1899-1926)*. Dissertação de Mestrado, Universidade de Lisboa, Lisboa, 2008; SILVA, Constitucionalismo e Império; SEIXAS, Margarida. O trabalho escravo e o trabalho forçado na colonização portuguesa oitocentista: uma análise histórico-jurídica, *Revista Portuguesa de História*, n. 46, p. 217–236, 2015; SOUZA, Maysa Espíndola. *A Liberdade do Contrato: o trabalho africano na legislação do Império Português, 1850-1910*. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2017.

Dependência, Conflito e Trabalho nas Sociedades em Movimento

Se até agora discutimos as regiões em que imperou um modelo de recrutamento baseado na arregimentação forçada de trabalhadores, é necessário para a sequência desse estudo sabermos mais sobre como funcionava tal arregimentação nas regiões em que supostamente o modelo seria o contrato de trabalho livre. Com esse detalhamento que se segue, será possível um diagnóstico mais adequado sobre a situação de uma aparente normalidade diante da notícia da abolição do carreto forçado, com caravanas enormes que continuaram sendo montadas simultaneamente à crise no corredor do Kwanza. Como já anunciado, discutiremos agora o cotidiano das relações de recrutamento e organização interna das caravanas a partir das informações descritas nos diários de António da Silva Porto referentes a parte do período que residiu na corte do Bié, especificamente dos anos de 1841 a 1869.

Para começar essa discussão, vale recuperar um outro trecho do preâmbulo do decreto da segunda abolição do carreto forçado em 1856, na qual os legisladores respondem a alegação de que tal medida pudesse colocar a própria continuidade do comércio de longa distância angolano em risco. Entendendo a continuidade do carreto forçado como uma ameaça aos cidadãos livres do império, os proponentes do decreto associaram os defensores desse tipo de obrigação como defensores da escravidão.⁵⁸ Assim, afirmam:

“[...] Atendendo a que o argumento que se tem apresentado, para impedir a extinção de semelhante vexame, de que se os negros não forem obrigados ao serviço de carregadores, cessará inteiramente o comércio do interior da Província (...) é um pretexto que se deve considerar da natureza daqueles que sempre foram empregados pelos defensores do estado da escravidão, contra os adversários desta iniquidade; por isso que em todos os territórios portugueses 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 (...) como concorrem hoje na mesma Província e

⁵⁸ SOUZA, Maysa Espíndola. *A Liberdade do Contrato: o trabalho africano na legislação do Império Português, 1850-1910*. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2017, p. 77–78; MARGARIDO, Les Porteurs, p. 386–387. Dois anos mais tarde, a secretaria de estado da marinha e ultramar repreendeu o governo de Angola por não combater a prática. Diante da alegação do governador geral da província de que havia relutâncias dos africanos em trabalharem sem coação, Sá da Bandeira defendeu a superioridade do trabalho livre sobre o forçado e apontou que havia formas indiretas de compelir os africanos ao trabalho, como a de fazê-los utilizar casas e vestimentas à moda europeia, convertê-los ao cristianismo ou pagá-los com dinheiro. Tal posicionamento confirma o argumento de Ana Cristina Nogueira da Silva de que, no lugar de haver uma oposição radical um liberalismo de meados do século tolerante e universalista em oposição ao conservadorismo racista do final de século, que formulou a legislação do indigenato, a principal distinção dos dois grupos seriam as estratégias que os liberais acreditavam permitir o processo de "civilizar o selvagem" ao colocá-lo em contato com instituições modernas, enquanto os conservadores do final do século eram céticos sobre a mera possibilidade de civilizar os "selvagens", devido à sua inferioridade cultural e racial. SOUZA, *A Liberdade do Contrato*, p. 78–80; SILVA, *Constitucionalismo e Império*, p. 54–64.

para o mesmo fim os negros livres do Bié, do Songo e de vários outros lugares, e como acontece em todos os territórios que Portugal possui em Guiné, e na África oriental; [...]”⁵⁹

É interessante se deter um pouco a respeito do final desse excerto. Evidentemente o argumento é utilizado para mostrar a viabilidade de um comércio de longa distância baseado no trabalho livre e não no recrutamento forçado, mas a referência explícita a esse sistema já existir no Bié e no Songo, regiões em que os portugueses detinham pouco ou nenhum controle sobre os sobas formalmente avassalados, parece reverberar o raciocínio que pode ter dado a origem à explicação dos “modelos” de Luanda e Benguela.

Então o que ocorria de fato nas caravanas do Planalto Central? Como já apontamos, mais do que qualquer determinação da política colonial, para entender a arregimentação de carregadores nas regiões sob o “modelo de Benguela”, é necessário compreender como eram montadas as caravanas dos próprios mercadores africanos. Com um jogo de forças bastante desfavorável para os capitães mores para pressionarem os sobas do Planalto a agirem contra as próprias agendas, é pouco provável que tenham sido cobradas muitas formas de corveias como contrapartida dos tratados de vassalagem impostos aos sobas da região na segunda metade do século XVIII.⁶⁰ Não havendo esse tipo de obrigação colonial, os mercadores das feiras do planalto tinham que se adaptar aos modelos de organização e recrutamento realizado pelos mercadores africanos da região, que há séculos também montavam as próprias caravanas para alimentar os mercados atlânticos com gêneros de exportação e escravos. Durante o setecentos, com a expansão inaudita do tráfico negreiro e com várias tentativas administrativas de controlar a atuação e circulação dos moradores das feiras, cresceu em importância e volume o comércio dos chamados pombeiros, negociantes africanos que serviam como intermediários ao comandarem pequenos grupos de carregadores. Se no século anterior os comerciantes das feiras dos sertões, os chamados sertanejos, apelavam para os pombeiros para passarem pelos territórios em que os ditos sertanejos eram proibidos de circular, no século XIX – sem tais impeditivos legais – os sertanejos contratavam os pombeiros para viajarem junto de si, formando pequenas células que viajavam de forma

⁵⁹ 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. Acessado em 11/01/2022.

⁶⁰ COUTO, *Os Capitães-Mores em Angola*, p. 235. Há somente alguns registros de que sobas das proximidades de Benguela forneciam trabalhadores forçados para serviços públicos e para as minas de sal e cal no Lobito; no entanto, para as caravanas comerciais, como já comentado anteriormente, o consenso historiográfico é o de que vigorava o “modelo de Benguela” baseado no contrato voluntário dos carregadores. HEYWOOD, Linda M. *Production, Trade and Power: the political economy of central Angola, 1850-1930*. Tese de Doutorado. Columbia University, New York, 1984, p. 116–118.

conjunta e integrada. Unindo o acordo de intermediação com os pombeiros a um acesso privilegiado a crédito a partir de empréstimos com as grandes casas comerciais do litoral, os sertanejos do Bié conseguiram durante oitocentos recrutar caravanas com milhares de membros, sendo consideravelmente maiores do que as comitivas de comerciantes africanos e mesmo maiores que as caravanas comandadas por sobas.⁶¹

O tamanho era uma característica fundamental para as caravanas. Quanto mais carregadores por comitiva, maior era a capacidade de transporte por viagem, o que era essencial para os sertanejos, já que os trajetos de ida e volta do Bié para o interior podiam durar quase um ano, sendo recorrente que um sertanejo administrasse várias caravanas ao mesmo tempo. Contando que ainda geralmente mantinham uma lavoura no Bié, mesmo os sertanejos mais bem sucedidos raramente tinham mais de 50 carregadores ao seu dispor, sendo os acordos com os pombeiros uma condição de existência para tornar viável a sua atuação nessas rotas tão longas.⁶²

Viajar com comitivas grandes também era estratégico para a manutenção da segurança durante o caminho, sendo recorrentes as ocasiões em que um sertanejo esperava a chegada da caravana de outros negociantes para que estas marchassem juntas pelo mesmo trajeto. Com uma comitiva maior, geralmente guardada por um conjunto de carregadores com armas de fogo, maior era a intimidação causada contra grupos de bandoleiros do meio do caminho ou mesmo contra sobas que eventualmente pensassem em impedir a passagem ou assaltar a caravana. Até no efeito visual, a aproximação de centenas ou mesmo milhares de pessoas caminhando juntas e de forma ritmada era responsável pela formação de grandes nuvens de poeira, sendo as caravanas geralmente bem maiores do que os vilarejos pelos quais passavam: enquanto Silva Porto fala de viajar em caravanas com até 3000 ou mesmo 5000 membros, no planalto cada vilarejo tinha em média 120 habitantes, enquanto as cidades, com exceção das capitais dos estados mais poderosos, tinham na sua maioria entre 1000 e 4000 habitantes.⁶³

⁶¹ FERREIRA, *Cross-cultural Exchange in the Atlantic World*, p. 58–71; SANTOS, *Nos caminhos de África*, p. 3–48; MILLER, Joseph C. *Way of death: merchant capitalism and the Angolan slave trade, 1740-1830*, Madison: University of Wisconsin Press, 1988, p. 173–206; HEYWOOD, *Production, Trade and Power*, p. 129–130; HEINTZE, *Pioneiros africanos*, p. 280–282.

⁶² SANTOS, *Nos caminhos de África*, p. 16–17.

⁶³ SGL. Res. 2-C-6. Silva Porto, *Viagens e Apontamentos*, 1º Volume, p. 149. (15/01/1853); Biblioteca Pública Municipal do Porto (doravante BPMP). Ms. 1237. Silva Porto, *Viagens e Apontamentos*, 3º Volume, p. 327. (24/07/1864); HEINTZE, *Pioneiros africanos*, p. 279–280, 353. A narrativa das nuvens de poeira está em: BPMP. Ms. 1236. Silva Porto, *Viagens e Apontamentos*, 2º Volume, p. 33-34. (22/06/1858). As estimativas demográficas são de: HEYWOOD, Linda M.; THORNTON, John K. African Fiscal Systems as Sources for Demographic History: The Case of Central Angola, 1799-1920. *The Journal of African History*, v. 29, n. 2, 1988, p. 213–228.

Embora não fossem tão disruptivas quanto na região do Kwanza, as fugas individuais ou de pequenos grupos de carregadores eram bastante recorrentes, acontecendo tentativas em praticamente todas as viagens narradas por Silva Porto. Segundo o sertanejo, as fugas eram frequentes tanto entre pessoas livres, quando entre os escravos, no entanto, em grupos pequenos, esses sujeitos corriam grande risco de serem sequestrados por grupos de bandoleiros ou capturados pelos povos locais, em busca de cobrarem o sertanejo ou parentes da vítima o pagamento de seu resgate. Além desse risco de escravização ou reescravização, sobas aliados dos sertanejos com frequência capturavam carregadores fugitivos e os devolviam aos comerciantes, para assegurar alianças recíprocas com os homens de negócio.⁶⁴

Para recrutar os pombeiros, cada sertanejo distribuía uma quantidade de pacotes de mercadorias de tamanhos pré-definidos, os banzos, cada um sob responsabilidade nominal de um carregador recrutado por um pombeiro. Assim, de acordo com a quantidade de carregadores que cada pombeiro contratava junto de si – geralmente formando pequenos grupos de cerca de dez carregadores por pombeiro, contratados entre os parentes, dependentes ou mesmo escravos do comerciante africano – uma quantidade de banzos eram emprestados sob sua responsabilidade, a serem pagos ao final da viagem.⁶⁵ Além da divisão dos banzos, os sertanejos também davam a cada carregador um pagamento individual antes da partida, um pagamento periódico de rações (pagas diretamente com alimentos, ou em tecidos ou contarias a serem permutadas quando a comitiva passasse por vilarejos) e, geralmente, também uma gratificação ao final da viagem, para evitar que os carregadores abandonassem as cargas quando estivessem a pequenas distâncias de suas casas na viagem de volta ao Bié.⁶⁶

⁶⁴ BPMP. Ms. 1238. Silva Porto, Viagens e Apontamentos, 3º Volume-BIS, p. 125. (05/04/1864); Ms. 1239. Silva Porto, Viagens e Apontamentos, 4º Volume, p. 237-238. (26/11/1867). Sobre o risco de escravização no interior do continente após a expansão do escravismo no século XIX, pode-se pensar comparativamente com o fenômeno que Jan-Georg Deutsch identificou no início do século XX, na África Oriental Alemã (atual porção continental da Tanzânia), na qual, mesmo com a continuidade do reconhecimento legal da posse de escravos, com a violenta subjugação das chefias do interior com as campanhas de "pacificação", aumentou consideravelmente as oportunidades de fuga segura das pessoas escravizadas para as regiões interioranas, reduzindo consideravelmente a população escrava nos grandes centros e forçando os antigos senhores a terem que renegociar as condições de quem decidiu se manter nas suas posses. DEUTSCH, Jan-Georg. *Emancipation without Abolition in German East Africa c. 1884-1914*. Athens: Ohio University Press, 2006, p. 208–232.

⁶⁵ Esse tipo de acordo entre sertanejos e pombeiros não deve supor uma ausência de conflitos entre as partes. Enquanto em vários momentos, mesmo sob seus filtros etnocêntricos e racistas, Silva Porto reconhece a importância e merecimento dos carregadores serem pagos de acordo com seu trabalho – no entanto, por sua vez, os pombeiros são responsáveis por diversas ansiedades e inconformismos de Silva Porto e de seus colegas sertanejos, sendo constantemente ofendidos e ameaçados, além de recorrentemente receberem menções bastante depreciativas nas páginas de Silva Porto.

⁶⁶ HEINTZE, *Pioneiros africanos*, p. 292; SANTOS, *Introdução* (Trajectória do Comércio do Bié), p. 87–89. Sobre o valor, cálculos e funcionamento dos banzos, ver, em especial: BPMP. Ms. 1240. SILVA PORTO, Viagens e Apontamentos, 5º volume, p. 207-210. (15/10/1868). Essa apropriação europeia de mecanismos de recrutamento do trabalho africano carregava em si uma série de contradições que davam origem a relações conflituosas entre os negociantes de origem europeia ou colonial com seus trabalhadores autóctones - a diferente

No entanto, por mais segmentada que fosse a estrutura organizativa interna da caravana, e por mais intensas que fossem as relações de dependência entre os pombeiros e seus dependentes, ou mesmo entre o comandante da caravana e seu séquito particular, subscrevemos as teses de historiadores como Elaine Ribeiro e Stephen Rockel, de que a generalização do comércio de longa distância e a recorrência de indivíduos que ao longo da vida participariam de sucessivas viagens, se profissionalizando enquanto trabalhadores do comércio africano, gerariam identidades comuns e solidariedades enquanto participantes da mesma comitiva, enquanto “povo da caravana”. Passando boa parte dos trajetos por territórios isolados e sabendo que não podiam ser facilmente substituídos, com frequência os carregadores interrompiam suas atividades e ameaçavam abandonar o comerciante pelo caminho (e por vezes o faziam), para assim renegociar os termos de seus trabalhos e vivências na viagem, caso não os considerassem justos. Assim, recuperando a famosa aceção de E. P. Thompson de *costume*, tais autores defendem que, com frequência, esses trabalhadores, de forma ora mais sutil, ora mais explosiva, pressionavam seus empregadores para que suas práticas cotidianas obedecessem ao que considerassem como justo e digno.⁶⁷

Nos relatos de Silva Porto é possível perceber certas regularidades nas práticas cotidianas que sugerem uma aceitação por parte dos trabalhadores, especialmente destacável quando tais práticas tornadas costumes eram tencionadas pelos empregadores e geravam recusas individuais ou coletivas dos trabalhadores. Assim, em geral as marchas diárias não excediam 4 ou 5 horas – mesmo que, com a necessidade de paragens de duas a três vezes por dia para reagrupar a vanguarda e a retaguarda, além de travessias em rios e pontes, a marcha podia chegar a durar até 10 horas. Por caminharem descalços, como já dito anteriormente, os carregadores evitavam marchar nas horas mais quentes do dia, deslocando-se de madrugada e no começo da manhã.⁶⁸ Quanto ao tamanho dos fardos, geralmente os banzos individuais pesavam cerca de 60 a 70 libras (o que aproximadamente equivale a 30 a 35 quilogramas), podendo alguns fardos maiores como pontas de marfim, que chegavam a ter mais de 100

relação com a passagem do tempo, por exemplo, foi apontada por Isabel Castro Henriques como uma constante tensão de sertanejos e seus investidores ao dependerem de paradas e ritmos sob lógicas próprias de seus trabalhadores africanos, dando origem com o passar do tempo a consolidar táticas concretas de incentivos, como o caso destes pagamentos suplementares ao final das viagens. HENRIQUES, Isabel Castro. Tempos africanos, leituras europeias. In: *O Pássaro do Mel – Estudos de História Africana*, Lisboa: Edições Colibri, 2003, p. 121–140.

⁶⁷ ROCKEL, Stephen J. *Carriers of Culture: Labor on the Road in Nineteenth-Century East Africa*. Portsmouth: Heinemann, 2006; RIBEIRO, *Barganhando sobrevivências*; SANTOS, *Sociabilidades em Trânsito*, 2016; THOMPSON, E. P. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 15–17.

⁶⁸ BPMP. Ms. 1235. Silva Porto, Viagens e Apontamentos, 1º Volume, p. 10-12. (18/05/1846); SGL. Res. 2-C-6. Silva Porto, Viagens e Apontamentos, 1º Volume, p. 19-21. (09/06/1846; 10/06/1846); Silva Porto, Viagens e Apontamentos, 2º Volume, p. 1-2. (27/10/1860).

libras, serem divididos por dois carregadores.⁶⁹ Um exemplo interessante para pensar a recusa em caso dos termos de trabalho não serem aceitos ocorreu em viagem de Silva Porto do Bié ao Barotse em 1864: na viagem de ida, um carregador fugiu no meio da viagem e retornou a um estabelecimento que o sertanejo tinha no meio do caminho, no Cuchibi. Quando, na viagem de volta, a caravana passou pelo Cuchibi, o sertanejo interrogou o dito carregador, que afirmou que o cansaço e o peso da carga foram a causa de regressar ao ponto de partida, mas não tinha interesse em fugir, estando à disposição para a viagem de volta. Por mais curiosa que pareça a oferta, o cálculo é bastante claro: recusando carregar uma carga que considerou excessiva, o carregador a abandonou no meio do caminho quando passava por lugar seguro, mas estava disposto a trabalhar para o mesmo patrão na viagem de volta, mediante novas condições.⁷⁰

No entanto não só atitudes de resistência individual eram feitas no cotidiano das caravanas. Recusando-se a seguir viagem por causa de notícias de instabilidade política no Barotse, em 1863 os carregadores de Silva Porto paralisaram sua marcha no estabelecimento do sertanejo do Cuchibi e só seguiram viagem após terem notícias de ter se instalado um novo governo no Barotse e assim encerrado as disputas militares na região. Não só a caravana se manteve paralisada por mais de quatro meses contra a vontade do comerciante, que não tinha como forçar seus carregadores a avançarem até que estes se sentissem seguros para tal ação, e também não tinha como substituí-los por trabalhadores que estivessem dispostos a tal tarefa, a paragem forçada colocava novas dificuldades para a sociedade caravaneira, como a necessidade de manutenção e alimentação da comitiva, tendo sido feitas várias demandas dos carregadores para serem pagos com rações suplementares, em termos que o comerciante acabou por consentir.⁷¹ Para além dos riscos no caminho, a paralisação também podia ser causada por disputas de pagamentos ou compensações. Um exemplo é o que ocorre em maio

⁶⁹ SGL. Res. 2 – B – 31. Silva Porto, António Francisco Ferreira, Livro de Cargas, 1879-1889. Um outro “fardo” que era dividido por dois carregadores era o próprio sertanejo, que passava boa parte do trajeto sendo carregado por tipoia. Não há nenhum tipo de dado confiável para fazer esse tipo de afirmação, mas estimamos aqui que o sertanejo podia ter cerca de 80 quilogramas, sendo nesse caso uma carga um pouco mais pesada que o geral.

⁷⁰ BPMP. Ms. 1238. Silva Porto, Viagens e Apontamentos, 3º Volume-BIS, p. 125-126. (08/04/1864). O ato de abandonar a carga no meio do caminho e não roubá-la tem a ver também com a seriedade que a acusação de roubo podia ter entre os povos do Planalto, sendo um crime grave tanto o roubo, quanto a injúria de chamar levemente alguém de ladrão. Temos a hipótese também de que esse tipo de reação a tal imputação pode ter a ver com o desenvolvimento de um senso de ética profissional entre os carregadores que foram se especializando no trabalho caravaneiro, ocorrendo algo análogo na África Oriental entre os carregadores nyamwezi, que também consideravam uma ofensa grave qualquer tipo de acusação de roubo de carga. SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Costumes e usos gentílicos. In: *Viagens e Apontamentos de um Portuense em África*: Excerptos do “Diário” de António Francisco da Silva Pôrto. Lisboa: Divisão de Publicações e Biblioteca – Agência Geral das Colónias, 1942, p. 175; ROCKEL, *Carriers of Culture*, p. 82–85.

⁷¹ BPMP. Ms. 1238. Silva Porto, Viagens e Apontamentos, 3º Volume-BIS, p. 90-91, 92-95, 114-115. (25/12/1863; 29/12/1863; 31/12/1863; 04/01/1864; 07/01/1864; 01/05/1864).

de 1858, na qual os membros da caravana do sertanejo Luiz Albino Rodrigues, após a morte do dito chefe da caravana em uma caçada malsucedida, paralisaram a comitiva após a fatalidade e, se sentindo lesados frente aos serviços pessoais do falecido que haviam dividido entre si os fardos do sertanejo, só seguiram viagem quando foi distribuído quatro panos por pessoa e foram feitos os devidos rituais fúnebres para impedir represálias do espírito do sertanejo.⁷²

Por fim, é importante destacar que viajavam na comitiva grande quantidade de pessoas para além dos carregadores que individualmente haviam sido designados a cada um dos banzos. Era frequente que, acompanhando cada carregador, fundamentais para carregar objetos pessoais como mantimentos, esteiras e panelas, além de eventuais pecúlios para serem trocados nas feiras comerciais do caminho, viajassem também familiares como esposas, crianças e mesmo escravos. Há somente referências pontuais a carregadoras mulheres, mesmo que as mulheres e crianças apareçam em várias ocasiões nos relatos europeus sobre o cotidiano das caravanas. Além de puderem ajudar com as cargas pessoais, as mulheres atuavam como verdadeiras sócias de seus parentes, potencializando a capacidade de carga de gêneros para transações pessoais e aumentando as chances de mobilidade social. Além disso, elas podiam colaborar intensamente para a reprodução do modo de vida na caravana, tendo registros recorrentes da moagem de farinhas – importantes para alimentação, mas também para as trocas no caminho – coleta de alimentos e lenha, cozinha ou mesmo segurando os fardos dos carregadores em momentos de descanso.⁷³

O resultado final desse tipo de organização interna, é que, com acesso privilegiado a crédito dos comerciantes de Luanda e Benguela, sertanejos conseguiram sublocar dezenas de pombeiros – como ilustração, em 1868, Silva Porto afirma esperar o pagamento de 90 pombeiros de volta do Barotse. Com uma média de 10 carregadores por pombeiro, estimando que muitos desses carregadores eram acompanhados por familiares e dependentes e

⁷² BPMP. Ms. 1236. Silva Porto, Viagens e Apontamentos, 2º Volume, p. 28-29. (02/06/1858).

⁷³ HEYWOOD, Linda Marinda. Porters, Trade and Power: The Politics of Labor in the Central Highlands of Angola, 1850-1914. In: COQUERY-VIDROVITCH, Catherine; LOVEJOY, Paul E. (Org.). *The Workers of African Trade*. Beverly Hills: Sage Publications, 1985, p. 251–257; HEYWOOD, *Production, Trade and Power*, p. 25; BPMP. Ms. 1238. Silva Porto, Viagens e Apontamentos, 3º Volume-BIS, p. 91. (27/12/1863); ROCKEL, *Carriers of Culture*, p. 119–121, 124. Diferente de outras regiões da África Central, no Bié havia grande recusa dos homens livres em atuarem na lavoura - deixando a atividade tida como emasculante para responsabilidade das mulheres e escravos. Esse tipo de divisão do trabalho ajuda a entender não só a maioria masculina entre os membros das caravanas comerciais, mas também é o que permite que virtualmente no ano inteiro haja um excedente de mão de obra masculina para formar caravanas, ao contrário de outras regiões do continente em que, pelo menos em períodos de colheita, os homens não podiam viajar por causa do trabalho extra na lavoura. HEYWOOD, *Production, Trade and Power*, p. 42–43; HENRIQUES, Isabel Castro. *Percursos da modernidade em Angola: dinâmicas comerciais e transformações sociais no século XIX*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1997, p. 410; ROCKEL, *Carriers of Culture*, p. 48–49, 69.

considerando que frequentemente sertanejos viajavam juntos para assim terem maior segurança e dividirem os custos de tributos de passagens pelos sobados, podemos compreender como se formavam comitivas com milhares de membros no mesmo período que moradores das margens do rio Kwanza não conseguiam recrutar trabalhadores sem a cobrança de corveias e os fardos se acumulavam pelo interior do continente.⁷⁴ Apesar da relação entre o sertanejo e seus pombeiros se assemelhe a um contrato, trabalhadores das grandes caravanas supostamente sob o “modelo de Benguela” não eram livres. Relações de dependência e instituições de controle do comércio africano pré-existentes foram utilizadas pelo comércio colonial em expansão, e só assim que os sertanejos conseguiam formar tais caravanas e podiam assegurar o recrutamento e disciplina desses trabalhadores a partir de regras de organização e conduta interna de caravanas centro africanas. Nesse cotidiano, além de dividir o seu poder (e seus lucros) com seus parceiros pombeiros, a dinâmica das caravanas também era ditada recorrentemente pelos próprios carregadores, que tinham grande margem de barganha enquanto a caravana estava no meio do caminho.

Uma comparação entre as duas regiões, como já foi dito anteriormente, é bastante difícil de ser feita. Estudos já feitos e fontes acessadas para a escrita desse artigo não dão informações suficientes sobre cotidiano de trabalho caravaneiro nos presídios ao longo do Kwanza. Quanto à mensuração do impacto das abolições do carreto forçado em 1839 e 1856 no Planalto Central, todas as evidências sugerem a irrelevância dessas transformações, já que os sistemas internos do comércio caravaneiro africano já eram dominantes nas décadas anteriores.⁷⁵ Em ambos os casos, no entanto, estava em disputa as expectativas e padrões de aceitabilidade dos trabalhadores frente à legitimidade da dominação das autoridades africanas, mesmo que no Planalto os estados falantes de umbundo na sua maioria se mantiveram em um aparente apogeu do poder até a década final do século XIX.⁷⁶ Em contraste, evidências levantadas por esse texto sugerem o colonialismo enfraqueceu as chefias autóctones do vale do rio Kwanza, as quais, depois das abolições, não conseguiram mais coagir da mesma forma os seus súditos e dependentes a servirem como carregadores para os europeus.

Os abolicionistas não só não compreenderam o que de fato acontecia em regiões como o Bié: o que ocorria nas áreas de interferência colonial mais intensa também não se tratava

⁷⁴ BPMP. Ms. 1240. Silva Porto, Viagens e Apontamentos, 5º Volume, p. 29. (26/04/1868); SGL, Res. Ms. 2 - B - 31. Silva Porto. Livro de Cargas.

⁷⁵ Cayolla chegou a afirmar que houve uma afluência de carregadores no Libolo, Bié e Bailundo após a abolição de 1839 para tornarem-se carregadores das caravanas portuguesas. No entanto, não há nenhuma sugestão empírica de que tenha ocorrido algo nesse sentido nessa conjuntura, e muito menos que haja uma correlação causal entre abolicionismo português e dinâmicas recrutamento de trabalhadores em áreas que na práticas estavam fora do domínio português. CAYOLLA, *Sciencia de Colonização* – II Volume, p. 82.

⁷⁶ HEYWOOD, *Production, Trade and Power*.

necessariamente de pessoas livres sendo submetidas ao trabalho escravo. Como já foi dito, a incorporação de estratégias de dependência africanas também ocorria nos sistemas de compulsão ao trabalho em locais na bacia do Kwanza, incluindo a própria escravidão. Mesmo que não tenhamos com detalhamento as informações sobre se os carregadores sob corveia eram escravos, mas que provavelmente muitos o eram, estes não podiam ser vendidos pelo comerciante português que os recrutava via capitão-mor, inclusive porque estes não eram escravos de posse do próprio comerciante.⁷⁷

Conclusão

O abolicionismo foi um dos processos políticos, econômicos e sociais mais importantes do século XIX. Seus impactos foram tão generalizados e globais, quanto foram diversificados entre si. No continente africano, em que a sua integração na economia dos impérios atlânticos pautou-se não só pela captura e venda de homens e mulheres para as colônias europeias nas Américas, mas também pela emergência de novas sociedades escravistas no próprio continente, os impactos do abolicionismo também não poderiam deixar de ser generalizados e diversificados. Tentamos discutir nas últimas páginas não só como a linguagem abolicionista influenciou nos conflitos cotidianos, mesmo que a escravidão em si não tenha sido de fato abolida, mas também como a reconversão da pauta de exportação trouxe novas oportunidades econômicas e profissionais para os trabalhadores africanos. Isso ajuda a explicar esse profundo contraste em que, de forma quase simultânea, sujeitos despovoavam regiões inteiras para não serem usados como carregadores, enquanto, em outras regiões relativamente próximas, centenas ou milhares de homens e mulheres procuravam se arremessar para fazer parte das caravanas.⁷⁸

Ao contrário do que imaginavam os abolicionistas portugueses, relações de dependência africana, que incluíam a escravidão, estavam presentes e eram fundamentais para a formação das caravanas que supostamente funcionavam pela égide do trabalho livre. Esse texto procurou contribuir para a reflexão de que não se pode fazer a história da África, ainda

⁷⁷ Essa questão aparece em texto de Mariana Candido, no qual a historiadora analisa uma captura ilegal de carregadores súditos do Bailundo em 1789 pelo sertanejo Antônio José da Costa, os quais foram enganados ao chegarem em Benguela e puderam questionar sua escravização ilegal com o inquiridor de liberdades da cidade e o caso foi arbitrado positivamente aos trabalhadores pelo governador de Angola, permitindo que estes regressassem ao Bailundo. CANDIDO, Mariana P. O Limite Tênuo entre Liberdade e Escravidão em Benguela durante a era do comércio transatlântico. *Afro-Ásia*, v. 47, p. 239–268, 2013, p. 261.

⁷⁸ No final do século, com a expansão da economia da borracha no Planalto Central, a profissão de carregador era tão atrativa que em 1889 o soba do Bailundo, Ekwikwi II, foi obrigado a temporariamente fechar as rotas comerciais rumo a leste, pois não conseguia até então reunir homens o suficiente para fazer uma expedição de guerra. HEYWOOD, *Production, Trade and Power*, p. 68–69.

mais de regiões de domínio colonial frágil ou inexistente, como consequência direta e unívoca de decisões políticas europeias. Mesmo que seja importante dimensionar o quanto processos globais – como o abolicionismo – interferiram nas esferas regionais, o risco de negarmos a autonomia histórica destes sujeitos não só contribui para seguirmos na ignorância sobre o que tais homens e mulheres pensavam, desejavam e esperavam de suas próprias vidas e carreiras, mas também pode levar à reprodução de representações racistas que sempre encararam os africanos como povos sem história.

Referências bibliográficas

Fontes Primárias

Biblioteca Pública Municipal do Porto

- Ms. 1235. SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África, volume 1o. 1846-1854.
- Ms. 1236. SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África, volume 2o. 1854-1862.
- Ms. 1237. SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África, volume 3o. 1863-1866.
- Ms. 1238. SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África, volume 3o - BIS. 1863-1864.
- Ms. 1240. SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de um Portuense em África, volume 5o. 1868-1869.

Sociedade de Geografia de Lisboa

- Res. Ms. 2 - B - 31. Silva Porto, António Francisco Ferreira. Livro de Cargas. 1879-1889.
- Res. 2 – C – 6. SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de Um Portuense em África, volume 1o. 1846-1854.
- Res. 2 – C – 6. SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da. Viagens e Apontamentos de Um Portuense em África, volume 2o. 1860-1862

Publicadas

- FRANCINA, Manoel Alves de Castro. De Loanda ao distrito de Ambaca na província de Angola, 1846. In: *Annaes do Conselho Ultramarino* – Tomo I (Fevereiro de 1854 a Dezembro de 1858). Lisboa: Imprensa Nacional, 1867, p. 3–15.

SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da, Costumes e usos gentílicos. In: *Viagens e Apontamentos de um Portuense em África*: Excerptos do “Diário” de António Francisco da Silva Pôrto. Lisboa: Divisão de Publicações e Biblioteca - Agência Geral das Colónias, 1942.

Bibliografia

- ALEXANDRE, Valentim. A África no imaginário político português (séculos XIX-XX). *Penélope – O Imaginário do Império*, n. 15, p. 39–52, 1995.
- ALFAGALI, Crislayne Gloss Marão. “Capazes de trabalhar”: domínio, política e cultura nas relações de trabalho do Atlântico Sul (séculos XVII e XVIII). *Topoi*, v. 22, n. 47, p. 387–407, 2021.
- ALLINA, Eric. Para Compreender a “Escravidão Moderna”: Vozes dos arquivos. *Cadernos de Estudos Africanos*, v. 33, p. 131–155, 2017.
- CAHEN, Michel. Seis teses sobre o trabalho forçado no império português continental em África. *Africa*, v. 35, p. 129–155, 2015.
- CANDIDO, Mariana P. African Freedom Suits and Portuguese Vassal Status: Legal Mechanisms for Fighting Enslavement in Benguela, Angola, 1800–1830. *Slavery & Abolition*, v. 32, n. 3, p. 447–459, 2011.
- CANDIDO, Mariana P. O Limite Tênu entre Liberdade e Escravidão em Benguela durante a era do comércio transatlântico. *Afro-Ásia*, v. 47, p. 239–268, 2013.
- CAYOLLA, Lourenço. *Sciencia de Colonização – II Volume*. Lisboa: Typographia da Cooperativa Militar, 1912.
- CEITA, Constança do Nascimento da Rosa Ferreira. *Silva Porto na África Central – Viye / Angola: História Social e Transcultural de um Sertanejo (1839-1890)*. Tese de Doutorado, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2014.
- COOPER, Frederick. *Citizenship, Inequality, and Difference: Historical Perspectives*. Princeton: Princeton University Press, 2018.
- COUTO, Carlos. *Os Capitães-Mores em Angola no Século XVIII – subsídio para o estudo da sua actuação*. Luanda: Instituto de Investigação Científica de Angola, 1972.
- CURTO, José C. Whitening the “white” population: an analysis of the 1850 censuses of Luanda. In: PANTOJA, Selma; THOMPSON, Estevam C. (Org.). *Em torno de Angola: narrativas, identidades e as conexões atlânticas*. São Paulo: Intermeios, 2014, p. 225–248.
- DEUTSCH, Jan-Georg. *Emancipation without Abolition in German East Africa c. 1884-1914*. Athens: Ohio University Press, 2006.

- DIAS, Jill. Novas identidades africanas em Angola no contexto do comércio atlântico. In: BASTOS, Cristiana; ALMEIDA, Miguel Vale de; FELDMAN-BIANCO, Bela (Org.). *Trânsitos Coloniais: Diálogos Críticos Luso-Brasileiros*. Campinas: Editora da Unicamp, 2007, p. 315–343.
- DIAS, Jill. Mudanças nos padrões de poder do “Hinterland” de Luanda: o impacto da colonização sobre os Mbundu (c.1845-1920). *Penélope – Fazer e desfazer a história*, v. 14, p. 43–91, 1994.
- ELTIS, David. *Economic growth and the ending of the transatlantic slave trade*. New York: Oxford University Press, 1989.
- FERREIRA, Roquinaldo. Abolicionismo versus Colonialismo: rupturas e continuidades em Angola (século XIX). *Mulemba*, v. 4, n. 8, p. 101–126, 2014.
- FERREIRA, Roquinaldo. *Cross-cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the era of the slave trade*. New York: Cambridge University Press, 2012.
- FERREIRA, Roquinaldo. *Dos sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola 1830-1860*. Luanda: Kilombelombe, 2012.
- FERREIRA, Roquinaldo. “Ilhas Crioulas”: o significado plural da mestiçagem cultural na África Atlântica. *Revista de História*, n. 155, p. 17–41, 2006.
- GORDON, David M. Wearing Cloth, Wielding Guns: Consumption, Trade, and Politics in the South-Central African Interior during the Nineteenth Century. In: ROSS, Robert; HINFELAAR, Marja; PESA, Iva (Org.). *The Objects of Life in Central Africa: The History of Consumption and Social Change, 1840-1980*. Leiden - Boston: Brill, 2013, p. 17–40.
- GUEDES, Roberto. Branco Africano: notas de pesquisa sobre escravidão, tráfico de cativos e qualidades de cor no reino de Angola (Ambaca e Novo Redondo, finais do século XVIII). In: GUEDES, Roberto (Org.). *Dinâmica Imperial no Antigo Regime Português: escravidão, governos, fronteiras, poderes, legados – Séculos XVII-XIX*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2011, p. 19-34.
- GUTHRIE, Zachary Kagan. Forced Labor in Portuguese Africa. In: *Oxford Research Encyclopedia of African History*, 2022.
- HEINTZE, Beatrix. As Construções de Parentesco e sua Retórica na Política da África Centro-Occidental do século XIX. In: *A África Centro-Occidental no Século XIX (c. 1850-1890): Intercâmbio com o Mundo Exterior, Apropriação, Exploração e Documentação*. Luanda: Kilombelombe, 2013, p. 39–100.
- HEINTZE, Beatrix. *Pioneiros africanos: caravanas de carregadores na África Centro-Occidental (entre 1850 e 1890)*. Lisboa: Editorial Caminho, 2004.

- HENRIQUES, Isabel Castro. As “fronteiras dos espíritos” na África Central. In: *O Pássaro do Mel – Estudos de História Africana*. Lisboa: Edições Colibri, 2003, p. 155–174.
- HENRIQUES, Isabel Castro. *Percursos da modernidade em Angola: dinâmicas comerciais e transformações sociais no século XIX*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1997.
- HENRIQUES, Isabel Castro. Tempos africanos, leituras europeias. In: *O Pássaro do Mel – Estudos de História Africana*. Lisboa: Edições Colibri, 2003, p. 121–140.
- HEYWOOD, Linda M. *Production, Trade and Power: the political economy of central Angola, 1850-1930*. Tese de Doutorado, Columbia University, New York, 1984.
- HEYWOOD, Linda M. Porters, Trade and Power: The Politics of Labor in the Central Highlands of Angola, 1850-1914. In: COQUERY-VIDROVITCH, Catherine; LOVEJOY, Paul E (Org.). *The Workers of African Trade*. Beverly Hills: Sage Publications, 1985, p. 243–268.
- HEYWOOD, Linda M.; THORNTON, John K. African Fiscal Systems as Sources for Demographic History: The Case of Central Angola, 1799-1920. *The Journal of African History*, v. 29, n. 2, p. 213–228, 1988.
- HIGGS, Catherine. *Chocolate Islands: Cocoa, Slavery, and Colonial Africa*. Athens: Ohio University Press, 2012.
- HOPKINS, A. G. *An Economic History of West Africa*. 2nd edition. New York: Routledge – Taylor & Francis Group, 2020.
- KLEIN, Martin A. Social and economic factors in the Muslim Revolution in Senegambia. *Journal of African History*, v. 13, p. 419–441, 1972.
- LAW, Robin (Org.). *From slave trade to “legitimate” commerce: the commercial transition in Nineteenth-Century West Africa: papers from a conference of the Centre of Commonwealth Studies, University of Stirling*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 2007.
- MANNING, Patrick. *Slavery, Colonialism and Economic Growth in Dahomey, 1640-1960*. Cambridge: Cambridge University Press, 1982.
- MARGARIDO, Alfredo. Les Porteurs : forme de domination et agents de changement en Angola (XVIIe-XIXe siècles). *Revue française d’histoire d’outre-mer*, v. 65, n. 240, p. 377–400, 1978.
- MARTINEZ, Esmeralda Simões. *O Trabalho Forçado na Legislação Colonial Portuguesa – o caso de Moçambique (1899-1926)*. Dissertação de Mestrado, Universidade de Lisboa, Lisboa, 2008.

- MILLER, Joseph C. *Way of death: merchant capitalism and the Angolan slave trade, 1740-1830*. Madison: University of Wisconsin Press, 1988.
- NETO, Maria da Conceição. De Escravos a “Serviçais”, de “Serviçais” a “Contratados”: Omissões, percepções e equívocos na história do trabalho africano na Angola colonial. *Cadernos de Estudos Africanos*, n. 33, p. 107–129, 2017.
- RIBEIRO, Elaine. *Barganhando sobrevivências: os trabalhadores da expedição de Henrique de Carvalho à Lunda*. São Paulo: Alameda, 2013.
- ROCKEL, Stephen J. *Carriers of Culture: Labor on the Road in Nineteenth-Century East Africa*. Portsmouth: Heinemann, 2006.
- 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.
- SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. Os trabalhadores Loandas da expedição portuguesa ao Muatiânvua (1884-1888). *Varia Historia*, v. 29, n. 51, p. 697–720, 2013.
- SANTOS, Elaine Ribeiro da Silva dos. *Sociabilidades em Trânsito: os carregadores do comércio de Longa Distância na Lunda (1880-1920)*. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.
- SANTOS, Maria Emília Madeira. Introdução (Trajectória do Comércio do Bié). In: SILVA PORTO, António Francisco Ferreira da (Ed.). *Viagens e Apontamentos de um Portuense em África*. Diário de António Francisco Ferreira da Silva Porto. Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, 1986, v. 1, p. 13–216.
- SANTOS, Maria Emília Madeira. *Nos caminhos de África: Serventia e Posse (Angola-Século XIX)*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1998.
- SEIXAS, Margarida. O trabalho escravo e o trabalho forçado na colonização portuguesa oitocentista: uma análise histórico-jurídica. *Revista Portuguesa de História*, n. 46, p. 217–236, 2015.
- SILVA, Ana Cristina Fonseca Nogueira. *Constitucionalismo e Império: A cidadania no Ultramar português*. Coimbra: Almedina, 2009.
- SOUMONNI, Elisée. *Daomé e o mundo atlântico*. Amsterdam: SEPHIS/CEAA, 2001.
- SOUZA, Maysa Espíndola. *A Liberdade do Contrato: o trabalho africano na legislação do Império Português, 1850-1910*. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2017.

- THOMPSON, E. P. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- TOMICH, Dale W. A “Segunda Escravidão”. In: *Pelo prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial*. São Paulo: EDUSP, 2011, p. 81–97.
- TORRES, Adelino. *O império português entre o real e imaginário*. Lisboa: Escher, 1991.
- VILAS BÔAS, Felipe Pires. *Portugueses, moradores e Sobas em Golungo Alto, Angola: negociação e conflito em narrativas de militares, (c.1840-c.1860)*. Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2018.