




OS “INCORRIGÍVEIS”: TRABALHO E COMÉRCIO DOS POMBEIROS NAS CARAVANAS DE ANGOLA CENTRAL, SÉCULO XIX

The "Incorrigibles": labor and commerce of 'pombeiros' in the caravans of
Central Angola, 19th century

Ivan Sicca Gonçalves^a

 <https://orcid.org/0000-0002-8223-2715>

E-mail: ivansiccag@gmail.com

^a Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Departamento de História,
Campinas, SP, Brasil.

DOSSIÊ/ISSUE

MIGRAÇÃO LABORAL E PRODUÇÃO DE COMMODITIES NA ÁFRICA: CONEXÕES GLOBAIS

LABOR MIGRATION AND COMMODITY PRODUCTION IN AFRICA: GLOBAL ENTANGLEMENTS

RESUMO

A formação do mundo atlântico abriu espaço para diversas rotas de circulação de mercadorias no continente africano, tanto aquelas vindas de outros continentes e altamente valorizadas entre as sociedades africanas do interior, quanto aquelas que eram produzidas na África e exportadas pelo Oceano. Tão fundamentais quanto a mão de obra envolvida na produção desses gêneros de exportação foram os contingentes de trabalhadores responsáveis pelo transporte dessas mercadorias pelas rotas de longa distância, em especial os carregadores de caravanas, sujeitos incontornáveis à realização do comércio em territórios sem grandes rotas marítimas e fluviais ou sem a possibilidade de uso de tração animal. Esse texto pretende refletir sobre agentes essenciais para o recrutamento desses carregadores em Angola Central, os pombeiros, mercadores africanos provenientes de feiras comerciais do interior que, durante o século XIX, comandavam pequenas frações das caravanas dos comerciantes portugueses, controlando o recrutamento, segurança e disciplinamento dessas comitivas. Em uma posição ambígua como parceiros de negócio e trabalhadores contratados, estudar a agência dos pombeiros e suas disputas com os colonos ajuda a repensar o cotidiano do comércio angolano oitocentista e a reconsiderar a história do trabalho na região.

PALAVRAS-CHAVES

Pombeiros. Comércio de Longa Distância. Angola Central.

ABSTRACT

The formation of the Atlantic World opened various routes for the circulation of commodities in Africa, for both of those came from other continents and with high value inside the African societies in the hinterland, and those produced inside Africa and exported by the Ocean. So fundamental as the workforce involved in the production of these genders of exportation were the workers responsible for the transport of the commodities through the long-distance commercial routes, especially the caravan porters, unavoidable agents to carrying out trade in regions without big maritime or fluvial routes, or without the possibility of using animal traction. This paper aims to reflect about the pombeiros, essential agents for the recruitment of these porters in Central Angola. The pombeiros were African traders from the main commercial outpost in the countryside that, during the 19th century, commanded small fractions inside the Portuguese caravans, controlling the recruitment, safety, and discipline of these crews. In an ambiguous position as business partners and wage workers, studying the agency of pombeiros and their struggles with the settlers helps to reconsider the everyday life of the Angolan commerce during 19th century and to reconsider de labor history in the region.

KEYWORDS

Pombeiros. Long-Distance Trade. Central Angola.



O processo de formação do mundo atlântico, para além da abertura de novas redes e oportunidades comerciais em diversas áreas do continente africano, também resultou na intensificação da produção de diversas mercadorias nestes territórios. De forma análoga à construção de redes transcontinentais em outras partes do continente, na África Atlântica, ao longo dos séculos de contato, quantidades crescentes de trabalhadores foram envolvidos na comercialização de mercadorias produzidas para a exportação aos mercados europeus e americanos, envolvendo, para além do comércio de escravos, a venda de produtos agrícolas, minerais e extrativos – a exemplo do ouro, marfim, oleaginosas, couros, cera de abelha, ferro e muitos outros (Thornton, 2004, 2020; Alfagali, 2018; Green, 2019; Malacco; Gonçalves, 2020; Alves, 2022). Somando aos trabalhadores envolvidos com a produção dessas mercadorias para exportação pelo oceano, em boa parte dessas regiões houve o recrutamento massivo de trabalhadores para assegurar o transporte de cargas – como remadores nas redes marítimas e fluviais, carroceiros, e, principalmente, carregadores, que muitas vezes eram os únicos capazes de atravessar longas rotas interioranas. São bastante recorrentes os registros nos observadores de época e entre a própria historiografia da completa dependência do comércio africano frente a esses trabalhadores, pelo menos até a instalação das principais ferrovias até os anos 1930 (Coquery-Vidrovitch; Lovejoy, 1985; Bellucci, 2019, p. 195-203).

Stephen Rockel (2006, p. 5-7), em estudo sobre os carregadores das rotas terrestres da África Oriental que passavam pelo centro da atual Tanzânia, defendeu que é necessário entender o trabalho nas caravanas como setor importante para a própria história do trabalho migratório africano – tendo sido nessa região, durante o período pré-colonial, a principal profissão não-agrícola que envolvia as populações locais. No lugar de associar necessariamente o trabalho migratório aos circuitos econômicos criados pelos grandes impérios europeus na virada para o século XX, as dimensões do comércio caravanero também justificam para este autor um foco para entender configurações sociais e culturas laborais nos séculos anteriores. Como outros estudos também mostraram, esses trabalhadores, que trabalhavam enquanto migravam, o faziam partindo de regiões específicas e por eixos sazonais, transportando mercadorias, mas também ideias e práticas culturais, trazendo assim grandes transformações nas dinâmicas econômicas e sociais dos territórios para onde iam e por onde passavam, para além das suas próprias comunidades de origem (Rockel, 2006; Margarido, 1978; Heywood, 1984, 1985; Henriques, 1997; Santos, 1998; Heintze, 2004; Santos, 2016; Gonçalves, 2021).

Esse era o caso de Angola. Apesar da área sob domínio mais direto dos portugueses ter sido até o século XX basicamente uma faixa territorialmente restrita à costa e entornos de algumas fortalezas no interior, suas atividades econômicas sempre envolveram a circulação de mercadorias para além das fronteiras reais e imaginárias do domínio português. Isso consistia em grande parte no envio para o interior de mercadorias importadas como tecidos manufaturados (fazendas), bebidas alcoólicas e armas de fogo, trocadas de forma generalizada por pessoas escravizadas, além de marfim e cera de abelha. A exportação desses dois últimos gêneros, que não se deslocavam com as próprias pernas, também demandava o transporte por terra desde regiões distantes dos portos atlânticos (Birmingham, 1966; Heywood, 1984; Miller, 1988; Henriques, 1997; Curto, 2004; Ferreira, 2012; Candido, 2011, 2013; Vellut, 1979; Alves, 2022). Sendo a zona atlântica de Angola, assim como boa parte da África Central, desprovida de grandes eixos de rios navegáveis e imprópria para a construção de rotas baseadas em tração animal, desde o início da colonização portuguesa foi desenvolvida uma enorme dependência da economia colonial frente ao recrutamento de carregadores de longa distância, principalmente a partir de regras e práticas sociais africanas, o que gerou recorrentes apreensões por parte dos

administradores portugueses (Margarido, 1978; Heywood, 1985; Santos, 1998; Heintze, 2004; Ribeiro, 2013, p. 75-93).

As condições jurídicas e relações de trabalho a que estavam sujeitos os carregadores nos territórios da atual Angola envolviam uma série de zonas cinzentas entre relações que podemos classificar como escravidão ou trabalho livre. A grande demanda por trabalhadores para as caravanas que alimentavam os mercados atlânticos geralmente era atendida por múltiplas estratégias de coerção econômica e política dos súditos dos mandatários locais, os sobas, fosse por iniciativa desses mesmos soberanos, ou fosse por imposição de agentes estrangeiros (Torres, 1991, p. 78-79; Heintze, 2004; Ribeiro, 2013; Alfagali, 2021). Ao mesmo tempo, a atividade comercial e mobilidade geográfica inerente ao trabalho itinerante traziam oportunidades excepcionais de mobilidade social para aqueles que se associavam ao comércio de longa distância, dando origem a novas elites locais, principalmente após a expansão do volume do dito comércio durante o século XIX (Heywood, 1984; Henriques, 1997; Dias, 2007). Assim, as contradições ligadas a esses arranjos sociais podem ser melhor analisadas em diálogo com as chamadas abordagens gradacionistas nos estudos da escravidão, que encaram os tipos de escravidão como formas de dependência análogas a um *continuum* de estratégias de dominação e sujeição (Rossi, 2021, p. 92–94; Miller, 2012), não vendo o trabalho livre como uma oposição absoluta e binária às condições de vida e trabalho dos sujeitos escravizados (Steinfeld, 1991, 2001; Brass; Linden, 1997; Linden; Rodríguez García, 2016; para contextos africanos, ver: Cooper, 2005; Bellucci; Eckert, 2019, p. 10–12).

Tendo em vista essas questões e a relevância de entender o recrutamento e controle dos trabalhadores das caravanas para o próprio entendimento da expansão comercial na Zona Atlântica de Angola durante o século XIX, esse texto pretende realizar uma breve reflexão acerca da atuação de agentes mercantis africanos, os chamados pombeiros, que eram os responsáveis pela intermediação entre comerciantes locais e estrangeiros com os carregadores de suas caravanas, a partir de acordos sociais e práticas culturais endógenas às sociedades angolanas que se envolveram com os mercados atlânticos. Nosso foco será no contexto de reconfiguração da economia angolana, de uma exportadora de pessoas escravizadas para uma exportadora de gêneros que permaneceram lícitos após a proibição do tráfico, especialmente marfim, cera e café. Uma fonte privilegiada para o entendimento desse processo são os diários de um dos portugueses que se estabeleceu no interior do Planalto Central de Angola, especificamente na corte do reino do Bié, o comerciante António Francisco Ferreira da Silva Porto,, que narrou suas viagens e seu cotidiano como negociante nos sertões, seus parceiros e rivais, seus interlocutores e trabalhadores nas caravanas, e uma imensa quantidade de informações sobre o meio político e natural por onde passava (Santos, 1998; Ceita, 2014; Gonçalves, 2021; Amaral, 2022). A partir desses diários, que foram escritos desde a década de 1840 até a morte de Silva Porto em 1890, serão feitas considerações sobre as posições contraditórias e ambivalentes dos pombeiros dentro das comitivas, assim como sobre os conflitos que estes se envolviam no cotidiano, enquanto atuavam tanto como parceiros de negócio, quanto como trabalhadores contratados.

UM EQUÍVOCO HISTORIOGRÁFICO

Em balanço recente, Stefano Bellucci (2019) destacou que os trabalhadores do setor de transporte em contextos africanos tiveram centralidade para a expansão e generalização de formas de trabalho assalariado em várias partes do continente, principalmente após a introdução de setores modernos de transporte, baseados no motor à combustão. Como já foi comentado, Rockel (2006, p. 3–5) considera importante recuar no tempo para pensar

essa correlação, apontando o quanto as caravanas – na África Oriental – eram majoritariamente formadas por trabalhadores que eram pagos de acordo com o tempo ou a viagem a ser realizados. Dessa forma, sendo setor que envolvia quantidade crescente de pessoas nos vários cantos da atual Tanzânia ao longo do século XIX, as caravanas generalizaram formas de trabalho livre e pago antes da implantação de políticas coloniais de expansão do assalariamento – como a cobrança de impostos, instalação de colonos e apropriação por estes das terras nativas.¹

Esse era o caso da porção Centro-Occidental do continente, onde se localizava a Zona Atlântica de Angola. A proibição do tráfico atlântico de escravos em 1836, e a subsequente expansão da exportação de marfim, cera, café e borracha, aumentaram consideravelmente a demanda de carregadores para as caravanas durante o século XIX. Um balanço tradicional realizado por Alfredo Margarido supõe que ao final do século seriam necessários ao menos 200.000 trabalhadores empregados todos os anos para as caravanas – o que corresponderia a cerca de 4% da população total estimada para os territórios que formam a atual Angola (Margarido, 1978). Uma estimativa mais recente para o ano 1800, portanto anterior à expansão do comércio de gêneros, sugere que o cálculo de Margarido tenha sido conservador, estimando cerca de 193.000 carregadores por toda a atual Angola – correspondendo a cerca de 10% da população economicamente ativa na época (Matos; Vos, 2013, p. 827–828). É verdade que parte do fluxo de carregadores na região do Kwanza sofreu uma redução com a instalação de rotas fluviais à vapor em meados do século, mas houve, em especial no Planalto Central, uma expansão brutal da demanda por carregadores após o início do ciclo da borracha nos anos 1870 – um registro impressionante nesse sentido, referente a 1907, sugere a passagem 200.000 carregadores por Benguela somente naquele ano. Mesmo que um mesmo carregador possa ter passado mais de uma vez por Benguela no mesmo ano, o dado é espantoso se considerarmos que a estimativa da população total do Planalto para o período seja de 500.000 pessoas (Heywood, 1985, p. 261–262).

Se fica evidente com esses dados a importância relativa do setor caravaneiro para se entender os mundos do trabalho na Angola Oitocentista, cabe discutir então como funcionava o recrutamento destes trabalhadores. Na historiografia sobre Angola tem sido feitas referências a dois modelos de recrutamento: um referente a Luanda, e outro referente à Benguela e regiões adjacentes. No primeiro caso, os administradores locais – os capitães-mores – poderiam cobrar dos sobas aliados uma quantidade de súditos para o trabalho forçado em caravanas dos portugueses, como cláusula do tratado de vassalagem à coroa portuguesa que era imposto a cada um desses soberanos. Em oposição a este modelo, no caso de Benguela e suas cercanias, áreas de menor controle militar português, supostamente desde a aplicação de um regimento pombalino do governo local de 1796, o recrutamento de carregadores seria feito de forma contratual e livre pelos comerciantes, sendo cada carregador pago individualmente por carga (Couto, 1972, p. 231–234; Margarido, 1978, p. 378–382; Torres, 1991, p. 78–79). Esse raciocínio dualista também foi utilizado em 1856 pelos abolicionistas portugueses, quando procuraram abolir o recrutamento forçado nas áreas sob o “modelo de Luanda”, utilizando regiões do interior com recrutamento livre de carregadores como prova da viabilidade de tal abolição (Souza, 2017, p. 77–80; Gonçalves, 2021, p. 189–190).

¹ Bellucci (2019, p. 196) reconhece que existem estudos como o de Rockel, que apontam tais trabalhadores como elementos embrionários para o trabalho assalariado africano, mas menospreza as notáveis dimensões do recrutamento de carregadores no período pré-colonial, em especial na África Central. Vale o destaque aqui de que, mesmo com a expansão do assalariamento durante o período colonial, durante todo o século XX este foi um tipo minoritário de relação de trabalho em contextos africanos, principalmente se comparado com o trabalho doméstico, tributário e formas não-livres de trabalho (Bellucci; Eckert, 2019, p. 12; Martino, 2022, p. 3).

Na região do Planalto Central, onde era adotado o “modelo de Benguela”, o recrutamento de carregadores não era por contrato individual e muito menos regulado por um regimento pombalino. Como bem defendeu Maria Emília Madeira Santos (1998, p. 63–64), muito mais do que disposições oficiais do governo colonial, nessas regiões de domínio mais frágil, não havia recrutamento forçado de carregadores entre os súditos dos reinos africanos do Planalto Central, pois não havia formas dos capitães-mores pressionarem os estados poderosos e centralizados que comandavam a região a coagirem seus súditos. Os comerciantes da colônia que se estabeleciam nesses espaços eram assim obrigados a formar suas caravanas de acordo com as regras sociais africanas do comércio pré-existente na região (Santos, 1998; Heintze, 2004; Santos, 2016; Gonçalves, 2021). Para tal, como será detalhado na seção seguinte, os colonos que se instalavam nas cortes desses reinos tinham que se associar a comerciantes africanos nascidos localmente, os pombeiros, e estes ficavam responsáveis por recrutar carregadores entre seus dependentes pessoais – emprestando parcelas de suas cargas a cada pombeiro de acordo com quantos carregadores cada um conseguisse contratar, o que resultava na arregimentação de centenas ou mesmo milhares de carregadores.²

O RECRUTAMENTO DOS POMBEIROS

Recentemente Enrique Martino (2022, p. 1–6) apontou que, apesar do estudo de grupos sociais e estados que serviram como intermediários das relações entre estrangeiros e habitantes locais terem sido um dos mais importantes avanços nos estudos de história social e econômica de contextos africanos, os mediadores da oferta de mão de obra – os recrutadores –, responsáveis em grande parte pela formação desses mesmos mercados de trabalho que abasteceram as colônias europeias com trabalhadores assalariados, foram muito pouco estudados. Não só sua quase completa ausência nos estudos de história do trabalho apaga ações e redes que foram fundamentais para as operações coloniais, mas o entendimento das origens e ações desses sujeitos, muitas vezes feitas às margens das leis, para Martino, são centrais para entender os campos de influência e os próprios contornos geográficos dos fluxos de trabalho migratório característicos das economias imperiais.

Nesse sentido, como foi defendido até agora, de ter havido na formação de caravanas a generalização de uma tipologia de recrutamento laboral com base nas práticas do comércio de longa distância africano, os pombeiros detiveram uma função social de responder a demanda por mão de obra dos mercados atlânticos de forma análoga à dos recrutadores no trabalho migratório do período colonial. Foi na parceria com esses negociantes locais que os comerciantes vindos do Atlântico conseguiram viabilizar a circulação de quantidade crescente de mercadorias para dentro e fora do interior do continente. Alguns desses comerciantes vindos da colônia que se instalavam no sertão, por isso chamados de sertanejos, poderiam usar nas caravanas parte de seus escravos como carregadores, mas geralmente precisavam contratar pombeiros para aumentar a capacidade de carga e assim tornar viáveis as longas viagens das caravanas. O que sugerem os cadernos de Silva Porto (1879-1889) é um padrão pulverizado no qual boa parte dos membros de cada caravana eram subordinados de pombeiros, que sublocavam parte dos carregamentos até estes serem trocados no destino da comitiva, tendo que pagar o empréstimo de volta ao sertanejo após realizarem as permutas previstas. As dimensões

² Isabel Castro Henriques (1997, p. 402, 412–416) tentou sistematizar uma distinção entre caravanas europeias e caravanas africanas; no entanto, com exceção de uma distinção mais clara sobre quem comandava cada caravana (apesar de que a maioria dos colonos em Angola não serem “europeus”), em ambos os casos sobrepuja-se uma necessidade de seguirem as regras africanas para a formação das caravanas.

de quantas cargas poderiam ser emprestadas a cada pombeiro eram medidas de acordo com quantos dependentes esse pombeiro seria capaz de mobilizar entre seus escravos, familiares e clientes, geralmente encarregando-se em uma média de 10 fardos cada pombeiro – separadas nominalmente por cada carregador recrutado –, mas com casos registrados de pombeiros de Silva Porto responsáveis por mais de 20 ou 30 fardos.

Mas afinal quem eram os pombeiros? Muitos historiadores já escreveram sobre eles em um longo recorte temporal, desde o início das operações portuguesas na África Centro-Ocidental durante o século XVI até esse contexto do comércio lícito na segunda metade do século XIX (Bal, 1965; Heywood, 1984, 1985; Miller, 1988; Santos, 1998; Zeron, 1999; Heintze, 2004; Candido, 2011; Ferreira, 2012; Silva, 2017; Gonçalves, 2021; Bonciani; Silveira, 2021; Amaral, 2022). Ao longo desse amplo recorte, tal termo ganhou sentidos muito diversos, sendo inicialmente associado às feiras comerciais da região do Congo (originalmente à feira do lago Mpumbu, conhecido posteriormente como Stanley Pool, atualmente lago Malebo), com seu sentido se expandindo para os sujeitos envolvidos de forma geral nas atividades do comércio itinerante, sendo mais recorrente que o termo designasse os brancos, e depois cada vez mais os seus funcionários e emissários de confiança (Bal, 1965).³ Durante o século XVIII, com esforços de autoridades políticas portuguesas e africanas de cercear a circulação de sertanejos pelo interior e assim diminuir as tensões ligadas à sua atuação no tráfico de escravos, negociantes itinerantes autóctones que faziam parcerias com esses sertanejos foram o grupo social cuja denominação de “pombeiro” tornou-se hegemônica, organizando pequenas caravanas que levavam as mercadorias vindas do Atlântico para serem trocadas em feiras e regiões às quais os brancos eram impedidos de se instalarem. Estes sujeitos até poderiam ser pessoas escravizadas, mas geralmente não eram escravos dos comerciantes (Ferreira, 2012, p. 58–65). É a partir dessas parcerias que no século XIX, os sertanejos, com maior mobilidade no interior, passaram a utilizar os pombeiros como intermediários das suas próprias caravanas, com esses negociantes africanos tornando-se os responsáveis por boa parte da mão de obra envolvida.

Para entender o papel dos pombeiros na formação do mercado de trabalho para as caravanas, um dos principais pontos é a origem destes. Em um caderno pessoal de Silva Porto, seu Livro de Cargas (Silva Porto, 1879-1889), o sertanejo registra nominalmente, para cada viagem realizada após 1879, cada um dos carregadores responsáveis por cada carga da sua caravana, registrando-os de acordo com o pombeiro responsável, além de haver também o registro do seu sítio de origem e a descrição do conteúdo de cada fardo. Em geral todos os carregadores de cada pombeiro vinham do mesmo sítio, que pode ser estimado que seja o da origem do próprio pombeiro, que os arrematava entre seus dependentes pessoais. Em geral os pombeiros contratados por Silva Porto eram do próprio Bié, dada a proximidade e conveniência da própria feira comercial, além da especialização crescente após décadas de atividade mercantil na região. Após o ano de 1852, no entanto, os sertanejos do Bié protagonizaram o estabelecimento da paz deste estado com o seu poderoso rival a oeste, o Bailundo, o que significou não só a passagem segura das caravanas desses sertanejos pelos territórios do Bailundo, mas também a possibilidade de

³ Carlos Zeron (1999) utilizou o termo “pombeiro” como uma noção ampla de agentes marginais locais do comércio de escravos na região de Angola, ora referindo a eles como escravos de confiança ou forros dos brancos, ora como chefes de caravanas que passavam por áreas hostis, tomando como intercambiáveis sentidos distintos do termo para fontes do século XVI, XVII e XVIII, sem dar a devida atenção ao fato que esse termo foi usado inicialmente para designar os próprios brancos (Bal, 1965, p. 126–128). Essa imprecisão, no entanto, não invalida seu argumento central, no qual os pombeiros, assim como os tangomãos da Senegâmbia, ao atuarem como mediadores obrigatórios (na sua metáfora, sendo ao mesmo tempo filtro e barreira), geravam incertezas no debate teológico sobre a legitimidade da escravização dos africanos. Apesar do autor trabalhar com os debates sobre esses dois grupos em conjunto, cada termo era originalmente específico à sua origem geográfica.

recrutamento crescente de pombeiros vindos do Bailundo (Silva Porto, 1846-1854b, p. 233-238, 1854-1862, p. 389-391, 1863-1866, p. 359, 1868-1869, p. 248).⁴ Apesar da normalização das relações entre os dois estados, uma das consequências recorrentes dessa mudança, era a de conflito e rivalidade entre os carregadores das duas origens, mesmo que, principalmente nos momentos de negociação com a chefia da caravana, os trabalhadores utilizassem a identidade profissional comum como forma de reivindicação, como será apontado na sequência (Silva Porto 1854-1862, p. 384-387, 1863-1864, p. 59, 69, 1868-1869, p. 283-284; Santos, 2016; Gonçalves, 2021).

OS CHEFES E O “POVO DA CARAVANA”

A intermediação dos pombeiros era essencial para a própria existência das caravanas sertanejas a partir de meados do século XIX. Considerando a necessidade de manter a sua lavoura e geralmente administrar mais de uma caravana simultaneamente, Silva Porto admite que raramente chegava a dispor de mais de 50 escravos pessoais para servirem de carregadores, sendo um número insuficiente para as cargas mínimas e necessárias para tornar viável a viagem (Silva Porto, 1863-1864, p. 80, 81). Com deslocamentos que podiam durar mais de 11 meses, os sertanejos procuravam montar caravanas enormes, com milhares de carregadores, que poderiam assim trazer grandes quantidades de marfim e cera de regiões distantes do litoral, como era o caso do Alto Zambeze e Kasai. Quanto maior a fração da capacidade da caravana era usada para comprar marfim, de maior valor por peça, maior a lucratividade da operação, tentando permutar diretamente com os grandes estados monopolistas das áreas de caça de elefante, como o Barotse, Katanga e a Lunda (Gonçalves, 2021, p. 167; Santos, 1998, p. 234–235; Silva Porto, 1863-1864, p. 101).

Recebendo vultuoso financiamento das casas comerciais do litoral – geralmente envolvidas também com o tráfico ilegal de escravos para o Brasil e Cuba – contraído na forma de carregamentos de mercadorias importadas emprestadas como adiantamento, os sertanejos puderam fazer caravanas de dimensões sem paralelos até então (Heywood, 1984, p. 129–130; Miller, 1988, p. 174–175; Heintze, 2004, p. 280–282). Com esses empréstimos, podiam contratar ao mesmo tempo dezenas de pombeiros, de acordo com a necessidade. Para levar cargas do Bié até Benguela, uma viagem que podia durar em média menos de três meses (ida e volta), podiam montar caravanas menores – a exemplo de 1866, com uma caravana tendo levado 209 fardos para a cidade, enquanto outra em 1869 carregou cerca de 170 fardos (Silva Porto, 1866-1868, p. 46, 1868-1869, p. 283). Por contraste, viagens para as regiões produtoras de marfim demoravam mais da metade de um ano, tornando necessário o contrato de comitivas maiores, tendo registros de Silva Porto contratar 90 pombeiros para uma viagem ao Barotse em 1868, e ter montado em 1853 uma caravana conjunta com outros sertanejos com mais de 5000 pessoas para a mesma região – tais números se tornavam possíveis se considerarmos que cada carregador também podia ser acompanhado por esposas, filhos e dependentes, aumentando as oportunidades de negócio para trocas de pecúlio pessoal ao fazerem uma travessia mais segura junto à caravana (Silva Porto, 1868-1869, p. 29, 1846-1854a, p. 126-127; Heywood, 1985, p. 251, 257).

⁴ No entanto, nas décadas que se seguiram, manteve-se a quase exclusividade de origem dos carregadores destes dois reinos, tendo os sertanejos poucas oportunidades de recrutar carregadores no meio do caminho, o que aumentava o poder de barganha dos trabalhadores durante a viagem. Em 1864, Silva Porto comenta ter recrutado carregadores adicionais em uma torna viagem vinda do Barotse, tendo o sertanejo que lidar com deserções desses carregadores poucos dias após saírem das fronteiras do reino (Silva Porto, 1863-1866, p. 333-334).

Para além da intermediação no momento do recrutamento, pombeiros, que ganhavam experiência e se profissionalizavam ao fazer recorrentes viagens ao longo de suas carreiras, geralmente ocupavam cargos intermediários para hierarquia interna dentro das caravanas, servindo de comandantes das caravanas (*macotas*) na ausência dos sertanejos,⁵ intérpretes (*kaleys*) ou *kesongos*, que eram os guardas avançados que abriam o caminho para a passagem da comitiva (Heintze, 2004, p. 274–275). Durante a duração da viagem, os pombeiros dividiam com os chefes das caravanas os vínculos sociais de responsabilidade, sendo responsáveis por manterem a disciplina e a segurança dos carregadores sob seu encargo, podendo, de acordo com as leis sociais da região, serem punidos por contravenções realizadas por seus dependentes. Dessa forma, quando Silva Porto percebeu que houve um roubo por um carregador do conteúdo de missangas de seu fardo em 1868, o sertanejo alertou o pombeiro responsável para caso se confirmasse o crime (Silva Porto, 1868-1869, p. 14; Santos, 2016, p. 142–175). O compartilhamento das responsabilidades também poderia ocorrer com os sobas para a proteção dos seus súditos contra eventuais processos judiciais, o que motivou que em 1862 o soba do Bailundo enviasse a Silva Porto um boi e uma cabaça de óleo de palma para compensar roubos de dois carregadores provenientes de suas terras, que tinham roubado fazendas e pólvora (Silva Porto, 1860-1862, p. 270-271).

No entanto, os pombeiros não eram os únicos responsáveis pela manutenção dos carregadores. O sertanejo pagava pessoalmente a cada carregador antes da partida, no momento da distribuição dos fardos. Os pagamentos eram por viagem, independentemente da duração real que cada um dos trajetos passaria a ter. No entanto, também era acordado o pagamento periódico de rações para alimentação ao longo do caminho, fossem elas pagas diretamente em comida, ou em gêneros para permuta no caminho – o que fazia com que uma viagem de maior duração resultasse em mais rações pagas. No caso das rações, foi recorrente que Silva Porto pagasse um pano (*jarda*) de fazenda por carregador, e dois por pombeiro (Silva Porto, 1863-1864, p. 63). Em um dos poucos registros explícitos que encontramos dos valores dos pagamentos iniciais aos carregadores é de 1863, no qual Silva Porto pagou a um conjunto de trabalhadores do Bailundo 25 panos de fazenda sortida cada um (sendo estes 20 de dentro do fardo que carregavam, dois de ata e dois de cinta, com um pano entregue “gratuitamente” para o carregador comprar *capata* – uma bebida alcoólica local). Nessa ocasião, o “pombeiro chefe” – provavelmente o comandante dessa comitiva – foi pago com 100 panos de fazenda sortida e 60 panos foram pagos para cada um dos outros pombeiros (Silva Porto, 1863-1864, p. 69). Ao final da viagem, também era comum um pagamento suplementar no momento da entrega das mercadorias, servindo como incentivo para evitar o risco dos carregadores abandonarem seus fardos quando se encontrassem perto de suas casas. Por fim, de forma quase ritual, era entregue para a caravana um presente coletivo, fosse um boi ou uma ancoretta de aguardente, para serem consumidas em comemoração grupal pela realização de uma boa viagem (Silva Porto, 1866-1868, p. 39, 1860-1862, p. 128-129).

Essa dupla organização, por um lado segmentada pelo controle de cada pombeiro sobre os seus dependentes diretos, e por outro entre membros da caravana e a chefia geral, também abria espaços para contendas de acordo com a situação. Nos momentos de quebra de confiança e de reivindicações coletivas – seja por pagamentos suplementares, recusas de avanço ou mudanças de rota – era comum que os carregadores como um todo decidissem interromper as marchas e, em franca maioria numérica e sendo dificilmente

⁵ O termo *macota* é derivado do vocabulário político, referindo-se literalmente aos mais velhos, mas sendo recorrentemente utilizado para designar conselheiros e administradores do reino, motivo pelo qual os sertanejos reproduziam tal termo para designar seus homens de confiança que chefiavam as caravanas nas quais aqueles não estavam presentes (Candido, 2013, p. 229, 287; Thornton, 2020, p. 302-303).

substituíveis, defendiam seus posicionamentos como um conjunto único, como “povo da caravana”, em oposição aos chefes da comitiva (Santos, 1998, p. 1–47; Gonçalves, 2021, p. 198–220).⁶ Até o momento não encontramos com clareza se nestas situações os pombeiros se uniam a seus dependentes ou não, mas os fracionamentos internos da caravana também podiam ser tensionados de outras formas.

Em um caso esclarecedor sobre esses cálculos, em 1858, a caravana que era comandada pelo sertanejo açoriano Luiz Albino Rodrigues foi interrompida por causa da morte de seu comandante em um acidente de caça. Quando Silva Porto passou pela região, encontrou a comitiva paralisada, pois, além da necessidade de realizar os devidos rituais para evitar represálias do espírito do sertanejo falecido, os membros da caravana exigiam uma divisão equânime dos fardos, que tinham sido apropriados pelo séquito pessoal de Rodrigues. Silva Porto acabou distribuindo quatro panos por pessoa até satisfazer a demanda dos trabalhadores, que exigiam seu vínculo comum ao empreendimento do comerciante falecido, não sendo justo que só os seus dependentes diretos concentrassem o espólio (Silva Porto, 1854-1862, p. 32-33).

NEGOCIAÇÃO E CONFLITO

Se nos momentos de reivindicação coletiva do povo da caravana não são claras as formas como os pombeiros participavam, as relações dos pombeiros com os seus chefes sertanejos estavam distantes de serem pacíficas ou harmônicas. Não sendo obrigados a carregar nenhum fardo nas próprias costas, a distinção da relação destes sujeitos com os sertanejos frente a dos outros membros da comitiva será o último ponto deste texto. No ensaio introdutório de coletânea clássica sobre o tema, Catherine Coquery-Vidrovitch e Paul Lovejoy dissertam sobre um processo comum a trabalhadores do comércio de várias regiões da África de, ao serem, via de regra, pagos em espécie e terem considerável mobilidade espacial, agiam eles próprios como pequenos comerciantes durante as viagens, fazendo também as próprias trocas nos principais mercados e perseguindo os próprios projetos de acumulação (Coquery-Vidrovitch; Lovejoy, 1985, p. 7–8, 12–14, 16–19). Críticas importantes foram feitas a essa tese e a trabalhos com conclusões parecidas, tanto pelo viés da construção entre esses sujeitos de uma identidade mercantil e não laboral, “pequeno-burguesa” nos termos de Coquery-Vidrovitch e Lovejoy, quanto às considerações sobre uma ascensão coletiva quase automática dos trabalhadores, ignorando segmentações internas às sociedades caravaneiras e superestimando as possibilidades reais de acumulação dos carregadores, muitas vezes detentores de pequenos pecúlios em gêneros de difícil acumulação (majoritariamente fazendas e contarias), sendo melhor sucedidos aqueles que conseguiam trocá-los por fontes mais rentáveis de capital, como escravos e marfim (Rockel, 2006, p. 56, 65–66, 74–76; Henriques, 1997, p. 410–411).

Mas de fato havia sim no Planalto Central grupos autóctones que, ao se envolverem com o comércio de longa distância, acumularam riqueza e prestígio, formando novas elites políticas (Heywood, 1984). Um caso interessante é o de Joaquim Mariano, que foi caixeiro de Silva Porto, atuando como pombeiro na década de 1840 e sendo um dos comandantes das primeiras caravanas do sertanejo até o Barotse entre 1845 e 1848. Em 1853, ele já atua como intérprete pessoal do sertanejo para se comunicar com a elite do Barotse, na ocasião da primeira viagem de Silva Porto para a região e, em 1858, aparece nos diários como um mandatário de povoação no Bié, em um lugar chamado Cabire (Silva Porto, 1891, p. 16–18, 1846-1854a, p. 190-191, 207-211, 249, 1854-1862, p. 18, 23-24, 38-40).

⁶ Conforme analisado nesses trabalhos, nos cadernos de Silva Porto a expressão “o povo da caravana” é recorrente, tanto nas descrições do sertanejo, quanto nos registros de falas dos próprios carregadores.

A primeira característica que salta aos olhos do historiador que analisa as descrições de Silva Porto na sua relação com os pombeiros é a profunda distinção moral que este faz entre lidar com estes em contraponto com os carregadores. Apesar dos frequentes filtros racistas e etnocêntricos que marcam a sua escrita na descrição dos africanos em geral, em várias ocasiões, quando se refere ao pagamento de carregadores, considera este como o recurso mais bem empregado que utiliza no interior, apontando para a dureza do serviço e o merecimento dos carregadores como completamente dignos de recompensa (Silva Porto, 1860-1862, p. 192, 1863-1864, p. 8). Contornos bastante distintos são utilizados para descrever o pagamento dos pombeiros: com bastante frequência o sertanejo reclamava da dificuldade de conseguir cobrar dos pombeiros até o final da viagem os valores correspondentes dos fardos que lhes tinha emprestado. Em geral, para além das acusações destes tentarem fugir às obrigações do pagamento, são recorrentes as alegações do mau uso dos recursos emprestados, com os pombeiros supostamente comprando pouco marfim e gastando seus fardos com cera e escravos. Em uma passagem bastante marcante, Silva Porto se refere aos pombeiros como "incorrigíveis", que sempre estavam em dividados e "vivendo de trapaças" (Silva Porto, 1863-1864, p. 58). A autonomia de escolha dos pombeiros para as suas trocas era constante motivo para a apreensão do sertanejo, reduzindo consideravelmente a sua margem de lucro quando se diminuía a proporção de marfim que era carregado no final da viagem – com o valor individual da cera sendo consideravelmente inferior, e o do escravo nem mesmo servindo para pagar as faturas no litoral.⁷

De fato, havia uma preferência dos pombeiros por comprarem escravos com os seus recursos angariados. É recorrente que se aponte que nas sociedades da África Equatorial o principal indicativo de riqueza de um sujeito era a sua capacidade de acumular dependentes – seja qual fosse a estratégia de sujeição – ou, na acepção mais recorrente, a sua riqueza em pessoas (*wealth in people*, em inglês) com as quais poderia agremiar poder político e econômico (Guyer; Eno Bellinga, 1995, p. 91–95, 103–110). Dessa forma, era atrativo para os pombeiros aproveitarem os recursos emprestados e o próprio deslocamento geográfico da caravana para negociar a compra de escravos para poder assim enriquecer na sociedade de origem. Como o próprio Silva Porto (1891, p. 24) afirma, quando um sujeito conseguia comprar quatro ou seis escravos, trocando pelo menos um deles por seis cabeças de gado, essa pessoa "já saiu da classe plebeia para a nobre", conseguindo unir-se a várias "concubinas" e passando a fazer parte da elite no Bié. Assim, a compra de escravos pelos pombeiros gerava clara tensão entre os objetivos individuais dos pombeiros com os do sertanejo.⁸ As pistas que temos sobre o resultado quantitativo do empreendimento no final da viagem mostram impacto considerável dessa disputa: em viagem ao Barotse em 1868, Silva Porto afirma ter em mãos 4.689 libras de marfim, sendo 2.267 libras suas e as outras 2.422 libras, mais da metade do total, resultantes diretas das permutas dos pombeiros. O resultado foi visto como negativo, já que no ano anterior, os

⁷ Não se deve, no entanto, entender que os comerciantes do litoral não compravam mais escravos após a proibição do tráfico em 1836; a afirmação aqui é que eles não estavam aceitando dos sertanejos do Bié esse tipo de pagamento da fatura; podendo conseguir cativos por outras estratégias ligadas aos métodos de escravização nos entornos de Benguela, sendo demandados tanto para o tráfico ilegal para as Américas, quanto para a própria economia formal da colônia, em plena expansão agrícola (Candido, 2011, p. 155–203; Silva Porto, 1891, p. 22–23). Deve-se, no entanto, relativizar a reclamação de Silva Porto sobre a venda dos pombeiros por escravos como uma simples perda de investimento, já que os cativos detinham valor de troca em praticamente qualquer ponto no interior do continente, como o próprio sertanejo reconhece em 1868, quando instrui seu macota a levar escravos recebidos de pagamentos dos pombeiros para serem vendidos no Mbukushu (Silva Porto, 1868-1869, p. 232).

⁸ Em uma reclamação análoga, o viajante Max Buchner afirmou que "Esta é uma das razões por que não é aconselhável aligeirar os carregamentos [individuais de cada trabalhador]. Caso contrário, os carregadores atulham -se com os seus próprios trastes", denunciando os membros da caravana de aproveitarem as viagens para fazerem seus próprios negócios (Buchner, 1999 *apud* Heintze, 2004, p. 44–45).

pombeiros teriam pagado 1.624 libras a mais, tendo recebido a mesma fatura em ambas as viagens (Silva Porto, 1868-1869, p. 214-215). Em 1866, sem sabermos com precisão o quanto há de exagero em sua afirmação, Silva Porto alegou estar com 5.000 libras de marfim enquanto esperava o fim de viagens subsidiárias pelo Barotse, tendo conseguido mais recursos negociando 1/5 dos fardos originalmente trazidos para aquele território do que até o momento os pombeiros tinham conseguido com os 4/5 restantes (Silva Porto, 1863-1866, p. 585-587).

Além do que os pombeiros negociavam na viagem, outro motivo de ansiedade dentre os sertanejos era acerca dos mecanismos de crédito que eram acionados pelos “incorrigíveis”. Diferentemente das viagens marítimas e do que sugerem leituras mais clássicas sobre a história da região leste da atual Angola, a passagem recorrente de caravanas por essas terras, mesmo que estivessem longe de serem pacíficas e desprovidas de tensões, também significaram a criação de acordos interpessoais que poderiam ser convenientes para as operações dos mercadores de passagem. Com capacidade restrita de carregamento e eventuais inconvenientes de circulação com caravanas cheias, era recorrente que pombeiros depositassem seus produtos já permutados nas mãos de mandatários e parceiros comerciais do caminho, aumentando a mobilidade da comitiva e o potencial de acumulação de gêneros ao fim do empreendimento, o que gerava reclamações do sertanejo já que nem sempre os moradores do caminho cumpriam suas promessas de devolver as cargas (Silva Porto, 1866-1868, p. 25-26, 223-225, 1868-1869, p. 226). Vale apontar que o próprio Silva Porto fazia a mesma prática, geralmente deixando com o soberano do Cuchibi os resultados de suas primeiras permutas, a ser recuperado no trajeto da volta para o Bié (Silva Porto, 1866-1868, p. 218).⁹

Para além de tentar controlar o que os pombeiros faziam com os recursos antes do pagamento dos empréstimos devidos, Silva Porto tentava ao máximo forçar que estes pagassem suas dívidas com o sertanejo no início do trajeto de retorno ao Bié, temendo que, quando esses sujeitos estivessem de volta ao Planalto, eles teriam maior facilidade de fugir das suas cobranças (Silva Porto, 1866-1868, p. 234-235). Em novembro de 1864, Silva Porto, já no Bié, recusou o pagamento de alguns pombeiros ao apresentarem valor insuficiente de suas dívidas, exigindo que voltassem posteriormente para cumprirem o total dos débitos (Silva Porto, 1863-1866, p. 368). No mês anterior, o sertanejo já tinha demonstrado considerável poder de pressão sobre seus subordinados ao ter ameaçado prender dois pombeiros que entregaram, em cera e escravos, somente um terço do valor neles investidos – obrigando-os a trazer no mínimo mais um terço, senão os prenderia. No dia seguinte, o comerciante cumpriu a ameaça e fez com que seus prisioneiros mandassem os familiares quitarem as dívidas no terceiro dia, em troca da libertação dos pombeiros (Silva Porto, 1863-1866, p. 354-355).

Por vezes o sertanejo podia utilizar de outros tipos de ameaças para impor suas vontades. Acionando ligações interpessoais, os sertanejos também aprendiam a utilizar do compartilhamento de vínculos sociais com os sobas como instrumento de poder sobre os trabalhadores. Em 1861, após uma reclamação do soba do Bié de que a aguardente que recebia como imposto estava aguada, o sertanejo constatou que o conteúdo original de duas ancoretas tinha sido retirado e misturado à água. Como esses dois fardos tinham vindo sob responsabilidade de pombeiros do Bailundo, Silva Porto mandou emissários para aquela terra para cobrar do soba uma indenização pela contravenção – o que,

⁹ No entanto, as redes de aliança interpessoal e o potencial de ameaça eram distintos entre os sertanejos e os pombeiros, como percebe-se em episódio de 1866 no qual, ao chegarem em Cangilla com a notícia da morte do soba da terra, Silva Porto reagiu de acordo com as regras sociais locais e solicitou para a corte o carregamento de cera que tinha deixado em posse do falecido soberano. Comenta que recebeu de volta seu carregamento por “merecer alguma consideração”, mas os aristocratas locais se recusaram a pagar a cera que tinha sido deixada pelos pombeiros de sua comitiva (Silva Porto, 1866-1868, p. 33-34).

provavelmente de forma calculada, acabou por não se concretizar –, sendo os emissários interrompidos ao passarem pela povoação de residência dos ditos pombeiros, que suplicaram que a questão não chegasse ao soberano, o que poderia resultar para eles em severa punição. Dessa forma, os pombeiros retornaram ao Bié em companhia dos emissários de Silva Porto e pagaram a condenação e os prejuízos da fraude (Silva Porto, 1860-1862, p. 187-188, 193). Cinco anos depois, o sertanejo se utilizaria da mesma tática, ao lidar com um roubo de missangas pelo carregador responsável do fardo e, após cobrar uma restituição ao pombeiro, ameaçou enviar emissários para o soba do Bailundo, o que motivou o pombeiro recalcitrante a pagar uma grande cabaça de óleo de palma para evitar o envolvimento do soba na contenda (Silva Porto, 1866-1868, p. 94).

NOTAS CONCLUSIVAS

O setor de transportes foi parte fundamental da história do trabalho africano, mesmo antes da instalação do controle colonial europeu do interior do continente e a subsequente instalação de estradas, ferrovias e complexos portuários. A própria história da expansão do comércio transcontinental foi marcada por uma arregimentação crescente de mão de obra para caravanas, canoas e cáfilas que atravessavam diversos territórios. Com a intensificação da exportação de gêneros coloniais para os mercados europeus e americanos durante o século XIX, não só houve crescimento da mão de obra envolvida na produção dessas mercadorias agrícolas, minerais e extrativas, mas a própria circulação delas envolveu quantidades enormes de trabalhadores, especialmente em regiões sem grandes alternativas de transporte fluvial ou animal.

Esse foi o caso do comércio caravaneiro que operava no centro de Angola, durante a conversão das exportações dessa região do tráfico escravista para o comércio lícito de marfim, cera e borracha. A história dos pombeiros dessa região, principais responsáveis pela formação de caravanas, levanta questões sobre a generalização de trabalho pago e contratual sob moldes africanos, o qual não envolveu qualquer recusa à continuidade da escravidão. Como outras formas de trabalho autônomo desenvolvido em diversos contextos espaciais e temporais, as contradições envolvidas nas carreiras desses sujeitos que não tinham que carregar nenhuma carga nas próprias costas, mas que marchavam e estavam no dia a dia do carregamento e das trocas comerciais, os colocam em uma zona cinzenta de classificação. Por um lado, deram origem a uma crescente comunidade mercantil autóctone, que tensionaria ao longo do século o jogo político regional. Por outro, as disputas e tentativas de controle de seus padrões sobre suas trocas e investimentos relativizavam consideravelmente a real autonomia que os pombeiros poderiam de fato ter durante cada viagem.

Se pensarmos nestes sujeitos como trabalhadores pagos, que em geral entravam de forma voluntária em seus contratos e se apropriavam destes para seguir seus próprios projetos comerciais e de acumulação de riquezas, veremos práticas bastante violentas de colonos para imposição do cumprimento de suas obrigações, passando por ameaças ou mesmo coerção física. Décadas antes de ser imposto o controle europeu sobre essa região, vemos estratégias desenvolvidas por sertanejos que aprendiam as regras sociais e hierarquias políticas africanas não só para conseguir montar as próprias caravanas, mas também controlar e disciplinar seus trabalhadores, que eram reunidos a partir de vários tipos de relações de dependência.

REFERÊNCIAS

- ALFAGALI, Crislayne G. M. *Ferreiros e Fundidores da Ilamba. Uma História Social da Fabricação de Ferro e da Real Fábrica de Nova Oeiras (Angola, segunda metade do séc. XVIII)*. Luanda: Fundação Dr. António Agostinho Neto, 2018.
- ALFAGALI, Crislayne G. M. “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.
- ALVES, Rogéria C. *No rastro do Marfim: o comércio e a circulação do marfim africano no mundo atlântico (Século XVIII)*. Curitiba: Brazil Publishing, 2022.
- AMARAL, Ana R. Um Portuense em África: Notes for a Biography of a Luso-African Archive. *e-journal of Portuguese History*, v. 20, n. 2, p. 47–67, 2022.
- BAL, Willy. Portugais Pombeiro “Commerçant Ambulant du <Sertão>”. *Annali Dell’Istituto Universitario Orientale - Sezione Romanza*, v. VII, n. 2, p. 123–162, 1965.
- BELLUCCI, Stefano. Transport. In: BELLUCCI, Stefano; ECKERT, Andreas. (ed.). *General Labour History of Africa: Workers, Employers and Governments, 20th-21st Centuries*. Woodbridge; New York: James Currey, 2019. p. 195–219.
- BELLUCCI, Stefano; ECKERT, Andreas. The “Labour Question” in Africanist Historiography. In: BELLUCCI, Stefano; ECKERT, Andreas. (ed.). *General Labour History of Africa: Workers, Employers and Governments, 20th-21st Centuries*. Woodbridge; New York: James Currey, 2019. p. 1–13.
- BIRMINGHAM, David. *Trade and conflict in Angola: the Mbundu and their neighbours under the influence of the Portuguese, 1483-1790*. Oxford: Clarendon Press, 1966.
- BONCIANI, Rodrigo F.; SILVEIRA, Amanda S. Um Pombeiro nas Origens do Atlântico: o processo contra Aires Fernandes, o Dinga Dinga. *Afro-Ásia*, n. 64, p. 520–591, 2021.
- BRASS, Tom; LINDEN, Marcel van der (eds.). *Free and unfree labour: the debate continues*. Bern; New York: Peter Lang, 1997.
- CANDIDO, Mariana P. *An African slaving port and the Atlantic world: Benguela and its Hinterland*. New York: Cambridge University Press, 2013.
- CANDIDO, Mariana P. *Fronteras de esclavización: Esclavitud, comercio e identidad en Benguela, 1780-1850*. México: El Colegio de México, 2011.
- CEITA, Constança do N. da R. F. *Silva Porto na África Central – Viye / Angola: História Social e Transcultural de um Sertanejo (1839-1890)*. Tese (Doutoramento em Estudos Portugueses) — Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2014.
- COOPER, Frederick. Condições Análogas à Escravidão: Imperialismo e ideologia da mão de obra livre na África. In: COOPER, Frederick; SCOTT, Rebecca; HOLT, Thomas. (org.) *Além da escravidão: investigações sobre raça, trabalho e cidadania em sociedades pós-emancipação*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p. 201–270.
- COQUERY-VIDROVITCH, Catherine; LOVEJOY, Paul E. (ed.). *The Workers of African Trade*. Beverly Hills: Sage Publications, 1985.

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. *Enslaving Spirits: The Portuguese-Brazilian Alcohol Trade at Luanda and its Hinterland, c. 1550-1830*. Leiden - Boston: Brill, 2004.

DIAS, Jill. Novas identidades africanas em Angola no contexto do comércio atlântico. In: BASTOS, Cristiana; ALMEIDA, Miguel V.; FELDMAN-BIANCO, Bela (org.). *Trânsitos Coloniais: Diálogos Críticos Luso-Brasileiros*. Campinas: Editora da Unicamp, 2007. p. 315–343.

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.

GONÇALVES, Ivan S. *Comércio, política e trabalho nos sertões de Angola: sertanejos e centro-africanos nas páginas de António da Silva Porto, (1841-1869)*. Dissertação (Mestrado em História) — Departamento de História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2021.

GREEN, Toby. *A Fistful of Shells: West Africa from the Rise of the Slave Trade to the Age of Revolution*. Chicago: The University of Chicago Press, 2019.

GUYER, Jane I.; ENO BELINGA, Samuel M. Wealth in People as Wealth in Knowledge: Accumulation and Composition in Equatorial Africa. *Journal of African History*, v. 36, p. 91–120, 1995.

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

HENRIQUES, Isabel C. *Percursos da modernidade em Angola: dinâmicas comerciais e transformações sociais no século XIX*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1997.

HEYWOOD, Linda M. *Production, Trade and Power: the political economy of central Angola, 1850-1930*. Thesis (PhD in History) — School of Arts and Sciences, 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. (ed.). *The Workers of African Trade*. Beverly Hills: Sage Publications, 1985. p. 243–268.

LINDEN, Marcel van der; RODRÍGUEZ GARCÍA, Magaly (ed.). *On Coerced Labor: Work and Compulsion after Chattel Slavery*. Leiden - Boston: Brill, 2016.

MALACCO, Felipe S. de O.; GONÇALVES, Ivan S. Entre Senegâmbia e Angola: comércio atlântico, protagonismo africano e dinâmicas regionais (séculos XVII e XIX). *Afro-Ásia*, v. 62, p. 41–92, 2020.

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.

MARTINO, Enrique. *Touts: Recruiting Indentured Labor in the Gulf of Guinea*. Berlin / Boston: de Gruyter, 2022.

MATOS, Paulo T.; VOS, Jelmer. Demografia e relações de trabalho em Angola c. 1800: um ensaio metodológico. *Diálogos*, v. 17, n. 3, p. 807–834, 2013.

MILLER, Joseph C. *Way of death: merchant capitalism and the Angolan slave trade, 1740-1830*. Madison: University of Wisconsin Press, 1988.

MILLER, Joseph C. *The Problem of Slavery as History: A Global Approach*. New Haven: Yale University Press, 2012.

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.

ROSSI, Benedetta. Reflections on public slavery and social death. *Bulletin of the Institute of Classical Studies*, v. 64, p. 92–104, 2021.

SANTOS, Elaine R. da S. *Sociabilidades em Trânsito: os carregadores do comércio de Longa Distância na Lunda (1880-1920)*. Tese (Doutorado em História Social) — Departamento de História, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

SANTOS, Maria E. M. *Nos caminhos de África: Serventia e Posse (Angola-Século XIX)*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1998.

SILVA, Daniel B. D. *The Atlantic Slave Trade from West Central Africa 1780-1867*. New York: Cambridge University Press, 2017.

SILVA PORTO, António F. F. *Viagens e Apontamentos de Um Portuense em África, 1º Volume*. Sociedade de Geografia de Lisboa, Res. 2-C-6, 1846-1854a.

SILVA PORTO, António F. F. *Viagens e Apontamentos de Um Portuense em África, 1º Volume*. Biblioteca Pública Municipal do Porto, Ms. 1235, 1846-1854b.

SILVA PORTO, António F. F. *Viagens e Apontamentos de Um Portuense em África, 2º Volume*. Biblioteca Pública Municipal do Porto, Ms. 1236, 1854-1862.

SILVA PORTO, António F. F. *Viagens e Apontamentos de Um Portuense em África, 2º Volume*. Sociedade de Geografia de Lisboa, Res. 2-C-6, 1860-1862.

SILVA PORTO, António F. F. *Viagens e Apontamentos de Um Portuense em África, 3º Volume*. Biblioteca Pública Municipal do Porto, Ms. 1237, 1863-1866.

SILVA PORTO, António F. F. *Viagens e Apontamentos de Um Portuense em África, 3º Volume-BIS*. Biblioteca Pública Municipal do Porto, Ms. 1238, 1863-1864.

SILVA PORTO, António F. F. *Viagens e Apontamentos de Um Portuense em África, 4º Volume*. Biblioteca Pública Municipal do Porto, Ms. 1239, 1866-1868.

SILVA PORTO, António F. F. *Viagens e Apontamentos de Um Portuense em África, 5º Volume*. Biblioteca Pública Municipal do Porto, Ms. 1240, 1868-1869.

SILVA PORTO, António F. F. *Livro de Cargas*. Sociedade de Geografia de Lisboa, Res. Ms. 2-B-31, 1879-1889.

SILVA PORTO, António F. F. *Silva Porto e Livingstone: Manuscrito de Silva Porto encontrado no seu espólio*. Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1891.

SOUZA, Maysa E. *A Liberdade do Contrato: o trabalho africano na legislação do Império Português, 1850-1910*. Dissertação (Mestrado em História Cultural) — Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2017.

STEINFELD, Robert J. *The Invention of Free Labor: The Employment Relation in English & American Law and Culture, 1350-1870*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1991.

STEINFELD, Robert J. *Coercion, Contract, and Free Labor in the Nineteenth Century*. Cambridge: Cambridge University Press, 2001.

THORNTON, John K. *A África e os africanos na formação do mundo Atlântico 1400-1800*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

THORNTON, John K. *A History of West Central Africa to 1850*. Cambridge: Cambridge University Press, 2020.

TORRES, Adelino. *O império português entre o real e imaginário*. Lisboa: Escher, 1991.

VELLUT, Jean-Luc. Diversification de l'économie de cueillette: miel et cire dans les sociétés de la forêt claire d'Afrique centrale (c. 1750-1950). *African Economic History*, v. 7, p. 93–112, 1979.

ZERON, Carlos A. Pombeiros e tangomaus, intermediários do tráfico de escravos na África. Em: LOUREIRO, Rui M.; GRUZINSKI, Serge (org.). *Passar as fronteiras. Actas do II Colóquio Internacional sobre Mediadores Culturais. Séculos XV a XVIII*. Lagos: Centro de Estudos Gil Eanes, 1999. p. 15–38.

NOTAS DE AUTOR

AUTORIA

Ivan Sicca Gonçalves: Mestre em História. Doutorando em História, Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Departamento de História, Campinas, SP, Brasil.

ENDEREÇO PARA CORRESPONDÊNCIA

Rua João Batista Grigol, 260 – casa 1, CEP 13085-335, Campinas, SP, Brasil.

ORIGEM DO ARTIGO

Parte da pesquisa de doutorado em andamento – “Vidas nos Sertões: redes comerciais do Planalto Central de Angola - século XIX”, realizada junto ao Programa de Pós-graduação em História da Universidade Estadual de Campinas, desde o ano de 2021.

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao convite realizado pelos organizadores do dossiê “Migração laboral e Produção de Commodities na África: Conexões Globais”. Parte dessa reflexão foi produto dos debates realizados na conferência “Resistance to Slavery in Africa: Past and Present”, realizada na School of Oriental and African Studies, em Londres em outubro de 2023.

CONTRIBUIÇÃO DE AUTORIA

Concepção e elaboração do manuscrito, Coleta de dados, Análise de dados, Discussão dos resultados e Revisão e aprovação: Ivan Sicca Gonçalves



FINANCIAMENTO

Essa pesquisa contou com financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), processo nº 2021/09791-7. Em período anterior, também contou com financiamento do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), processo nº 141195/2021-5.

CONSENTIMENTO DE USO DE IMAGEM

Não se aplica.

APROVAÇÃO DE COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA

Não se aplica.

CONFLITO DE INTERESSES

Nenhum conflito de interesse foi relatado.

DISPONIBILIDADE DE DADOS E MATERIAIS

Os conteúdos subjacentes ao artigo estão nele contidos.

PREPRINT

O artigo não é um preprint.

LICENÇA DE USO

© Ivan Sicca Gonçalves. Este artigo está licenciado sob a [Licença Creative Commons CC-BY](#). Com essa licença você pode compartilhar, adaptar e criar para qualquer fim, desde que atribua a autoria da obra.

PUBLISHER

Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em História. Portal de Periódicos UFSC. As ideias expressadas neste artigo são de responsabilidade de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião dos editores ou da universidade.

EDITORA

Beatriz G. Mamigonian

HISTÓRICO

Recebido em: 10 de fevereiro de 2024

Aprovado em: 1 de abril de 2024

Como citar: SICCA GONÇALVES, Ivan. Os "incorrigíveis": trabalho e comércio dos pombeiros nas caravanas de Angola Central, século XIX. *Esboços*, Florianópolis, v. 31, n. 57, p. 179-196, 2024.

