



João do Nascimento Marques Barreira

Rede de Caminhos no Reino do Kongo

Volume I

Dissertação de Mestrado em Arqueologia e Território, orientada pela Doutora Maria da Conceição Lopes, apresentada ao Departamento de História, Estudos Europeus, Arqueologia e Artes da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra

2018



UNIVERSIDADE DE COIMBRA

Faculdade de Letras

Rede de Caminhos no Reino do Kongo

Volume I

Ficha Técnica:

Tipo de trabalho	Dissertação de Mestrado
Título	REDE DE CAMINHOS DO REINO DO KONGO
Autor	João do Nascimento Marques Barreira
Orientadora	Doutora Maria da Conceição Lopes
Júri	Presidente: Doutor Pedro Jorge Cardoso Carvalho Vogais: 1. Doutor Carlos José Duarte Almeida 2. Doutora Maria da Conceição Lopes
Identificação do Curso	2º Ciclo em Arqueologia e Território
Área científica	Arqueologia
Especialidade/Ramo	Arqueogeografia
Data da defesa	23-02-2018
Classificação	19 valores



Resumo

Rede de caminhos no Reino do Kongo

Quando Diogo Cão chega à Foz do rio Congo, encontra um território administrado por uma estrutura política bem definida, extenso, próspero e perfeitamente organizado - o reino do Kongo. A enorme área controlada pelo Mani Kongo (assim era conhecido o soberano do reino do Kongo) implicaria a existência de uma rede de caminhos que permitisse a circulação de pessoas e bens, contribuindo também para que o Estado Central (baseado em Mbanza Kongo) pudesse exercer de forma mais eficaz a sua autoridade. Esta rede de caminhos tornar-se-ia ainda mais necessária com a pressão comercial exercida pelas potências europeias, já que a demanda por produtos provenientes desta parte de África não pararia de aumentar. Desta forma, a existência e manutenção de uma rede de caminhos por via terrestre assume-se como essencial para que ambas as partes possam lucrar com a compra e venda de bens e, infelizmente, também de pessoas. Além dos comerciantes, também a Igreja vai aproveitar estes percursos para poder fazer circular os seus agentes com o intuito de difundir a fé católica. A dissertação que apresento, denominada “Rede de Caminhos no Reino do Kongo”, pretende mapear estes mesmos percursos, tendo como base informação documental e cartográfica. Procuro ainda recorrer a ferramentas SIG (Sistemas de Informação Geográfica) com o objectivo a propor "caminhos óptimos", de forma a dar algumas pistas para futuras prospecções que possam vir a ocorrer no futuro. Em suma, este trabalho pretende analisar e cruzar a informação já existente relativa a esta temática, bem como avançar com propostas tendo em vista futuras intervenções arqueológicas no terreno.

Abstract

Network of paths in the Kongo Kingdom

When Diogo Cão arrives at the mouth of the Congo River, he finds a territory governed by a well-defined, extensive, prosperous and perfectly organized political structure - the Kongo kingdom. The large area controlled by Mani Kongo (the title giver to the ruler of the Kongo kingdom) would imply the existence of a good network of roads that would allow the circulation of people and goods, also helping the Central State (based on Mbanza Kongo) to exercise its authority more effectively. This network of routes would become even more necessary with the commercial pressure exerted by the European powers, since the demand for products from this part of Africa would not stop growing. In this way, the existence and maintenance of a road network via land is assumed to be essential so that both parties can profit from the purchase and sale of goods and, unfortunately, also people. In addition to merchants, the Church will also take advantage of these routes to send its agents so that they can spread the Catholic faith. The following dissertation, called "Network of Paths in the Kingdom of Kongo", intends to map these same courses, based on documentary and cartographic information. There are maps with known paths, but there has not been a project able to compile and compare all this information. I will also use GIS (Geographic Information Systems) tools with the aim of proposing optimal paths, in order to give some clues for future prospecting that may occur in the future. In short, this work intends to analyze and to cross the already existent information on this subject, as well as to advance with proposals for future archaeological interventions in the field.

Agradecimentos

À orientadora de dissertação e coordenadora do CEAACP, Doutora Maria da Conceição Lopes, pela oportunidade de trabalhar num contexto pelo qual me viria a apaixonar, bem como por toda a ajuda prestada.

A todos os colegas, angolanos e portugueses, com quem tive o prazer de trabalhar e que me fizeram aproximar de um país que já considero um pouco meu.

A todas as amigas e amigos pela presença constante, mesmo estando alguns a muitos quilómetros de distância.

Aos meus pais pela paciência e apoio.

Muito obrigado a todos!

Índice

Volume I:

Resumo	1
Abstract	2
Agradecimentos	3
Introdução	5
Objectivos	6
Geografia e Geologia	7
Origem do Reino do Kongo	9
Extensão e limites do Reino do Kongo	11
Trocas comerciais	18
Circulação de pessoas, bens e mensagens	24
• Atravessamento de espaços partilhados	27
• Mercados e trocas	27
• Caravanas	29
Comércio Triangular	32
Os rios como via de transporte e circulação	34
Os caminhos e a religião	37
Arqueologia	38
• Projecto “Mbanza Kongo, cidade a desenterrar para preservar”	39
• Projecto “Kongo King”	40
• “Loango Archaeological Project”	44
Cartografia	46
Relatos de Viajantes	53
Sistemas de Informação Geográfica	63
Caminhos Óptimos	65
Discussão de Resultados	72
Conclusão e Considerações Finais	85
Bibliografia	87
Referências Bibliográficas	89

Volume II: Anexos

Introdução

No final do século XV, com a chegada dos portugueses à foz do rio Congo, começa a ser produzida cartografia mencionando as localidades que os europeus consideravam de interesse. Começaram por marcar locais costeiros, essencialmente onde as embarcações poderiam atracar, mas rapidamente passariam a identificar localidades mais interiores, à medida que se aventuravam para o interior.

A escala de informação, ou falta de escala apropriada, torna estes primeiros documentos de muito fraca qualidade quando se pretendem análises locais ou mesmo regionais.

Mais tarde, com as jornadas que viajantes, comerciantes, religiosos começaram a realizar pelo interior do reino do Kongo¹, crónicas relativas a essas viagens começaram a ser redigidas. Em muitas delas, além das características dos caminhos, incidentes marcantes, condições de transporte de mercadorias, são também mencionados os locais por onde os viajantes passavam. Desta forma, torna-se muitas vezes possível mapear o percurso que determinado indivíduo (com a sua comitiva militar, religiosa ou comercial) realizava, ficando o leitor a conhecer a existência de determinado caminho numa época específica, tendo como escala os dias de caminho.

Sendo o reino do Kongo uma entidade política cujo território, ou somente a área de influência directa, terá ido desde a ilha de Luanda até praticamente ao Gabão, seria com certeza atravessado por uma rede de caminhos que ligariam as diferentes partes. Seria pelo menos necessário conectar a capital Mbanza Kongo ou S. Salvador do Kongo (nome dado pelos portugueses), local onde residia o Mani Kongo (rei do Kongo), ao resto do reino, particularmente à baía de Luanda, onde os kongolezes recolhiam o *nzimbo*, a moeda oficial do reino do Kongo até tempos que iriam muito para lá da chegada europeia.

Com a chegada dos portugueses e com o surgimento e contínuo crescimento do comércio transatlântico, o paradigma vai-se alterar: esses caminhos vão ser cada vez mais usados para transportar mercadorias e homens do interior para a costa. É essencialmente esse período que

1 – A adopção do K no início da palavra Kongo ou kongolezes tem como objectivo distinguir o Reino do Kongo da República Democrática do Congo e da República do Congo. Além disso, o alfabeto kikongo (língua tradicional associada ao antigo reino do Kongo) adoptou a letra K e não a letra C.

pretendemos retratar aqui, já que não há registos documentais ou cartográficos que precedam a cronologia referida para o tipo de trabalho que nos propomos a realizar.

A maneira como pessoas e mercadorias circulavam, a facilidade do processo, o controlo e acesso aos caminhos, a forma como eram definidos os percursos, tudo isso terá influenciado o maior ou menor sucesso do reino nos últimos 500 anos. A existência e eficácia desta rede de caminhos assumia-se como crucial para a prosperidade do reino, bem como para o êxito do controlo do território por parte das elites kongolesas.

Conhecê-la é também aumentar o entendimento da organização do reino do Kongo, bem como a sua interacção com o resto do mundo

Objectivos

Esta dissertação de Mestrado em Arqueologia e Território pretende, com base em cartografia e relatos de viajantes, revelar, cruzar ou simplesmente dar algumas pistas sobre a rede de caminhos que atravessavam o antigo reino do Kongo. O objectivo principal deste trabalho é compilar informação documental e cartográfica de vários períodos, procurando entender por onde circulavam indivíduos e mercadorias e em que condições o faziam e, tanto quando possível, verificar alterações de percursos e razões.

Existiria, como é óbvio, uma rede de caminhos anterior à chegada por portugueses à foz do rio Congo, mas o interesse económico das potências europeias aumentaria a pressão comercial sobre aquele território, aumentando as caravanas que o percorriam. Desta forma, é espectável que esta rede se tivesse desenvolvido e se tivesse ramificando ainda mais.

Esta pressão comercial aumentaria a importância da existência de caminhos eficazes para que o transporte de mercadorias se realizasse da melhor forma e ainda, eventualmente, de um aumento do número dos mesmos. Além do papel do comércio na definição destes caminhos, há que ter em conta que conhecer estes caminhos é também conhecer a relação entre a capital e todo o território, refletindo a relação entre a coroa, seus representantes e súbditos em todas as províncias.

Os percursos tomados pelos missionários que desde o início acompanham a presença portuguesa na região potenciaram, também, a ampliação e ramificação dos caminhos pré existentes, nomeadamente aqueles que ligam a capital do reino ao porto do Soyo, às novas sedes paroquiais e a Luanda, posteriormente.

Muitos dos caminhos, especialmente os de prioridade mais baixa para os europeus não estão mencionados nos mapas. Com o intuito de estimar caminhos não conhecidos pelos cartógrafos e por viajantes europeus, vamos recorrer aos SIG (sistemas de informação geográficos) para propor caminhos não conhecidos e que possam ter existido. Esta tarefa assume-se também objetivo deste trabalho.

Pretendemos, ainda, fazer uma comparação entre caminhos conhecidos (representados nos mapas ou mencionados em relatos) e caminhos propostos através do *software* SIG – “caminhos óptimos” -, de forma a perceber se a dificuldade/facilidade de atravessamento de determinada área era ou não o principal motivo pelo qual os caminhos se desenvolveram da forma como o fizeram. Será que os caminhos “caminhos óptimos” coincidem com os percursos adoptados no reino do Kongo? Se não, será que os obstáculos físicos (acidentes naturais), eram o factor mais importante na adopção de determinados percursos?

Por fim, queremos ainda perceber se estes tipos de análise poderão úteis em futuras prospecções arqueológicas.

Geografia e Geologia

Para entender os caminhos que percorriam este território, torna-se necessário conhecer as características físicas da área do globo. Há que conhecer os seus aspectos físicos, a influência dos cursos de água nos transportes e bens e pessoas, a orografia do terreno, entre outras características igualmente importantes.

Anne Hilton divide o território controlado pela coroa kongolesa, grosso modo, em três grandes faixas, ou “zonas ecológicas” (Fig.1), que tinham características físicas bem diferentes, condicionando assim o assentamento populacional.

A área mais a ocidente, correspondia à área de costa que vai deste o estuário do rio Zaire até à ilha de Luanda. No estuário do rio Congo as temperaturas rondam os 25°/27°, sendo um local onde a chuva não se faz sentir frequentemente e de forma irregular. Os solos nesta zona são inférteis, ácidos e arenosos, o que limitava a agricultura e, por isso, o assentamento humano. Os montes junto ao estuário do rio Congo eram os locais com melhor irrigação desta zona e, conseqüentemente, os mais produtivos (HILTON, 1985: 1-2).

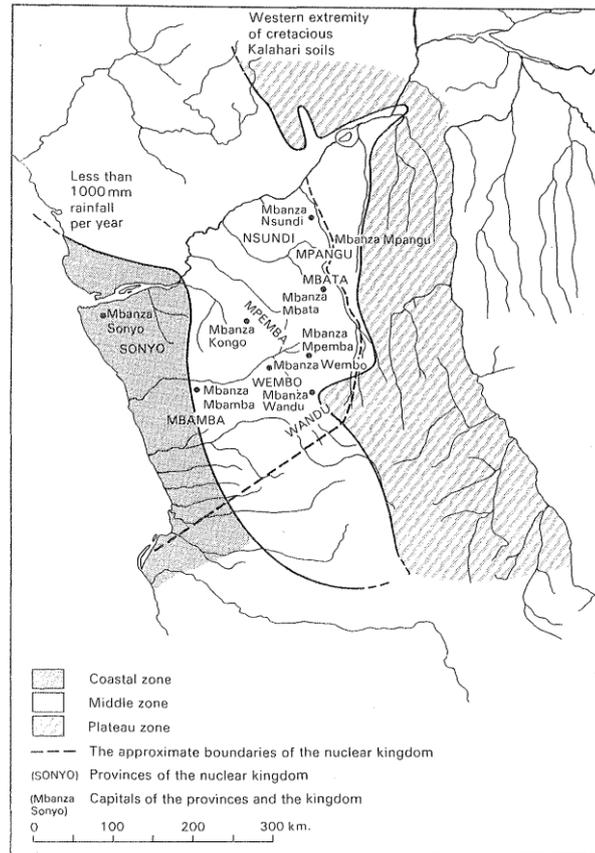


Fig. 1 - As três áreas ecológicas referidas por Anne Hilton.

Fonte: HILTON, A (1985) – *The Kingdom of Kongo*, p. 4

No sul desta faixa territorial, região de Luanda, era onde se faziam sentir as condições mais adversas: a taxa pluviométrica era da ordem dos 400mm anuais, a única vegetação que se supunha existir nesta área eram ervas rasteiras. Um pouco mais a norte desta zona, entre o rio Bengo e o rio Congo, a chuva far-se-ia sentir com mais intensidade, o que permitia a existência de acácias ou palmeiras, espaçadas por zonas de savana e estepe. As zonas de cheias dos rios são ocupadas por palmeiras e outras árvores (HILTON, 1985: 1).

Esta área correspondia a parte de duas províncias kongolesas: Soyo (a norte) e Mbamba (a sul) (CAVAZZI, 1965: 16-17).

A segunda área referida, uma faixa territorial central que se desenvolvia desde Maquelo do Zombo e do rio Nkisi até à latitude do rio Lifune (a sul).

A faixa territorial central era, das três referidas, a que tinha melhores condições de povoamento, sendo a mais densamente povoada. Era uma zona montanhosa, tendo montanhas a atingir os 650 metros de altura. Na região norte, o solo é formado por formações sedimentares e é relativamente fértil. As temperaturas eram moderadas, sendo as mais baixas da ordem dos

15°/20°. A taxa média de pluviosidade era de 1400mm anuais na zona nordeste deste território (HILTON, 1985: 2).

A terceira zona ecológica, a mais oriental, entrou sobre a esfera de influência do reino do Kongo no século XVI. Esta área corresponde a um grande planalto a leste, desenvolvendo-se a Este e Sul de uma cordilheira montanhosa em direção ao vale do rio Kwango (HILTON, 1985: 2).

O solo é infértil e de fraca qualidade, sendo bastante solto e de sedimentos arenosos sem matéria orgânica e poucos sais minerais. Apesar de chover bastantes, a água rapidamente desaparecia através do solo poroso. A vegetação era essencialmente de ervas e de pequenos arbustos, com floresta junto aos rios (HILTON, 1985: 2).

Cavazzi, na sua obra “Descrição Histórica dos Três Reinos do Congo, Matamba e Angola”, destaca os rios que fazem parte deste reino, destacando o rio Zaire e a sua magnificência:

“A abundancia de água aterroriza os navegadores mais destemidos, que, julgando impossível atravessar o rio no seu curso aberto, buscam uma passagem onde as ilhas quebram e enfraquecem a corrente. Estas ilhas, numerosíssimas e de tamanha diferente, na maior parte são muito povoadas e cultivadas e dão boas colheitas, especialmente das palmeiras chamadas matombe. Algumas, porém, infestadas pelos jacarés e serpentes, são desertas e servem só para travar a violência das águas. Por isso, este rio é navegável só nalguns sítios.” (CAVAZZI, 1965: 20)

O geógrafo Gilles Sautter diz ainda que o rio “(...) Congo nao é apenas, por seus canais e suas grandes ilhas, um mundo original justaposto as áreas [vizinhas]. Ele representa também, para essas últimas, um fator de coordenação e de integração regional. Sua influência é ao mesmo tempo direta, como fonte reguladora de água, e indireta, como grande via navegável, oferecida às iniciativas humanas.” (SAUTTER; 1966: 231).

Sobre outros cursos de água neste território, Cavazzi diz que “no reino abundam rios perigosos, não só pela rapidez do seu curso, mas também pela abundancia de jacarés e outros monstros sem número que vivem neles.”. (CAVAZZI, 1965: 20)

Origem do reino do Kongo

Até agora ainda não foi possível aferir com rigor nem concluir unanimemente o momento inicial deste reino nem por via documental nem por via arqueológica. Os mitos fundacionais mencionam um indivíduo de nome Lukeni que teria atravessado o rio Congo e conquistado o território a sul deste curso de água, mas esta proposta têm unicamente como base a tradição oral

que, embora importante enquanto memória transmitida, não pode, por ora, face aos documentos e estudos existentes, ter aferição validada.

Segundo Anna Hilton, *“A organização política que se desenvolveu a norte do (rio) Zaire terá provavelmente passado para sul do rio no início do século XV. É provável que o sucesso da chefatura ou chefaturas que controlavam o cobre, provavelmente os Vungu, tenham estimulado o comércio de cobre além do rio Zaire. Esta rota comercial entre Vungu e a chefatura do vale do Nkisi e talvez até às montanhas a sul também, terá cruzado uma outra rota (de sal e conchas entre a costa e o interior. Foi nesta região central, na região onde ambas as rotas se terão cruzado, que terá surgido o reino do Kongo. Há pelo menos duas hipóteses relativas a esta formação. A mais coerente com as tradições e que os Vungu ter-se-ão tornado tão poderosos que imporiam governadores ao vizinho Kanda (por linha matrilinear) e especialmente aos Kanda que controlavam a passagem no rio Zaire. O governador do Zaire usou o controlo que exercia sobre o cobre para poder intervir no comércio na zona do vale do Nkisi, separar-se do reino do Vungu e fundar uma capital independente que mais tarde se chamaria Mbanza Kongo (São Salvador), na região onde as duas rotas se intersectavam. Uma segunda hipótese menos em linha com as tradições, é que os Kanda da região central terão desenvolvido um mecanismo semelhante aos Vungu de forma a maximizar os proveitos das rotas comerciais que atravessavam o seu território.”* (HILTON, 1985: 32-33).

Na obra *“História do Reino do Congo”*, escrita em 1655, é dito que terão existido seis reis entre Lukeni e o primeiro rei kongolês baptizado – D. João I. O autor considera ainda que o reino terá tido origem no final do século XIV. (de MARET, 2002: 4)

Existem outras propostas de cronologias, tais como a que podemos encontrar numa carta de um cónego da Sé do Kongo ao Padre Manuel Rodrigues (1624) que afirma que João I seria o neto de Lukeni (BRASIO, 1952 - 1956: Vol. VII, 291). Uma outra proposta mencionada pelo capuchinho Bernardo da Gallo defendia que João I seria o bisneto de Lukeni (JADIN, 1961: 469).

Apesar de se considerar de forma mais ou menos consensual, que o reino do Kongo terá sido fundado no século XIV, Pierre de Maret defende que estas datas têm somente uma base mítica e assentam na tradição oral, podendo o reino do Kongo ser inclusivamente mais antigo (de MARET, 2002: 4).

De facto, não há evidências concretas de qualquer data para a fundação do reino do Kongo em geral e de Mbanza Kongo em particular, facto que, para o caso não terá grande importância, pois que a questão cronológica, não altera nada a este estudo.

Extensão e limites do Reino do Kongo

Uma rede de circulação é algo dinâmico (especialmente em épocas mais recuadas), quase orgânico, que se adapta às realidades e necessidades de quem dela usufrui e às dificuldades criadas pelas intempéries. Desta forma, há que perceber de forma mais rigorosa possível como se organizava o espaço, quer fisicamente quer socialmente.

Para podermos traçar a rede de caminhos que atravessava o reino do Kongo, há que primeiro definir os limites desse mesmo reino. Demarcar o antigo reino do Kongo não é fácil, já que ele foi sofrendo alterações ao longo dos séculos. Além disso, não existiam propriamente fronteiras rígidas mas sim um território controlado pela coroa kongolesa.

A melhor das descrições que se podem encontrar deste reino é descrição de Duarte Lopes, registada em livro por Filippo Pigafetta. Há que ter em conta que a descrição que elegemos como sendo a mais completa foi redigida por um europeu e não por um africano, condicionando desta forma a maneira como a imagem do reino é relatada. De facto, o não conhecimento de descrições por parte de africanos nestas épocas mais recuadas, faz com que fiquemos com uma perspectiva eurocêntrica não só do espaço, mas também da realidade social.

Esta ideia é aliás sublinhada por Margarida Petter quando afirma que se trata de “*obra de propaganda das riquezas do solo, do clima e das “boas relações” entre o Congo e Portugal, onde falta o senso crítico e exagera-se a empreitada do cristianismo, pois havia “minas de almas a explorar” na África negra (Lopes). Sua melhor parte é a etnográfica, com a descrição dos costumes, armas, vestuário, instrumentos musicais, técnicas de tecelagem, etc. Há fantasia, no entanto, nos relatos de antropofagia e na representação de crenças e cultos.*” (PETTER, 2012: 212). O reino do Kongo é essencialmente isto, algo muito mais relevante que as supostas fronteiras que o limitam.

Apesar disso, e como este é um trabalho que olha o território de forma cartesiana, temos que nos basear na cartografia produzida na Europa e por gente que veio de fora.

Cavazzi localiza o reino do Kongo entre o 6.º e o 9.º além do Equador (muitas das referências feitas pelo cronista nem sempre têm a melhor das exactidões) no “*hemisfério do pólo antártico, onde o rapidíssimo Zaire desagua no mar Etiópico.*” (CAVAZZI, 1965: 16)

. O cronista diz ainda que, partindo do rio Zaire, este reino se desenvolvia por planícies e montanhas “*até ao reino do Dondo, à foz do rio Lufune, a 2 léguas do rio Dande e a 11 da cidade de Luanda.*” (CAVAZZI, 1965: 16).

Duarte Lopes faz uma descrição das “fronteiras” do reino do Kongo de forma bastante satisfatória, apesar de sabermos que não podemos falar das fronteiras do reino como algo estático e bem definido.

Segundo Duarte Lopes, pela pena de Pigafetta, as fronteiras a Norte eram as seguintes: *“Ora, do cabo de Catarina começa, da banda do norte, o outro extremo e lado do reino do Congo, e, correndo sobre o levante, chega a confluência do rio Vumba com o Zaire, na distância de mais de 600 milhas. Além da qual fronteira, para o norte, e sob a linha equinocial, a beira do Oceano e por dentro do sertão obra de 200 milhas, (...)”* (PIGAFETTA, 1989: 25).

A Leste, o reino era limitado da seguinte forma: *“O lado oriental do reino do Congo começa (como é dito) da confluência do rio Vumba com o Zaire, e, seguindo uma linha, tirada para o meio-dia, igualmente distante do rio Nilo, que fica a esquerda, toma pela serra altíssima e despovoada nos cumes chamada dos Cristais: visto haver nela grande quantidade de cristal de roca e de ponta e de toda a sorte; e, passando adiante, abraça os montes chamados do Sol, porque são muito elevados, sem, porém, nunca neles nevar jamais, nem-se produzir nada, antes são sem vegetação e sem árvores. A’ mão esquerda, outras montanhas se erguem, que se apelidam de Salitre, porque ali nasce bastante dessa matéria; e, atravessando o rio Berbela, que sai do primeiro lago, aqui finda o antigo termo do reino do Congo, pelo levante.*

Assim, pois, a demarcação do Oriente desse reino vai da confluência do dito rio Vumba com o Zaire até o lago Aquilunda e a região de Malemba, com o espaço de 600 milhas. Dessa linha, que é lançada pelo confim oriental do Congo, ao rio Nilo e aos dois lagos, dos quais em seu lugar faremos menção, é a distância de 150 milhas, de terreno muito populoso e com bastantes serras, donde se tiram metais diversos e teias várias e panos de palma.” (PIGAFETTA, 1989: 29).

A Sul, o reino do Kongo era limitado da seguinte forma: *“Acaba este lado (como fica dito) na grande serra chamada da Prata; e aqui tem seu principio o quarto e Último confim do reino do Congo, pelo meio-dia, ou seja, da dita serra até o golfo das Vacas, para o ocidente, com o espaço de 450 milhas; a qual linha parte o reino de Angola pelo meio e deixa a mão esquerda os sobreditos montes de Prata; e, além deles, para o sul, o reino da Matamba, grande e de per si potente, e ora é amigo, ora inimigo de Angola.”* (PIGAFETTA, 1989: 31).

John Thorton traça este mapa (Fig. 2) que, grosso modo, reflecte a descrição feita por Duarte Lopes via Pigafetta.

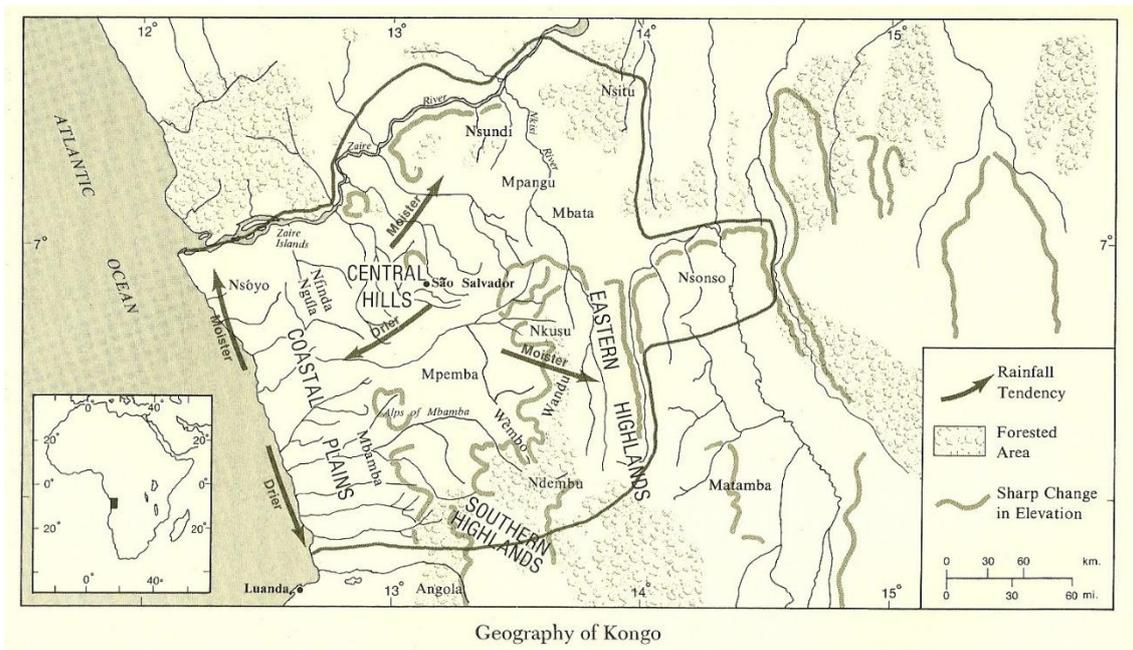


Fig. 2 – Mapa traçado por John Thornton com uma visão geral do território kongolês
 Thornton, J (1983) – *The Kingdom of Kongo: Civil War and Transition 1641-1718*, p. 5

Apesar das variações das alterações que foram ocorrendo ao longo dos séculos, o reino do Kongo era constituído por seis províncias, também descritas na obra de Pigafetta.

O reino do Kongo era assim constituído por seis províncias: Bamba, Soio, Sunde, Pango, Bata e Pemba.

A região de Bamba é descrita da seguinte forma:

“Ora, a dita região de Bamba, como dissemos, é a principal do reino do Congo, e a chave e o escudo e a espada e a defesa dele, e que faz fronteira aos adversários. Porquanto resiste a todas as rebeliões daquelas partes e tem gentes valorosas que estão sempre prontas as armas, reprimindo aos inimigos de Angola; e, sempre que necessita, el-rei se vale deles contra qualquer levantamento das outras comarcas. Quando é necessário, pode ajuntar em campo 400000 homens de guerra, sendo a sexta parte somente do reino, porém a melhor e maior; a cidade principal desta senhoria fica na planície que se expande entre os rios Loze e Ambriz, alongadas do mar 100 milhas, e chama-se Banza, que é nome comum a todas as terras em que está o senhor. Nesta província começam os montes, onde ficam as minas de prata e de todos os outros metais, que se estendem pelo reino de Angola; e é muito rica: visto como nas praias do seu mar se acham os búzios, de que se servem como moeda no reino do Congo, e também porque ali é maior o resgate dos escravos trazidos de Angola, na qual os Portugueses compram

cada ano mais de 5000 cabeças de negros que depois se levam a vender a diversas partes.” (PIGAFETTA, 1989: 40-41).

Do Soyo, o cronista diz o seguinte:

“Esta região se delimita pelo rio Ambriz, ao sul, em sete graus e meio, e, atravessando o rio Lelunda e o Zaire vai terminar nas chamadas Barreiras Vermelhas, que estão nos confins do reino de Loango; e no meio desta província há uma terra que se chama Soio, onde está o governador. Os senhores que governam esta terra se intitulam Mani Soio, isto é, Senhores de Soio, e pertencem a casa real, e este que agora governa se chama D. Diogo Mani Soio, e tem sob o seu domínio muitos outros senhores menores e algumas províncias que antigamente eram sua pertença, como são os povos de Mombalas, situada mais próxima da cidade do Congo, anexos àquele governo.” (PIGAFETTA, 1989: 51).

O Sunde é visto da seguinte forma:

“Esta província do Sunde é a mais próxima do Congo, chamada S. Salvador; e começa distante dela 40 milhas, fora de seu território; vai até ao rio Zaire, e ainda além naquela parte que se diz catadupa, de que já falámos; e continua rio acima por uma e outra margem para o norte, confinando com a Anzicana e com os Anzicos, e para o sul ao encontro do dito rio Zaire, até a sua confluência com o rio Bancare, e pelas suas ribas, até as abas da serra de Cristal: nos términos do regimento de Pango tem a sua terra principal onde habita o governador do mesmo nome da província, isto é, Sunde, situada cerca da catadupa do rio uma jornada, para a banda do sul.

Esta província é a primeira e como o património de todo o reino do Congo, e por isso é sempre governada pelo primogénito de el-rei e pelos príncipes que hão-de reinar, assim como aconteceu no tempo do primeiro rei cristão, que se chamou D. João, cujo primogénito, que era governador, lhe sucedeu, e se chamou D. Afonso; e sempre têm os reis observado o mesmo costume, sucessivamente, de consignarem aquele governo aos príncipes que devem suceder na Senhoria, como o presente rei, que se denomina D. Alvaro, O qual estava naquele governo antes de seu pai, el-rei D. Alvaro, morrer, e se dizia Mani Sunde. No que se deve notar que em todo o reino do Congo não há pessoa alguma que possua bens próprios de que possa dispor e deixar aos herdeiros: mas o todo é de el-rei; e ele reparte os governos e as faculdades e as terras por quem lhe apraz; e a esta lei estão sujeitos também os filhos reais.

Por tal razão, se alguém não pagar todos os anos os tributos que deve, el-rei tira-lhe o governo e dá-o a outrem, como sucedeu ao rei que hoje em dia vive; o qual, ao tempo que o Senhor Duarte estava naquela corte, por ser muito liberal e esplêndido sem medida, doando aos seus

vassallos e não satisfazendo os gravames que devia, foi por el-rei privado da renda e do governo e de sua graça, que, naquele idioma, dizem tambocado, assim como declararemos, por miúdo, noutra parte desta escritura.

Muitos são os senhores que obedecem ao governador de Sunde; e os povos trafegam com as terras comarcãs, vendendo e trocando sal e panos de cores diferentes, trazidos da India e de Portugal, e os búzios por moeda. E recebem de retorno fiados de palma e marfim e peles de zibelina e de marta e umas cintas lavradas de folhas da mesma palma, muito estimadas naquelas partes.

Nascem naquela região muitos cristais e diversas maneiras de metais; mas preferem o ferro, dizendo que os outros metais são inúteis, por isso com o ferro fabricam facas, armas, machadas e semelhantes instrumentos, necessários e proveitosos ao uso da natureza humana.” (PIGAFETTA, 1989: 52-53).

A província de Pango é vista da seguinte forma:

“A região de Pango, antigamente, foi reino livre que por si se regia; e confina pelo norte com Sunde, pelo sul com Bata, pelo poente com o território do Congo e pelo levante com a serra do Sol; e a sua principal terra, que é estância do governador, tem o mesmo nome, posta na margem ocidental do rio Berbela, e que outrora se chamava Panzelungos, e depois com o tempo se corrompeu o vocábulo em Pango. Corre-lhe pelo meio o rio Berbela, que tira a sua origem do grão lago que dá origem ao Nilo, e de outro lago menor dito Aquilunda; e se vai meter no Zaire; e posto que seja a menor de todas as mais províncias, todavia não rende menor tributo. Foi conquistada esta terra depois da comarca de Sunde e feita vassala dos príncipes do Congo; e agora é toda uma de língua e de costumes, nem há qualquer diferença; e o seu governador se chama ao presente D. Francisco Manipango, e é da mais antiga nobreza dos senhores do Congo, e sempre nos conselhos de estado é requerido, por ser já velho e de grande prudência, pois há mais de cinquenta anos que está a frente do governo daquela região, sem querelas, nem que el-rei lhe haja alguma vez tirado a governança; o tráfico desta província é análogo ao de Sunde.” (PIGAFETTA, 1989: 53-54).

Da província de Bata, Pigafetta escreve o seguinte:

“Os confins desta comarca são: pelo norte a terra de Pango; pelo levante transpõe o rio Berbela e chega aos montes do Sol e as raízes das montanhas do Salitre; e pelo sul das ditas montanhas segue por uma linha que passa pela conjunção do rio Berbela e do Cachinga até aos Montes Queimados.

Dentro desses limites se contém Bata; e a sua cidade principal, onde reside o príncipe, assim se chama Bata. Antigamente se chamava Agisymba, depois corrompeu-se o vocábulo, e agora se diz Bata. Foi outrora reino forte e grande, e de sua espontânea vontade se veio a unir com o reino do Congo, sem guerra, por haver lá, talvez, dissensões entre os grandes; e por isso é mais favorecido que as outras províncias do reino do Congo em privilégios e liberdades. Porquanto, sempre se comete a governança de Bata a alguém do sangue dos reis daquela terra, a seu arbítrio, não se tendo mais respeito a um que a outro, contanto que seja de casta e linhagem real, nem ao primogénito ou segundo, não se herdando aquele governo, mas dando-lhe por el-rei do Congo, como foi dito, com fundamento de lho não usurparem por sucessão ou rebelião. Senta-se mais perto de el-rei que qualquer outro governador ou senhor do reino do Congo; e é a segunda pessoa; nem as suas razões pode, por decreto, outrem contradizer, como as de todos os mais; e, se faltasse a linha de el-rei do Congo, a ele pertenceria a sucessão;

(...)

Guerreia sempre os gentios que com ele confinam, e pode congregar obra de 70 ou 80000 homens de peleja; e, como está em contínua milícia com os povos vizinhos, lhe concede a liberdade de ter arcabuzeiros de seus vassalos naturais, não permitindo el-rei do Congo a nenhum governador das mais províncias, nem menos a seus filhos, que tenham arcabuzeiros nativos da terra, mas portugueses.

(...)

Tem o príncipe de Bata muitos senhores debaixo de seu mando; e os povos naturais se dizem Mozombos; e a linguagem deles com as do Congo se entende; e é gente mais rude que os Moxicongos; e os escravos que de lá se trazem são mais obstinados.

O trato é o mesmo que o dos outros povos de que proximamente falaremos; mas as rendas e o proveito de el-rei que se tiram de Bata assomam em mais do dobro das suas precedentes.”

(PIGAFETTA, 1989: 54-56).

Por último, a província de Pemba:

“A comarca de Pemba esta situada no coração e no meio do reino do Congo, circundada e abrangida pelos ditos confins, e cujo governador se chama D. António Manipemba, filho segundo de el-rei D. Alvaro, que se finou, e irmão de el-rei' ao presente reinante; e, como seu pai ternamente o amava, entregou-lhe aquele governo, não sabendo que melhor lhe pudesse dar, exceptuando o próprio reino, como teria desejado, por ser mais conforme a sua natureza que o primogénito; mas isso não convinha com a lei do reino, que lho não outorgaria.

Esta terra é o centro do estado do Congo, e a origem dos antigos reis, e o solo onde nasceram, e o assento e cabeça dos outros principados, por isso se lhe assinou a cidade real de todo o império, da qual daremos, em seguida, plena informação. Habita o sobredito governador de Pemba numa terra do mesmo nome, situada nas raízes dos Montes Queimados, ao longo do rio Loje, que nasce do lago e corre pela região de Bamba para o mar.

Os cortesãos e senhores e servidores de el-rei do Congo têm os bens e poderes e as suas faculdades nesta província, por ser mais vizinha corte e cómoda para se transferirem os mantimentos e outras coisas para a corte.

Alguns destes senhores, sobretudo naquela parte que confina com a província supramencionada de Bamba, têm de combater e defender-se dos povos da Quissama, por lhe estarem mais chegados, os quais, como fica referido, andam rebelados a el-rei do Congo, e fazem profissão de se governarem livremente.” (PIGAFETTA, 1989: 56).

Estas informações não se limitam a dar uma ideia do espaço físico ou da delimitação das províncias, ajuda também a que hoje tenhamos uma ideia de algumas características sociais, demográficas e económicas de cada uma das províncias. Por algumas das descrições percebemos também que o reino do Kongo não era uma realidade fixa e imutável: quando Pigafetta descreve a província do Pango, refere que este território já teria sido independente.

Como dissemos anteriormente, interessa entender a área de influência kongolesa, já que não faz muito sentido falar em fronteiras rígidas. Além disso, os atravessariam essas áreas de fronteira.

Bernard Clist, tendo como base os estudos de Hilton (HILTON: 1985, 76) e Vansina (VANSINA: 1994, 264), elabora um mapa que ajuda a ter uma noção da área ocupada pelo reino do Kongo nos séculos XVI e XVII, bem como das províncias que o compunham (CLIST et al., 2015a: 466).

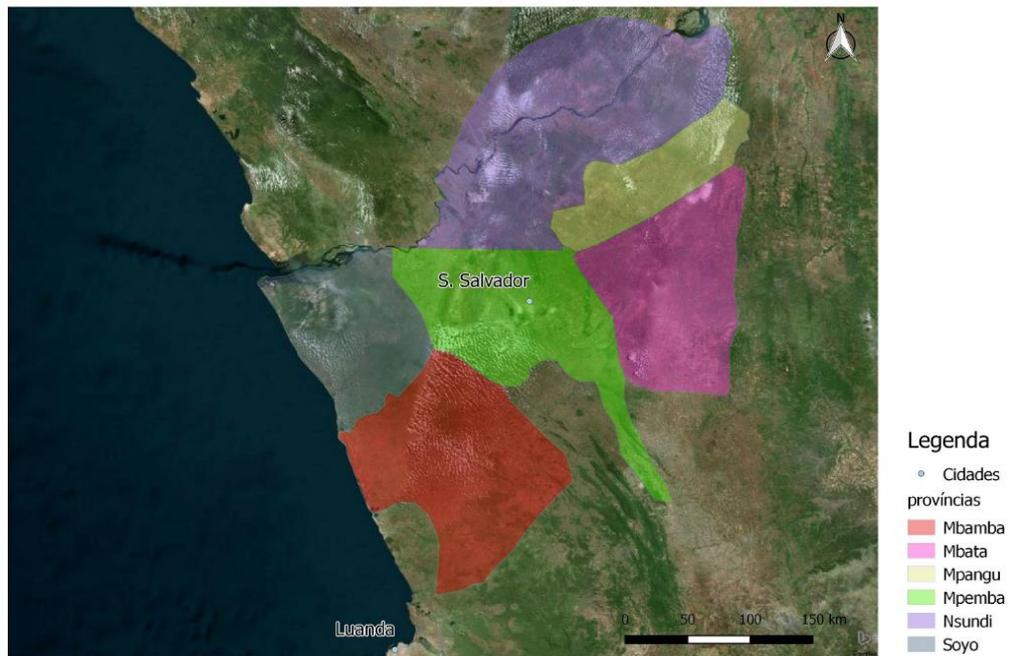


Fig. 3 — Desenho realizado com base na proposta feita por Bernard Clist (CLIST et al., 2015a: 466)

Grosso modo, esta descrição é coerente com os mapas que foram sendo elaborados e esse é a base no nosso trabalho; é sobre estes mapas que iremos propor uma rede de caminhos que atravessavam esta zona do globo.

Trocas comerciais

No seu início, o reino do Kongo corresponderia a um território fértil e com muita água disponível, dominado pela capital Mbanza Kongo, onde existiriam inúmeras localidades. A prosperidade inicial do reino dever-se-ia à agricultura, já que estavam reunidas as condições ideais para isso e não a uma qualquer riqueza em minério (BIRMINGHAM, 1981: 26). Terá sido o cultivo de cereais que levou a que estas populações se tornassem sedentárias, dentro daquilo que se considera, até há pouco tempo, o sedentarismo, o qual pode ser definido como a deslocalização no espaço num raio em torno das áreas de exploração. As áreas de cultivo variavam ao longo dos anos, originando uma deslocalização das populações. Esta deslocalização das comunidades far-se-ia dentro de um mesmo “domínio territorial”. No território do reino do Kongo, a agricultura predominava, não ocorrendo a criação de gado, pelo menos de forma significativa (Fig. 5) (VANSINA; 2004: 83).

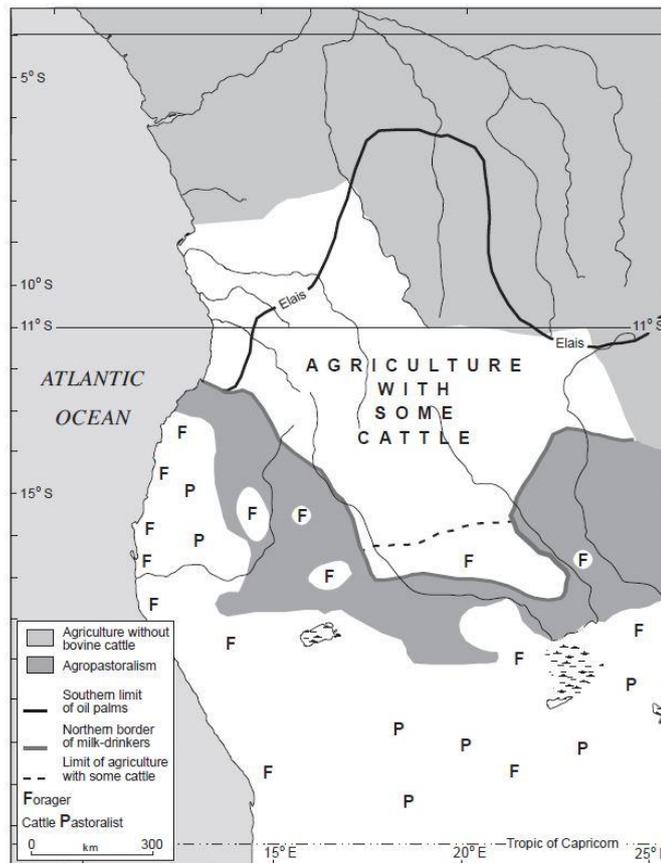


Fig. 5 - Agricultura e pastorícia na área Centro-Oeste Africana no século X d.C.

Fonte: Vansina, J. (2004) – *How societies are born*, p. 84

A criação de gado não era relevante, já que poucas zonas no Baixo Congo tinham características adequadas para esta actividade, sendo que os chefes que pretendiam ter gado o importavam de regiões do sul (BIRMINGHAM, 1981: 53). Esta actividade ter-se-á popularizado a sudeste do reino do Kongo, nunca se tendo tornado predominante na área que se pretende estudar (VANSINA, 2004: 83).

A arqueologia mostra que, junto a Pool Malembo, já existiria uma interessante dinâmica comercial já se fazia sentir há muito. Dois locais são prova disso: Kingabwa e Mafamba.

Em Kingabwa, junto a Kinshasa, foram recolhidos fragmentos cerâmicos de decoração cuidada em vários locais ao longo do rio Zaire e até ao lago Mai Ndombe. Estes artefactos arqueológicos, datados de entre 1450 e 1640, atestam a existência de trocas comerciais ao longo do rio Congo.

Em Mafamba, um local entre os rios Kwa e Congo, foram recolhidos cachimbos de argila, muitos dos quais sem qualquer uso, o que indicia que este sítio seria ou um local de produção ou um ponto redistribuidor destes produtos.

Segundo E. M'Bokolo, os produtos que dominariam as trocas comerciais nesta área antes da chegada dos europeus, seriam o “camwood” (um pó vermelho usado como cosmético) e o cobre. Existiam ainda outros produtos que seriam trocados neste contexto, tais como sal, tecidos ou cestos (de MARET *et al.*, 1977: 495; R. HARMS, 1981: 20 - 23).

Bento Banha Cardoso, no século XVII, sublinha também a existência e relevância das minas de cobre neste território:

“No reino do Congo ha as minas de cobre, no senhorio de Manivembo, vassalo do dito rei. Estas são as que apregoa a fama de serem as mais ricas, e onde estiveram muitos portuguezes que m’o afirmavam, principalmente Balthasar Rodrigues Chaves, que é morto, o qual me disse que havia muito cobre. (...) O bispo de Angola esteve n’ellas, e outros homens.

Estas minas distam do mar, no mais direito, cousa de vinte e cinco ou trinta leguas; passa-lhes um rio por perto o qual se vem metter no mar. É rio grande, chama-se Ambriz; lá por cima dizem que tem algumas penedias que não dá logar a ser bem navegado. O cobre é fino, como se sabe, a comodidade arrasoadá, a quantidade dizem que é muita.” (CORDEIRO, 1881: 20)

Apesar da relativa uniformidade nas actividades que eram desenvolvidas no Kongo, havia produtos que eram produzidos em áreas específicas: cestos, cerâmica, extracção de sal, pesca (zonas ribeirinhas) e peixe seco, por exemplo. A indústria têxtil, bem como a extrativa, estava obviamente dependente do acesso aos recursos, bem como às competências de cada comunidade.

Não é possível falar do reino do Kongo sem mencionar os reinos do Loango e o de Ngola. Na rede de trocas circulavam produtos provenientes destas três áreas, contribuindo para a ligação comercial e cultural destes três territórios.

Vansina estabelece três diferentes períodos cronológicos com diferentes tipos de dinâmicas referentes às trocas comerciais: “Fase formativa” (de 1500 a 1660), “Auge do tráfico escravagista” (de 1660 a 1830) e “Idade industrial” (de 1830 a 1880) (VANSINA, 1990: 198). A primeira fase, a “Fase formativa”, corresponde ao período do primeiro contacto em portugueses e kongoleses.

Quando os portugueses chegaram ao reino do Kongo encontraram um sistema de mercados rotativos e uma moeda nacional (*nzimbu*) e perfeitamente implantada em todo o território. Foi por isso bastante simples iniciar uma relação comercial com este povo.

Os primeiros produtos trocados foram essencialmente cobre e marfim, mas rapidamente os portugueses passariam aos escravos. Este interesse pela mão-de-obra escrava foi aumentando, criando uma demanda cada vez maior, fazendo com que se desenvolvesse uma rede de compra e venda de mão-de-obra escrava cada mais estruturada. As elites kongolesas, ávidas de produtos europeus de luxo, terão sido coniventes com esta actividade (VANSINA, 1990: 200).

O comércio com o exterior só começa a ganhar importância e grande dimensão com o estabelecimento dos portugueses nas ilhas de São Tomé e Príncipe, já que a coroa portuguesa necessitava de mão-de-obra escrava para as plantações de cana-de-açúcar. Estas ilhas viriam também a funcionar como entreposto entre a África Novo e o “Mundo”.

O projecto " Voyages Trans-Atlantic Slave Trade Database" reuniu informação de quase 36000 viagens de navios negreiros, tendo chegado aos resultados apresentados na figura 4. Estes números, a rondar os 12 milhões de indivíduos ao longo de 4 séculos, mostram sem sombra de dúvida o peso que o tráfico de escravos teve no comércio transatlântico.

Período (anos)	Espanha / Uruguai	Portugal / Brasil	Grã Bretanha	Países Baixos	E.U.A.	França	Dinamarca / Báltico	Total (indivíduos)
1501-1525	6363	7000	0	0	0	0	0	13363
1526-1550	25375	25387	0	0	0	0	0	50762
1551-1575	28167	31089	1685	0	0	66	0	61007
1576-1600	60056	90715	237	1365	0	0	0	152373
1601-1625	83496	267519	0	1829	0	0	0	352844
1626-1650	44313	201609	33695	31729	824	1827	1053	315050
1651-1675	12601	244793	122367	100526	0	7125	653	488065
1676-1700	5860	297272	272200	85847	3327	29484	25685	719675
1701-1725	0	474447	410597	73816	3277	120939	5833	1088909
1726-1750	0	536696	554042	83095	34004	259095	4793	1471725
1751-1775	4239	528693	832047	132330	84580	325918	17508	1925315
1776-1800	6415	673167	748612	40773	67443	433061	39199	2008670
1801-1825	168087	1160601	283959	2669	109545	135815	16316	1876992
1826-1850	400728	1299969	0	357	1850	68074	0	1770978
1851-1875	215824	9309	0	0	476	0	0	225609
Total	1061524	5848266	3259441	554336	305326	1381404	111040	12521337

Fig. 4 - Número de escravos transportados para o continente americano, entre 1501 e 1875, por país
 Fonte. Projecto “Voyages – Trans-Atlantic Slave Trade Database”. [em linha]. [Consult. 2017-03-17],

Disponível em WWW: <<http://www.slavevoyages.org/>>

Apesar da importância do marfim e do cobre que eram trazidos do reino do Kongo, é sem dúvida o escravo que torna este território tão apetecível para as potências europeias (SOARES, 2017: 63; BIRMINGHAM, 1981: 25 - 33).

Como a demanda de mão-de-obra escrava não parou de aumentar, os portugueses que se fixavam em Mbanza Kongo começaram a financiar comerciantes – os “*pombeiros*” – para que estes se dirigissem aos mercados de Malembo Pool e adquirissem escravos. Entre o ano de 1520 e o final da década de 1560, somente 40 anos, o número de indivíduos traficados para o continente americano chegou aos 7000 (VANSINA, 1990: 200 - 201).

Um marco histórico que condicionou o comércio e, conseqüentemente, as redes comerciais, foi a fundação da cidade de São Paulo de Luanda. O porto de referência do comércio e tráfico português deixa de ser o Soyo e passa para a nova colônia portuguesa recém-fundada, a sul, numa área controlada pela coroa portuguesa. Desta forma, no que diz respeito à actividade comercial, Portugal começa a impor-se cada vez mais, fragilizando a coroa kongolesa, que deixa assim de controlar directamente o ponto de embarque e desembarque de produtos.

Tal como Luanda se assume como *interface* entre o reino do Kongo e o “mundo português”, também se assiste a um fenómeno semelhante com a chegada dos holandeses a Loango. Os holandeses vão fixar-se nesta localidade a norte do reino, fazendo deste local o seu ponto de entrada centro-oriental de África (VANSINA, 1990: 202).

Loango foi também a capital de um reino que, tal como o do Kongo, teria parte costeira e *hinterland* para explorar, mercados e moeda própria – os panos de rafia. Neste local, os holandeses teriam acesso facilitado às minas de cobre e ferro de Mayombe (VANSINA, 1990: 201).

Começariam por comprar madeira e marfim, mas lentamente também a enveredar pelo tráfico de escravos. Entre os anos de 1630 e 1650, os holandeses transportariam uma média de 300 escravos por ano, número que chegaria aos 1000 em 1660 (VANSINA, 1990: 202).

As novas presenças em solo africano vão fazer com que as rotas comerciais se readaptem. Apesar disso, Malembo Pool continuaria a ser ponto de origem de escravos para Luanda e de marfim para o Loango.

Terá sido a demanda cada vez maior por escravos que motivou os comerciantes a entrar para o interior do território, fazendo com que uma rede de trocas cada vez mais organizada e complexa fosse surgindo.

Quando se vulgariza o circuito comercial que ligaria os continentes africano, europeu e americano, já existia uma rede que faria chegar bens alimentares aos portos africanos de forma

a abastecer os navios responsáveis pelas longas viagens atlânticas. Com a massificação do tráfico de escravos, essa necessidade de bens alimentares é cada vez maior. Devido a isso, terá sido necessário aumentar locais de produção até ao ponto em que a procura terá em muito excedido a oferta. Terá sido neste contexto, em meados do século XVI, que os portugueses introduziram espécies nativas do continente americano que encontraram no Kongo um local com boas características para o seu cultivo e exploração (VANSINA, 1990: 211).

A segunda fase cronológica, que Vansina denomina por “Auge do tráfico escravagista” (1660 – 1830), é marcada por um acontecimento que viria a marcar o reino do Kongo de forma definitiva – a batalha de Ambuila. Este acontecimento viria a desestabilizar o reino do Kongo e, conseqüentemente, a contribuir para uma alteração de muitas das rotas comerciais pré-existentes. Além deste acontecimento, entram agora em cena duas novas potências europeias com interesses nos produtos deste território: a Inglaterra e a França.

Com cada vez mais potências europeias interessadas nos produtos desta parte do mundo, a demanda aumenta, aumentando também a pressão sobre quem disponibiliza estas mercadorias, fazendo com que a que as redes comerciais se optimizem e se adaptem às exigências destes novos tempos. Foi uma época de mudança social e geográfica no reino do Kongo fomentada em grande parte pela pressão do tráfico negreiro.

O sistema de mercados ao longo dos caminhos adapta-se também às novas exigências e rotas. Os panos de rafia como sistema monetário não terá tido grande expansão territorial no Kongo, mas o *nzimbu* era aceite em todo o reino, bem como em territórios mais longínquos, como o rio Kasai (VANSINA, 1990: 206).

No início do século XVIII, a participação directa portuguesa no comércio interno estaria completamente eliminada. O comércio no Kongo passou a ser controlado por diferentes comunidades dentro do reino (BIRMINGHAM, 1981: 67).

Por último, Vansina define como última época cronológica a “Idade Industrial”, compreendida entre 1830 e 1880. Com o advento da industrialização na Europa, passa a ser possível produzir em grande quantidade e de forma rápida muitos dos produtos que os europeus levavam para África.

Apesar de nos séculos XVII e XVIII a África Central ser uma das áreas menos povoadas de todo o continente, no século XIX, com a afluência dos comerciantes de marfim de Cartum e dos traficantes de escravos Fulani, esta tendência inverter-se-ia (BIRMINGHAM, 1981: 49).

No que diz respeito às exportações do Kongo, a popularidade do marfim continuaria em alta, bem como o interesse em produtos como o amendoim, óleo de palma, madeira e, nas últimas décadas do século XIX, a borracha.

Esta foi uma época em que o interesse em África pelos países europeus aumentou a níveis nunca vistos, quer por motivos financeiros quer também por motivos alegadamente “humanitários” (como no caso da formação do Estado Livre do Congo).

Circulação de pessoas, bens e mensagens

Para que seja possível olhar para os caminhos que percorriam este grande território, temos antes de mais que entender como se processava a actividade que mais fomentava a criação e manutenção destes mesmos caminhos – o comércio. Questões como a rapidez de circulação, segurança, capacidade de transporte, forma como os produtos eram transportados ou mesmo substituição de carregadores, são essenciais para entender a lógica da rede de “estradas” que atravessavam o reino. Há ainda que ter em conta que uma estrada em mau estado iria limitar o tipo de meio de transporte utilizados, limitando também a eficácia e condicionando o tempo que demoraria a percorrer determinada distância.

A velocidade de comunicação de comunicação pelo reino do Kongo era essencial para a circulação de todo o tipo. Pessoas, bens, mensagens, necessitariam de uma rede eficaz que permitissem à coroa kongolesa (e mais tarde das potências comerciais e coloniais com interesses na área) exercer um controlo eficaz de todo o território.

Para cruzar este território, não seriam usados animais de carga, nem qualquer tipo de veículo. A maioria destes caminhos não teriam mais de “¼ de uma cana” (BRÁSIO, 1952 - 1956: Vol IV, 410), ou seja, sensivelmente 50/60 centímetros. A carga seria transportado sobre a cabeça ou ombros. Quando os transportadores eram mulheres, a carga era levada pendente nas costas com o auxílio de uma faixa que lhes passava pela parte da frente do corpo (CAVAZZI, 1965: 150).

Cavazzi refere que os caminhos que ligavam S. Salvador a Luanda, bem como os que ligavam S. Salvador a Bamba e a Mbata, “*como também para outras regiões onde chegam os comerciantes, as estradas são bastante largas e cómodas*” (CAVAZZI, 1965: 147). As características dos caminhos eram também bastante boas nas ligações entre Luanda, Massangano, Ambaca, os reinos do Matamba, Ngola e Cassanje (CAVAZZI, 1965: 147 - 148).

No que diz respeito ao atravessamento de cursos de água, não existiriam aquilo que hoje se pode designar por pontes fixas. Existiriam, como aliás ainda existem hoje em toda aquela área, estruturas temporárias constituídas por ramos e troncos de árvores, que seriam utilizadas para atravessar cursos de água. Quando não existiam estas pontes improvisadas e as características dos rios o permitiam, estes cursos de água eram muitas vezes atravessados a nado (CAVAZZI, 1965: 148 - 149).

Segundo Cavazzi, os rios seriam também atravessados em canoas – pequenas embarcações escavadas em troncos de árvores. Estes pequenos barcos seriam tão instáveis que bastaria uma pequena corrente para que se afundassem. Outra das formas seria amarrar cordas (feitas de lianas e raízes) nas duas margens do rio e, agarrando-as firmemente, atravessar o curso de água. Quando estas se partiam era necessário esperar horas, por vezes dias, para que os nativos as reparassem e fosse possível retomar o caminho. O cronista fala ainda do hábito de derrubar árvores para construir passagens provisórias sobre os cursos de água (CAVAZZI, 1965: 148 - 149).

No que diz respeito ao transporte unicamente de pessoas, Cavazzi diz que os indivíduos abastados seriam transportados em *“tipóias muito bonitas e grandes, nas quais cabem comodamente deitadas ou sentadas. As redes da tipóia são feitas de algodão, com borlas pintadas que as tornam elegantes. Os cabos são atados a um grosso pau ou a dois, que os Pretos levam aos ombros ou sobre a cabeça.”* (CAVAZZI, 1965: 149). Para que o ritmo se mantenha e os portadores se mantenham relativamente frescos, existem dois ou três grupos que indivíduos que vão trocando na acção de carregar a tipóia.

Os indivíduos menos abastados teriam tipóias feitas de casca de árvore. Existia ainda uma outra opção – *“uma espécie de cama portátil, com pequenos arcos por cima, sobre os quais se estende um pano ou uma esteira, para conforto de quem está deitado”* (CAVAZZI, 1965: 149)

No século XV, existem essencialmente três factores que determinam a velocidade de circulação neste vasto território (HILTON, 1985: 83). O primeiro são as próprias limitações físicas de cada indivíduo aliadas às características do terreno. Nas áreas costeiras e na faixa central do território kongolês, a velocidade média seria de 32 kms por dia em linha recta entre o ponto inicial e o final, correspondendo a sensivelmente 38,5 kms de espaço percorrido (CUVELIER E JADIN, 1954: 116; PIAZZA & MONTESARCHIO, 1976: 128; CAVAZZI, 1965: 334).

O segundo factor está relacionado com o facto de, muitas vezes, não ser possível realizar todo o percurso de uma viagem com os mesmos carregadores. Como tal, ao longo do percurso a realizar, seria necessário recrutar carregadores em cada aldeia para que estes pudessem

transportar a carga até à aldeia mais próxima. Este processo provocava desvios constantes ao caminho mais directo, chegando mesmo a duplicar a duração da viagem (CARLI, 1704: 635; PIAZZA & MONTESARCHIO, 1976: 27).

Em terceiro lugar, não nos podemos esquecer das dificuldades no próprio terreno. Nas zonas costeiras e na faixa central do território do reino, os viajantes tinham que atravessar canaviais, desertos, florestas, áreas pantanosas, cursos de água (atravessados com recurso a lianas e troncos de árvores), o que dificultava a marcha (CAVAZZI, 1965: 148; PIAZZA & MONTESARCHIO, 1976: 150; TERUEL, 1646: 28).

No século XVI, a velocidade terá chegado a duplicar, o que implicava necessariamente uma população de escravos muito maior. Durante uma viagem, por exemplo, existiriam grupos de escravos que iam trocando para transportar determinada individualidade, mantendo sempre o passo acelerado.

O incremento do tráfico de escravos logo no século XVI fez com que a necessidade de transporte dentro do reino do Kongo se tornasse mais eficiente, os caminhos mais limpos e com menos vegetação, as rotinas de transporte e trocas mais céleres.

No final do século XVI, as individualidades conseguiriam percorrer uma distância entre 50 a 64 kms numa rede carregada por escravos, correspondendo a uma distância entre 27 a 32 kms em linha recta (CUVELIER ET JADIN, 1954: 122; JADIN, 1966: 222).

Em meados do século XVII, os mercadores holandeses faziam o percurso entre Mbanza Soyo e Mbanza Kongo em 6/7 dias, correspondendo a uma velocidade de 29 a 34 kms por dia. Nesta altura, uma viagem entre Luanda e Mbanza Kongo demoraria menos de 9 dias, o que correspondia a uma velocidade de 33 kms diários em linha recta (CUVELIER ET JADIN, 1954: 364).

Em relação à velocidade de dispersão das mensagens, algo essencial para administrar um território, estava condicionada obviamente também à velocidade de circulação, bem como à introdução da literacia (HILTON, 1985: 84). De referir que, no final do século XVI, o mani Kongo colocou mensageiros em distâncias convenientes ao longo do reino, de forma que pudessem servir como autênticos “postos de correio” (PIGAFETTA, 1989: 70).

Importa sublinhar que houve, de facto, uma diminuição de tempo de transporte ao longo do tempo. Este facto terá sido motivado pela pressão comercial que era exercida a partir do exterior, aumentando a demanda de produtos com origem neste território, principalmente escravos e marfim.

A circulação pelo reino do Kongo terá também sofrido alterações ao longo dos séculos, tendo sido condicionada pela conjuntura política local, bem como pela influência que as potências europeias foram tendo na região. A título de exemplo, as zonas de influência portuguesas eram diferentes das holandesas, o que fazia com que o fluxo de produtos variasse em determinadas rotas, dependendo da influência que cada potência europeia tinha em determinada época.

Atravessamento de espaços partilhados:

Empiricamente, poderíamos considerar que o caminho entre duas localidades como sendo o percurso mais rápido ou o que implica menos esforço por parte de quem o percorre. Se considerarmos somente factores geográficos, é de facto isto que se passa. Se tivermos em conta o factor humano, as relações entre comunidades locais e/ou com o europeu fixado no litoral, aí a questão tem que ser pensada e abordada de outra forma.

As comunidades/facções que ocupam ou controlam determinadas áreas podem, durante um certo período e pelos mais variados motivos, tornar-se hostis. Desta forma e para que o percurso se faça com segurança, é por vezes necessário contornar estas áreas. Apesar de se perderem uns dias percorrendo um percurso mais longo, garantia-se uma passagem potencialmente mais pacífica.

Mercados e trocas:

O conceito de *complementaridade*, avançado por Isabel Castro Henriques, tem como intuito mostrar que África não se encontrava partida entre grupos isolados (familiares, comunitários ou clânicos), pelo contrário, “*ela caracterizava-se pela densidade dos caminhos e dos homens, ocupados com as mercadorias destinadas a assegurarem as necessidades do Outro. Necessidades muito diversificadas: alimentares, artesanais e sociais. A divisão técnica das tarefas permitiu a emergência dos comerciantes, esses intermediários dão valor ao que se produz, qualquer que seja a natureza dos bens propostos no mercado.*” (HENRIQUES, 1997: 363).

É este contexto que os europeus encontram ao chegarem ao Kongo e do qual “se aproveitam”, potenciando-o e exercendo pressão sobre esta (infra)estrutura dinâmica, para que se desenvolva e sirva os seus propósitos.

Em 1680, António de Oliveira Cardonega refere as trocas que se processavam entre Luanda e o quilombo do rei imbangala. Marfim e escravos eram trocados por vinhos e têxteis portugueses (CARDONEGA, 1972: 217). Vansina defende uma distinção entre três tipos de comércio praticado em África pelos locais (VANSINA, 1962: 375).

O primeiro tipo seria o praticado entre aldeias vizinhas, em mercados locais, assente em compra e venda de produtos ou serviços especializados.

O segundo tipo funcionaria entre comunidades mais distantes, culturalmente diferentes e podendo mesmo estar (ou não) em reinos diferentes. Neste caso, os mercados realizar-se-iam todos os quatro ou oito dias. Os produtos transacionados iriam desde o produto local para consumo igualmente local, passariam por produtos mais valiosos como o cobre ou o pelo sal, chegando a bens “luxuosos” proveniente da Europa. Neste mercado seria possível usar vários tipos de “pré-moeda” como o *nzimbo* ou os tecidos.

Por último, o comércio a longa distância corresponde ao terceiro tipo. Este terá sido introduzido em África pelos europeus, impulsionado pela procura cada vez maior de produtos africanos.

Vansina defendia que este comércio de longa distância não dependia dos mercados que se localizavam nos principais caminhos, já que os produtos iriam directamente da origem até aos portos na costa atlântica. Os produtos transacionados eram os mais variados possíveis, nomeadamente todo o tipo de produtos europeus por escravos, marfim, cera e, mais tardiamente, borracha. As caravanas que transportavam os produtos não se organizavam nos portos, mas sim em localidades do interior como a capital Mbanza Kongo. Os agentes comerciais (comerciantes africanos e europeus, reis, nobres) organizam-se nestes locais e entre si para garantir condições para que a campanha tenha sucesso (VANSINA, 1962: 377).

Isabel Castro Henriques, pelo contrário, defende que Vansina desvaloriza as “*formas comerciais africanas*” e que não se deveria fazer a distinção entre os três tipos de comércio. A investigadora acredita que a influência africana na constituição destas rotas comerciais é muito relevante, estando as rotas já definidas quando os europeus se começaram a aventurar para interior. Segundo ela, “*Podemos até avançar a hipótese mais decisiva: foi o comércio a longa distância, constituído pelos Africanos, que criou as condições, técnicas e ideológicas, que permitiram a integração e a generalização do comércio proposto pelos Europeus.*” (HENRIQUES, 1997: 381).

Vansina acreditava que os portos, com a pressão comercial que faziam sobre o interior, exigindo cada vez mais produtos e em maior quantidade, teriam sido o motor que rotas cada vez mais

complexas e longas. Além disso, associava o comércio a longa distância aos quilómetros percorridos, desvalorizando um pouco o tempo que essa distância demoraria a percorrer.

Não me querendo alongar muito mais nesta questão, identifico-me com a perspectiva de Isabel Castro Henriques, quando diz que *“é necessário associar estes dois elementos – a distância e o tempo – dado que a maneira com as caravanas organizam os percursos pode levá-las a percorrer distâncias que a lógica ocidental considera excessivas, o que corresponde, sempre neste perspectiva, a uma pura perda de tempo. Podemos até acrescentar que a lógica comercial dos Africanos raramente faz parte do tempo o juiz dos projectos e das actividades. Por todas estas razões, qualquer análise do comércio a longa distância depende de equações em que a distância se encontre constantemente ligada ao tempo.”* (HENRIQUES, 1997: 382).

Terá existido uma maior demanda por produtos africanos, as caravanas ter-se-ão tornado maiores e mais frequentes, mas o comércio ocorreria e seria dinâmico já antes da chegada dos europeus.

Caravanas:

Existiam duas regras para transportar mercadoria ao longo dos caminhos do reino do Kongo (bem como de muitas outras regiões africanas): os grupos deveriam ser grandes e a disciplina deveria ser rigorosa. Para isso, a melhor solução era a formação de caravanas, constituídas por um grande número de carregadores (sem recursos a animais), que percorriam longas distâncias com os mais variados produtos. De salientar que este método já era usado antes da chegada dos portugueses (HENRIQUES, 1997: 402).

Este método era útil para ultrapassar as mais variadas dificuldades que ocorriam ao longo do percurso. Em primeiro lugar, era mais fácil ultrapassar obstáculos naturais que dificultavam a marcha: rios, orografia ou mesmo os animais selvagens que se assumiam como um factor de atraso no percurso a percorrer. Em segundo lugar, com um grande grupo de homens tornava-se mais fácil percorrer áreas hostis, já que os habitantes do território percorrido atacavam muitas vezes quem o percorria (GRAÇA, 1890: 377 - 378).

As caravanas faziam as suas trocas ao longo de todo o percurso e, normalmente, instalavam-se junto da habitação dos líderes de cada uma das comunidades por onde passavam. Isto permitiria que o pagamento dos direitos de passagem por determinado território fosse mais fácil e célere, além do comércio poder ser realizado com menos probabilidade de conflito. (HENRIQUES, 1997: 402).

Ao longo do tempo, com o desenvolvimento e crescimento das caravanas que percorrem estes territórios, os portugueses tendem a procurar controlar estas caravanas. Apesar de poderem ocorrer mudanças nas chefias das mesmas, os carregadores são sempre africanos e, como estão, estão dependentes das hierarquias familiares ou comunitárias (HENRIQUES, 1997: 402)

Existem os mais variados relatos sobre a estas caravanas em documentos e diários pessoais de viajantes. A abundância destes relatos, correspondendo maioritariamente às viagens exploratórias do século XIX, permitem perceber a intensão dos viajantes de registar e racionalizar os percursos de forma a otimizar a marcha. Estes documentos referem também as paragens, dias de marcha e tempo que demorava a percorrer determinado percurso.

As cartas escritas por Ladislav Magyar, um viajante húngaro, que chegaram até aos dias de hoje são disso bom exemplo. Este oficial da marinha, que viria a casar com uma local, organizou a sua própria caravana segundo as regras africanas (HENRIQUES, 1997: 403). Há que sublinhar que a organização de caravanas tinha que obedecer a uma série de preceitos. O texto seguinte é um excerto de uma missiva enviada por Magyar, em Outubro de 1859, à Academia das Ciências da Hungria, relatando a sua experiência na formação de uma caravana na província de Gymbandior Kim-bandi, a sul do reino do Kongo:

“Quem pretende organizar uma caravana para uma terra qualquer, reúne primeiramente a sua própria gente de maior importância no jango da sua libáta e informa-a da sua intenção. As pessoas reunidas, entre as quais o kissongo desempenha evidentemente o papel principal, reflectem então no plano que lhes foi proposto, sob todos os aspectos, calculam o proveito e o lucro que se pode esperar do empreendimento planeado e ponderam os factores favoráveis e os obstáculos que tornariam o empreendimento ou realizável ou impossível. Posto o que, conforme as circunstâncias, ou deu o consentimento, ou recusam tomar parte do empreendimento. No primeiro caso, comprometem-se a querer apoiar, com todas as suas forças, a realização da caravana; no segundo, abandonam o “jango” sem dizer palavra e dão assim a entender ao autor do plano que se deve desistir absolutamente desse plano, ou pelo menos que o deve modificar bastante.

(...)

Os carregadores contratados distribuem e embalam as mercadorias como já descrevi, mas deixam-nas ainda em casa do proprietário até o chefe convocar todos os membros da caravana do dia previamente fixado para a realização do sacrifício da viagem. Os membros da caravana aparecem então armados e festivamente vestidos, juntam-se no pátio exterior da libata e sentam-se, em círculo no chão. Então o chefe planta a bandeira no meio desse círculo,

acompanhado por numerosas salvas de honra, e manda colocar os kimbango perto da bandeira. Estes ficam abertos para que toda a gente possa verificar com os próprios olhos que os carregamentos estão em bom estado. Ao ver os kimbango, toda a gente reunida irrompe numa gritaria de alegria, dizendo repetidas vezes: Ulu! Ulu!

Depois, o chefe ocupa o seu lugar e expõe num longo e solene discurso a finalidade da viagem, convidando, convidando os ouvintes a apresentar abertamente as suas observações e objecções, se as houver: pois proporcionar-lhe-ia grande satisfação e sossego se pudesse concluir das suas declarações que tomaram a resolução de fazer a viagem não para lhe agradar, mas por iniciativa própria e com vista ao proveito próprio. Geralmente, a gente reunida manifesta a sua concordância e o seu contentamento por uma gritaria geral: “Otyiri! Hámokomó! Hetyekotyó!” (Verdade! Certo! Muito bem!). Então, um porta-voz avança e declara ao chefe, em nome das pessoas reunidas que tomaram a decisão da viagem absolutamente de livre vontade e por escolha própria; que o reconhecem como seu chefe e que lhe vão obedecer respeitosamente; além disso, prometem que querem ter um comportamento viril no perigo, prestar auxílio uns aos outros e até que querem morrer pelo outro se tal for necessário.

Em seguida começa a tarefa do “kimbanda” que até aí apenas assistia calado. Ele abate então o boi destinado ao sacrifício, tira-lhe as entranhas, acompanhando esta operação com um murmúrio incompreensível e anuncia, em voz alta e solene, o oráculo que a assistência escuta atentamente. Geralmente, o organizador obteve já, com alguns presentes, o prévio acordo com o “kimbanda”, de modo que o oráculo é quase sempre favorável. Após a proclamação do oráculo, o “kimbanda” besunta os rostos e os braços do chefe e dos membros notáveis // da caravana com o Sanguedo animal abatido, faz-lhes por fim, o sinal de “inpemba” no peito e dá assim o aval à partida da caravana.

As solenidades terminam com comida e bebida, com dança e outros divertimentos. Por fim, os carregadores põem aos ombros os fardos, já antecipadamente embalados, e vão com eles para casa. Daí dirigem-se ao “kilombo” montado num local predeterminado e esperam ali a chegada do chefe, no dia seguinte, dando o sinal para a partida” (HENRIQUES, 1997, 716 - 718).

Comércio Triangular

Considerando a troca comercial como umas das actividades que mais impulsionou a circulação pelo reino do Kongo, o marfim e os escravos seriam os “produtos” que mais contribuíram para isso. Tradicionalmente tem-se em conta a demanda sempre crescente que existia na Europa e nas Américas por estes dois “produtos”, esquecendo que também existiam produtos que seriam obtidos ou fabricados nestas duas áreas do globo e levados para África.

Apesar de estarmos perante um caso em que a balança comercial estaria muito desequilibrada no que diz respeito a valores económico-financeiros, convém ter em consideração a influência que os produtos europeus e americanos tiveram no dia-a-dia africano e, mais particularmente, kongolês.

A ligação e conseqüente troca de produtos de África com o resto do mundo é perceptível num outro factor que tem que ser levado em conta: a difusão de produtos alimentares. De facto, uma das mais relevantes importações kongolesas Deste tipo de produtos terá sido a mandioca, um produto que rapidamente se viria a tornar a base da alimentação naquela região do globo.

A mandioca (ordem Malpighiales, família Euphorbiaceae, género *Manihot* e espécie *Manihot esculenta* Grantz), terá tido origem na zona de transição entre a Amazónia e a savana, na zona de fronteira entre os actuais territórios do Brasil e do Perú (CARVALHO, 2005).

Existem algumas opiniões que referem o continente africano com o local de origem da mandioca, mas não existe qualquer referência documental da existência de mandioca em África antes de os portugueses terem chegado ao território que hoje é o Brasil (FERRÃO, 1992: 102). Em meados do século XVI, os portugueses terão introduzido esta planta na bacia do rio Congo, de onde foi rapidamente levada para os territórios vizinhos (JONES, 1959: 62 - 63). Os exploradores portugueses terão sido os responsáveis por introduzir esta planta no interior do continente africano.

O mais interessante é que a mandioca, de todas as espécies vegetais de origem americana, foi aquela que mais influenciou a agricultura e dia-a-dia africano. A entrada neste continente terá ocorrido através da costa kongolesa e angolana, indo daqui para o interior da África Central (MAESTRI FILHO, 1978: 85).

“Economicamente os produtos que saiam da comarca de Ilhéus eram encaminhados para Salvador, e parte da produção era exportada para a África. Neste caso estamos nos referindo à farinha de mandioca, (...)” (CRUZ, 2010: 11)

De facto, se considerarmos o exemplo da mandioca, concluímos que o produto que tem origem na América do Sul em pouco mais de um século se torna a base da alimentação na área onde se insere o reino do Kongo. Pero Vaz de Caminha, naquele que é hoje reconhecido como o documento mais antigo na História do Brasil (datado de 1500) (Fig. 6) – a carta ao rei D. Manuel, escreve:

“Eles (os indígenas) não comem senão d’outra coisa a não ser dum inhame (mandioca) que brota da terra.”

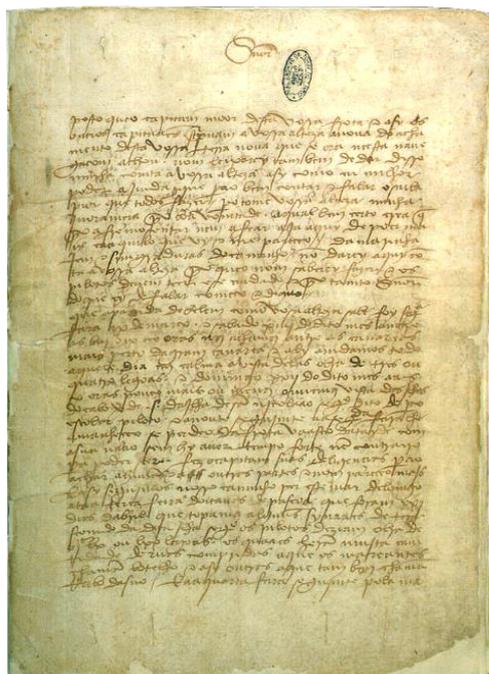


Fig. 6 - Carta de Pero Vaz de Caminha ao rei D. Manuel (1500)

Fonte. Arquivo Nacional Torre do Tombo [em linha], 2016. [Consult. 2017-03-17], Disponível em WWW: <<http://digitalq.arquivos.pt/details?id=4185836>>

Além da mandioca, existiu outro produto originário do continente americano e que teve muita influência no reino do Kongo, foi o *nzimbo* da Bahia.

Pela documentação sabemos que existiu um período de elevada desvalorização da moeda do reino do Kongo. Uma das razões parece ter sido o uso de búzios que eram trazidos da região brasileira da Bahia, aumentando em muito a quantidade de *nzimbo* que circulava no reino do Kongo (CRUZ, 2010: 6). No artigo referido é ainda mencionado que *cauri* e *nzimbo* são designações diferentes para o mesmo elemento, algo que não é consensual, mas que não é do nosso interesse desenvolver já que não é relevante para o estudo em questão.

No caso de produtos europeus, considerando o contributo do projecto KongoKing (que abordaremos um pouco mais à frente), podemos concluir que existiam produtos europeus produzidos em regiões como a Baviera, Veneza ou Amesterdão que eram trazidos para estas

latitudes. Foram encontrados em sepulturas em pleno reino do Kongo os mais variados artefactos, sendo as contas de colar os elementos forâneos mais representativos (Verhaeghe et al., 2014: 31 - 32) (Fig. 7).

Pretendemos deixar este pequeno apontamento (já que não temos condições para explorar muito mais este assunto) de forma a sublinhar que este comércio triangular é muitas vezes ignorado. Particularmente o contributo da América do Sul é, de forma incompreensível, esquecido nestas trocas “a três”. Dizemos incompreensível, porque os produtos trazidos destas paragens tiveram um impacto inegável nos hábitos alimentares das populações deste reino africano.



Fig. 7 - Missangas provenientes da Europa, encontradas na sepultura 8 do sítio arqueológico de Kindoki

Fonte: Verhaeghe, C. et al. (2014). *Shell and glass beads from the tombs of Kindoki, Mbanza Nsundi, Lower Congo*, Plate VIC.

Os rios do Kongo como vias de transporte e circulação

Um pouco por todo o mundo, os rios sempre se assumiram como vias de comunicação por excelência. Com as características adequadas, tornavam-se autênticas “vias rápidas” para transportar bens e pessoas de forma rápida e muito mais segura que a alternativa terrestre. Muitas rotas comerciais pelo mundo fora dependiam de rios e cursos de água para serem eficazes e garantirem uma maior rapidez na entrega de produtos.

O rio Congo, mais que uma via de comunicação essencial na troca e disseminação de produtos, bens e tecnologia, assume-se também como eixo estrutural na organização comunitária. Esta linha de água assume-se com a coluna vertebral do comércio kongolês, a partir da qual todo o comércio se estrutura. As comunidades que surgem junto a ele, fazendo com que esta longa linha de água se assumisse como um elemento essencial na ligação entre as mesmas. O sucesso das chefaturas/reinos da zona de estudo estaria directamente relacionado com o grau de acesso e domínio deste curso de água.

De facto, considerando que o reino do Kongo teria aparecido tendo como base o controlo das redes comerciais, talvez o seu sucesso dependesse muito do acesso e influência da área do Baixo Congo, bem como de Pool Malembo. As suas épocas de abundância/decadência não poderão estar associadas ao acesso e controle destas áreas, quer antes quer depois do contacto com os europeus.

Os numerosos mercados que existiam ao longo dos cursos de água deveriam ser abordados arqueologicamente de forma a perceber o tipo de mercadorias que por lá passavam, bem como o tipo de organização física destes mesmos locais. *“Os mais volumosos se encontravam evidentemente no cruzamento dos caminhos mais importantes, ou seja, o Pool Malebo onde se contavam quatro deles desde o século XVIII e talvez antes: Ntamo e Kinshasa, na margem esquerda, Mpila e Mfwa, na margem direita.”* (M'BOKOLO, 2010 : 637).

O rio Congo assume-se assim como elemento articulador das comunidades locais, bem como do comércio que por ele circula e que, com a pressão europeia, iria prosperar e assumir proporções nunca antes atingidas. De facto, sem o rio Congo nunca teria sido possível que o comércio naquela zona crescesse da forma que acabaria por crescer.

Considerando os cursos de água em geral e o rio Congo em particular como essenciais na circulação de pessoas e bens, como é que estes rios eram percorridos? Que tipo de embarcações as populações locais usariam para essa movimentação?

Segundo as considerações de Vansina, *“No século XIX, a piroga padrão, cujas dimensões não pareciam ter mudado desde meados do século anterior, media 15 metros de comprimento por 80 a 90 centímetros de largura e podia transportar de 1,5 a 3 toneladas de mercadorias. A capacidade média de um remador era da ordem de 65 a 90 quilos, transportados por aproximadamente 80 quilômetros diários descendo o rio e 50 quilômetros subindo. No século XIX, enquanto o comércio dos escravos desaparecera, estimava-se passarem pelo Pool no mínimo uma tonelada de mercadorias por dia e até 40 toneladas no pico da estação comercial.”* (VANSINA, 1978: 255-258).

Tendo este relato em conta, será possível reinterpretar a gravura de Dapper de Mbanza Kongo (Fig. 8)? Segundo a perspectiva do autor desta famosa imagem, e apesar de ele nunca ter ido ao local, não nos parece que as embarcações que podemos ver representadas tenham sido “inventadas” por ele e colocadas ali de forma estéril e impensada.

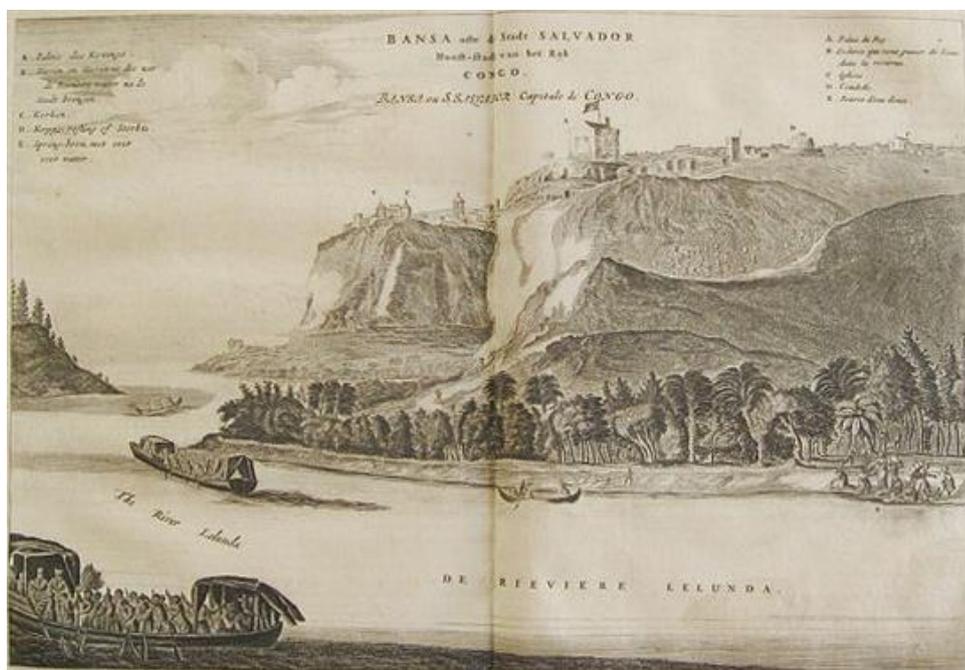


Fig. 8 –Gravura que retrata S. Salvador/Mbanza Kongo intitulada “Bansa ou S. Salvador Capitale de Congo”

Fonte: Dapper, O. (1686) – *Description de L’Afrique*

Tivesse ou não sido possível navegar no Luege (o rio que passa junto a Mbanza Kongo), o importante aqui é entender que os rios eram usados como modo preferencial de deslocamento. Segundo a imagem, os rios (navegáveis) parecem ter sido aproveitados de forma algo intensa para a circulação de pessoas e bens.

Outra questão ter em conta e merecedora de uma análise mais profunda, talvez num futuro trabalho, é entender se ou como as características destas embarcações afectavam a circulação de pessoas e bens.

Os cursos de água no reino do Kongo eram usados pelas populações para circular, fosse de forma contínua ao longo do ano, fosse de forma sazonal. No Kongo, tal como no resto do mundo, os rios assumiram-se como vias de comunicação preferenciais, permitindo transportar mais mercadoria e de forma mais rápida através do território.

Neste como em muitos outros casos, uma rede de caminhos eficaz implicaria a integração de vias terrestres com vias fluviais.

Os caminhos e a religião

Apesar de valorizarmos as trocas comerciais no desenvolvimento da rede de caminhos terrestres no reino do Kongo, não podemos esquecer o papel que os caminhos tiveram na difusão do cristianismo. A existência e o desenvolvimento destes trilhos eram também do interesse da Igreja, já que uma boa rede de estradas permitia que a mensagem e consequente influência da instituição se espalhasse e, idealmente para o Clero, se consolidasse.

Os relatos da chegada dos portugueses a estas latitudes mostram que a difusão da fé católica foi sempre uma preocupação. Em 1578, na Carta Anua da Residência de Angola, é possível ler que “ *Fez tambem hum dos Padres alguãs entradas pollo sertão de Anguolla, a uisitar huã pouoação de portugueses e Chistaõs Maçiconguos, em que ouue occasiaõ de fazer muito, como em terra afastada do rigur das leis ecclesiásticas, e seculares: pacificou, tirou muitos abusos e lhes publicou hu Jubileo, q todos tomaraõ cõ muita cõsolação, e era façel ao padre acabar tudo, pollo grande respeito que lhe tinhaõ.* ” (BRASIO, 1952 - 1956: Vol 3, 165). João de Barros, também no século XVI, escreve o seguinte sobre a primeira missão enviada ao Kongo ocorrida em 1490: “ (...) *espediu-se Ruy de Sousa pera este Reyno, deixando-lhe pera a conversão dos pòvos Fr. António, que era a segunda pessoa depois de Fr. João, e outros quatro Frades, e assi alguns homens leigos pera os acompanharem, e outros pera entrarem o sertão da terra com alguns naturaes, como ElRey D. João mandava para descubrir o interior daquele grão Reyno, e passarem além do grão lago (...)*” (BRASIO, 1952 - 1956: Vol. 1, 85) .

Estes dois testemunhos, seleccionados entre muitos outros, mostram a vontade e tentativas da Igreja de penetrar no interior kongolês. O Clero percebeu que, para cimentar a sua influência, não se poderia contentar em chegar às elites que se concentravam na capital do reino ou nas capitais das várias províncias, tendo começado desde cedo a percorrer o território procurando chegar às zonas mais interiores e recônditas.

O conhecimento dos caminhos que percorriam o reino do Kongo foi essencial para espalhar a fé do católica e, eventualmente, terá contribuído para que a nova religião tenha encontrado menor resistência em penetrar em novas áreas. Essa resistência, além de estar relacionada com a aceitação do cristianismo pela população local, estaria obviamente relacionada com a facilidade de acesso e rapidez de quem transportava essa mensagem.

As ideias, tal como as mercadorias, são “transportadas” por pessoas que circulam pelo território. A facilidade de circulação dos mensageiros é essencial para que essas ideias sejam transmitidas de forma eficaz. Desta forma, conhecendo a rede de caminhos, seria possível

optimizar a circulação de religiosos, fazendo assim com que a sua mensagem chegasse a um maior número de destinatários.

Arqueologia

Um dos principais *handicaps* do trabalho é, sem dúvida, a falta de fontes arqueológicas em todo este território. As evidências arqueológicas são importantes, porque são elas que revelam a difusão de produtos, materiais e mesmo ideias, dando pistas sobre os caminhos percorridos por quem as transportava estes elementos. Se, em contextos arqueológicos, forem identificados artefactos vindos de longe, então poderemos considerar que este local seria influenciado pela rede de troca que atravessava este território. Mais que isso, se for possível identificar evidências materiais não autóctones em contextos domésticos comuns, então podemos ir mais longe: estas influências já teriam feito sentir no quotidiano das pessoas comuns, tendo estas comunidades adoptado ideias, utensílios e/ou materiais forâneas/os no seu dia-a-dia.

Não sendo nossa intenção valorizar o património (móvel ou imóvel) vindo de fora em detrimento do autóctone, para que este trabalho atinja o objectivo a que se propõe, é precisamente aos elementos não kongolezes em território kongolês que temos que estar atentos. Só assim conseguimos perceber a complexidade e eficácia da rede de caminhos que ligavam o litoral ao interior do reino.

De uma forma geral, existiram 3 grandes projectos de arqueologia que contribuíram para revelar evidências materiais do Reino do Kongo: “Mbanza Kongo – cidade a desenterrar para preservar”, o projecto “KongoKing” e o “Loango Archaeological Project”.

“Mbanza Kongo – cidade a desenterrar para preservar” (LOPES et al., 2014; LOPES et al., 2017; CLIST et al., 2015)

O projecto “Mbanza Kongo – cidade a desenterrar para preservar” foi um projecto criado com o objectivo de classificar a cidade de Mbanza Kongo, a antiga capital do reino do Kongo, a Património da Humanidade da UNESCO. Este projecto, pelo menos no que à arqueologia diz respeito, focou-se no inteiramente planalto onde se localiza a capital.

Foram realizadas escavações em seis locais diferentes da cidade de Mbanza Kongo, tendo sido encontrados vestígios de natureza diversa. Apesar do planalto ter sido atingido por dezenas de

conflitos ao longo de séculos, colocando em causa a integridade do sítio e vestígios encontrados, foi possível perceber que este local era extremamente cosmopolita, já que foram identificadas influências locais e forâneas dos mais variados tipos. As descobertas arqueológicas estão assim em linha com a documentação histórica.

As faianças vindas de Portugal (Fig. 9) ou mesmo os cachimbos (Figs. 10, 11 e 12) que cuja proveniência é ainda desconhecida, já que podem ter origem africana ou mesmo europeia, são algumas das evidências que nos remetem, mais uma vez, para a existência da complexa rede comercial que atravessava o reino.

Nas escavações realizadas na Sé de São Salvador – *Kulumbimbi* -, foram identificadas e escavadas sepulturas de onde saíram milhares de missangas. Estas missangas estão a ser sujeitas a análises laboratoriais para que se possa identificar a sua proveniência. As semelhanças com alguns dos elementos recolhidos em Kindoki poderão sugerir que também estas missangas terão sido produzidas no continente europeu.

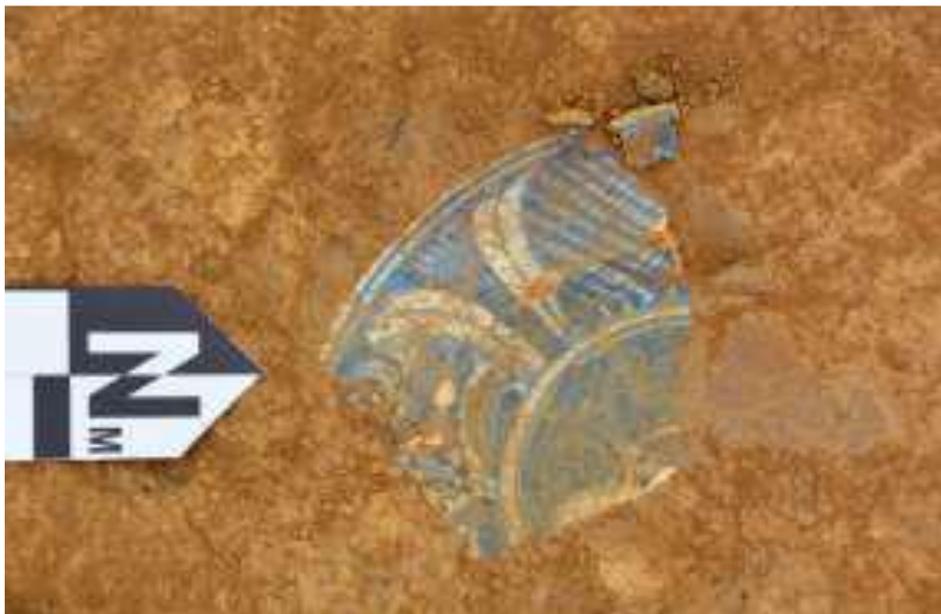


Fig. 9 - Faiança portuguesa encontrada no sítio arqueológico de Tadi dia Bukikua (Mbanza Kongo)

Créditos: Maria da Conceição Lopes (2014)



Figs. 10, 11 e 12 - Fragmentos de cachimbos encontrados no sítio arqueológico do Lumbu (Mbanza Kongo)

Créditos: Els Cranshof (2015)

Projecto “KongoKing”

O projecto “KongoKing”, uma parceria entre a Universidade de Gent (Bélgica), a Universidade de Kinshasa e o “Royal Museum for Central Africa”, foi desenvolvido com o objectivo de desvendar as origens do reino do Kongo. Este projecto baseou-se essencialmente em fontes arqueológicas e linguísticas, tendo sido o primeiro estudo deste tipo aplicado ao reino do Kongo.

No que diz respeito à parte exclusivamente arqueológica deste projecto, foram realizadas escavações na República Democrática do Congo e na República do Congo.

Um dos primeiros trabalhos de campo desenvolvidos por estes investigadores foi a prospecção e a execução de sondagens na zona sul da República do Congo. Esta campanha permitiu recolher artefactos vários, associando grupos cerâmicos de diferentes épocas e estabelecendo alguns paralelos que, segundo os investigadores envolvidos, demonstra a existência de uma rede de comércio/trocas naquela área (NIKIS *et al.*; 2013: 39).

Dos trabalhos realizados pelo projecto KongoKing, destacam-se o que são mencionados em seguida:

- Kindoki (VERHAEGHE *et al.*, 2014; CLIST *et al.*, 2015b; ROUSAKI *al.*, 2016)

Este sítio arqueológico é um bom exemplo da dispersão dos produtos europeus pelo interior africano.

Neste cemitério todos os túmulos tinham a mesma orientação (sudoeste – nordeste, estando a cabeça dos indivíduos colocada a sudoeste) e não foi identificado nenhum caso de sobreposição de túmulos, o que indicia que terá sido criado e usado num curto período de tempo, tendo ainda os indivíduos algum tipo de relação (social ou familiar) entre eles (Fig. 14).

Neste local de enterramento, além das espadas encontradas em alguns túmulos, há que ter em conta as missangas que, depois de uma cuidada análise, se concluiu que teriam vindo de oficinas europeias.

Foram também recolhidos conchas de molusco - *Pusula depauperata* – que, segundo o especialista em moluscos alemão Dirk Fehse, poderão ser encontrados desde a costa angolana até à camaronesa (VERHAEGHE et al., 2014: 26 - 27).



Fig. 13 - Conchas de molusco *Pusula depauperata* encontradas no sítio arqueológico de Kindoki

Fonte: Verhaeghe, C. et al. (2014). *Shell and glass beads from the tombs of Kindoki, Mbanza Nsundi, Lower Congo*, Plate VIB.

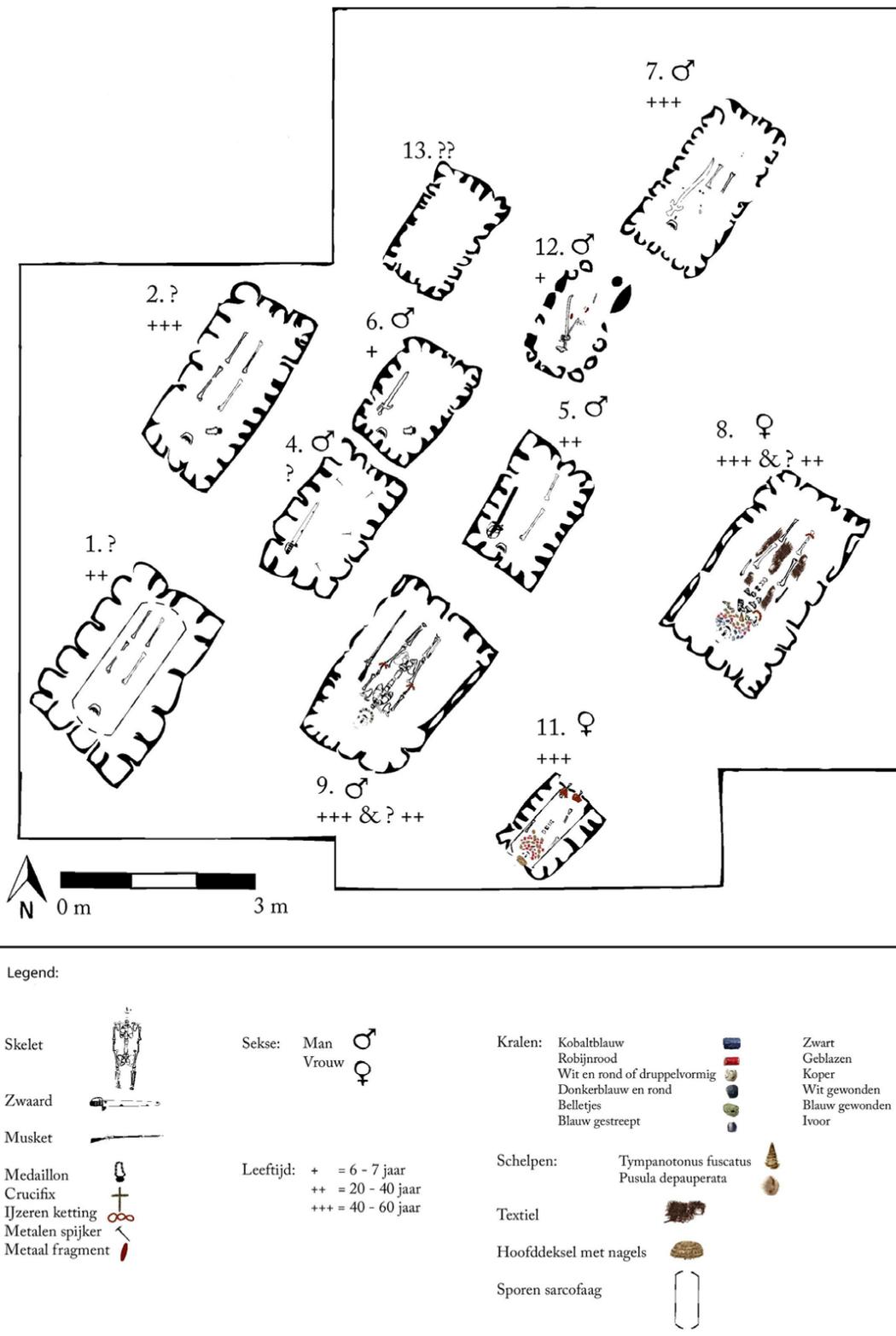


Fig. 14 - Aspecto e orientação do cemitério escavado no sítio arqueológico de Kindoki

Fonte: Verhaeghe, C. et al. (2014). *Shell and glass beads from the tombs of Kindoki, Mbanza Nsundi, Lower Congo, Plate V.*

- Ngongo Mbata (Clist et al., 2015a)

Esta designação só terá começado a ser usada no século XX, devendo ser uma corruptela do nome anterior. Segundo crónicas mais antigas: Congo de Batta (1611 ?) (BRÁSIO, 1955: 52), Gongo de Batta (1636) (BRÁSIO, 1960: 365), Gongo di Batta (de BOUVEIGNES & CUVELIER, 1951: 160), Ngongo di Batta (PIAZZA & MONTESARCHIO, 1976, 254), Congo di Batta (CAVAZZI, 1965: 352).

Apesar de não estarmos perante a capital da província de Mbata, Ngongo Mbata era uma das principais cidades do reino em meados do século XVII. Isto era perceptível pela maneira como era representado na cartografia europeia da época. Esta cidade teria inclusivamente um grande mercado onde os europeus trocavam os seus produtos por produtos locais. Este mercado seria mesmo mais importante que o da capital da província (CLIST et al., 2015a: 473)

Nas escavações deste local foi identificado um elevado número de fragmentos de cerâmica portuguesa. Foram também encontrados fragmentos de cerâmica inglesa, um fragmento de porcelana chinesa (datada de entre 1662 e 1722) e um artefacto em pedra da zona da actual Alemanha. Datações vão do século XVII ao XIX.

Neste local foram ainda identificados recipientes cerâmicos cujo fabrico seria executado a sensivelmente 200 quilómetros de distância. Foi ainda escavada uma estrutura que corresponderá a uma igreja (Fig. 15), bem como uma pequena estrutura que seria o encaixe de uma grande cruz.

Foi identificada uma área com uma “areia negra” onde foram encontrados fragmentos cerâmicos, tanto locais como portugueses, bem como carvões datados do século XVII.

Num edifício identificado como igreja, foram escavadas sepultura onde foram recolhidos medalhas e medalhões religiosos, um medalhão atribuído aos membros da Ordem de Cristo (datado do século XVI/XVII), espadas, facas, sabres, cruces e crucifixos de bronze, braceletes, entre outros (CLIST et al., 2015a: 486)

Apesar de terem sido encontrados muito poucos artefactos desta cronologia, pensa-se que Ngongo Mbata já seria ocupada no século XVI. Já existiria uma igreja na cidade na primeira metade do século XVII (CAVAZZI, 1965: 353).

Os ritos funerários identificados nas sepulturas escavadas na igreja são os mesmos das que foram escavadas em Kindoki, o que sugere uma uniformidade nestes ritos no reino.

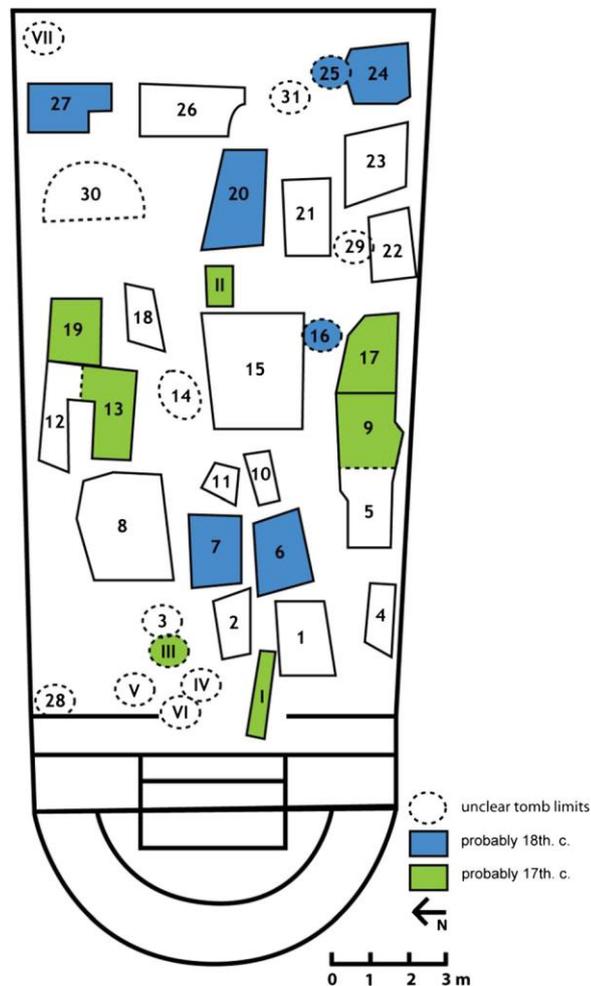


Fig. 15 - Planta da igreja de Ngongo Mbata

Fonte: Clist, B., et al. (2015). African-European Contacts in the Kongo Kingdom (Sixteenth-Eighteenth Centuries): New Archaeological Insights from Ngongo Mbata (Lower Congo, DRC), p. 485.

Um local a centenas de quilómetros da costa cheio de influências europeias, tanto nos artefactos como na arquitectura, mostra o cosmopolitismo desta localidade e a dispersão de materiais forâneos no reino do Kongo.

- “Loango Archaeological Project” (Denbow, 1990; Denbow, 2017)

A prospeccção inicial levada a cabo na costa do Loango no âmbito do “Loango Archaeological Project” (1987 – 1993) viria a identificar 204 sítios arqueológicos. Posteriormente foram escavados treze locais, de onde foi recolhido e datado material.

O registo arqueológico revela cerâmicas da tradição “Mandigo-Kayes” (700 – 850 d. C.) (Fig. 16), considerada cerâmica proto-Loango/Kongo e terá tido origem a sul do rio Congo. A sua

presença demonstra que existiria circulação de pessoas e consequentes trocas com a área que iria corresponder ao reino do Kongo desde, pelo menos, o século XIII.



Fig. 16 – Cerâmica de tradição “Mandigo-Kayes”

Fonte: The Loango Archaeological Project [em linha] (1987–93), [Consult. 2017-04-20],

Disponível em WWW: < <https://www.metmuseum.org/exhibitions/listings/2015/kongo/blog/posts/loango-archaeological-project>>



Fig. 17 – Cerâmica kongolesa

Fonte: The Loango Archaeological Project [em linha] (1987–93), [Consult. 2017-04-20],

Disponível em WWW: < <https://www.metmuseum.org/exhibitions/listings/2015/kongo/blog/posts/loango-archaeological-project>>

No sítio arqueológico de Loubanzi, também no Loango, foram recolhidas as cerâmicas apresentadas na figura anterior (Fig. 17), sendo datadas de entre final do século XV e início do século XVI. Estilisticamente são cerâmicas que podem também ser encontradas mais a sula, no

coração do reino do Kongo, mostrando mais uma vez como os produtos circulavam e como as comunidades estavam conectadas.

Estes são alguns exemplos de projecto e sítios arqueológicos onde foram recolhidos os mais diversos artefactos originários de locais longínquos, algo revelador da eficácia da rede de caminhos que existia neste reino. Estes locais foram também, por isso, inseridos na rede de “caminhos óptimos” estimados.

De facto, qualquer um destes três projectos revelou algo muito importante - é possível encontrar em todos os pontos do reino do Kongo elementos que viajaram muitos quilómetros até ao seu destino final. Falamos não só de artefactos africanos, mas também de elementos trazidos dos continentes europeu e americano que, integrados nas grandes redes de troca e comércio, terão atravessado o oceano e penetrado muitas centenas de quilómetros para o interior do continente africano.

Com as escavações arqueológicas que foram sendo feitas e que foram recolhendo e identificando a existência destes elementos, fomos percebendo que existia de facto uma rede organizada e bem estruturada. Essa seria a única forma de garantir que esses artefactos poderiam percorrer tão longas distâncias e em tão grande quantidade.

Cartografia

A cartografia sempre foi o meio mais eficaz para representar realidades espaciais em duas dimensões (naturais e antrópicas). Ter um mapa de um determinado território era conhecer esse território ou, pelo menos, conhecer algumas das características físicas desse território. Logo após a sua chegada e à medida que se iam aventurando para o interior do reino do Kongo, os europeus começaram a produzir mapas procurando registar toda a informação espacial identificada nessas incursões.

Tal como afirma Maria Emília Madeira Santos:

“ Os agentes e as estratégias de domínio e hegemonia coloniais não podiam dispensar a cartografia como instrumento eficaz e necessário a todo esse processo. Esta cartografia, instrumento de domínio e colonização, é também uma cartografia do poder e dos poderes, e por isso está tão atenta à posição do forte militar e às estradas carreteiras como à localização da embala do soba, das povoações dos séculos e dos caminhos gentílicos ou de pé posto.”

(SANTOS, 2006: 129)

De facto, a visão plasmada nas peças cartográficas usadas neste trabalho é a visão europeia, a visão forânea. As características físicas valorizadas eram as que, aos olhos do “estrangeiro” eram as mais relevantes para as tarefas que pretendia levar a cabo. Como tal, à medida que o controlo e conhecimento do território foi aumentando, também os pormenores dos mapas foram ficando mais precisos e minuciosos. Como exemplo, podemos falar num aumento do número de caminhos representados na cartografia à medida que a cronologia dos mapas vai avançando. A perspectiva “cartesiana” deste trabalho afastou-nos das representações cartográficas locais. O facto de não as ter considerado nesta análise específica, não quer dizer que desprezemos a sua importância.

Em seguida, mostramos dois bons exemplos de representações cartográficas africanas:

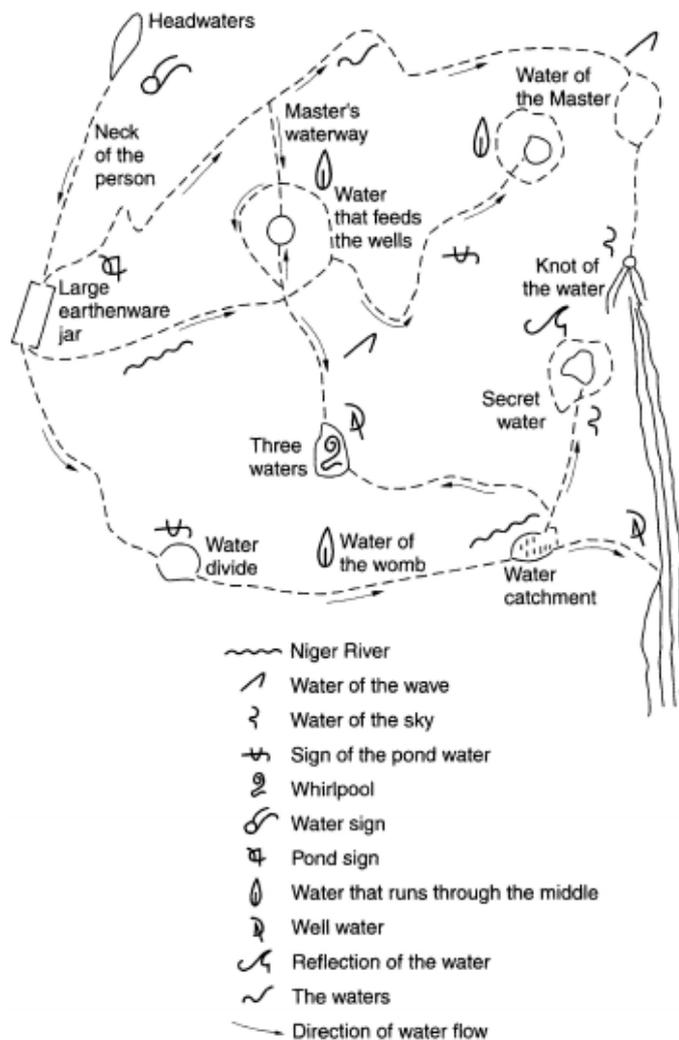


Fig. 18 - Tradução de um mapa elaborado pelos Bozo do Mali

Fonte: Basset, T. (1998) – *Indigenous Mapmaking in Intertropical Africa*, p. 28

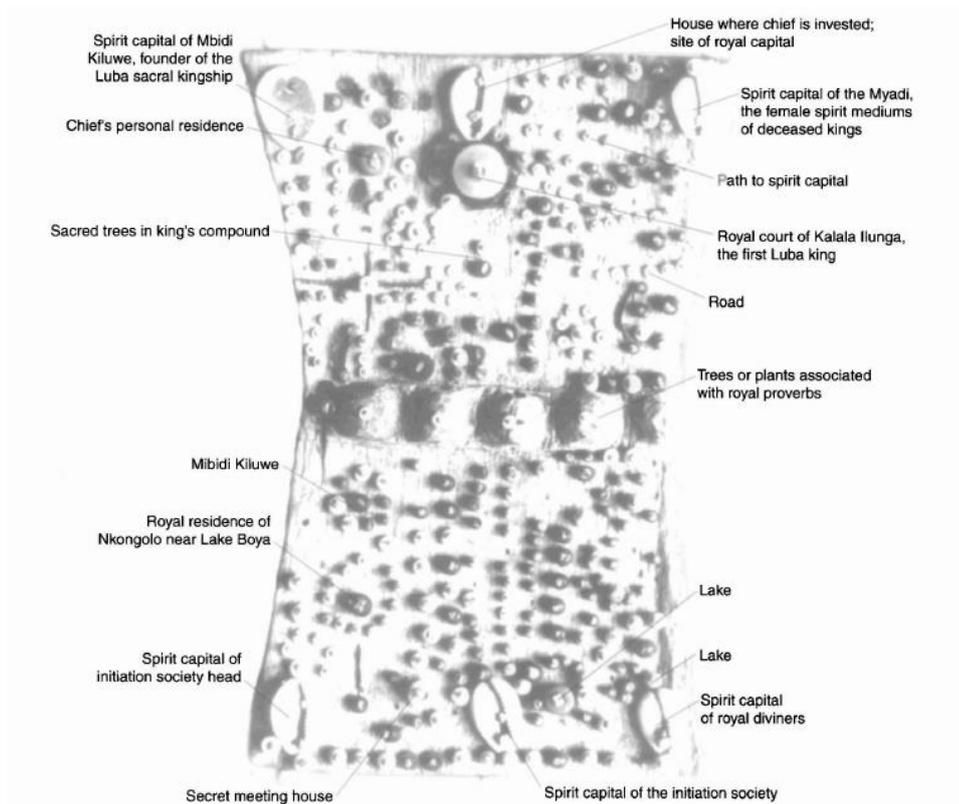


Fig. 19 - Tradução de uma *lukasa* (tábua de memória) Luba

Fonte: Basset, T. (1998) – *Indigenous Mapmaking in Intertropical Africa*, p. 33

As características físicas do local são muitas vezes representadas juntamente com elementos simbólicos que poderão tornar o mapa ininteligível para o “não iniciado” no simbolismo e religiosidade local.

No mapa seguinte, produzido no reino Luba, podemos ver a localização de chefados, rios e “entidades guardiãs” locais.

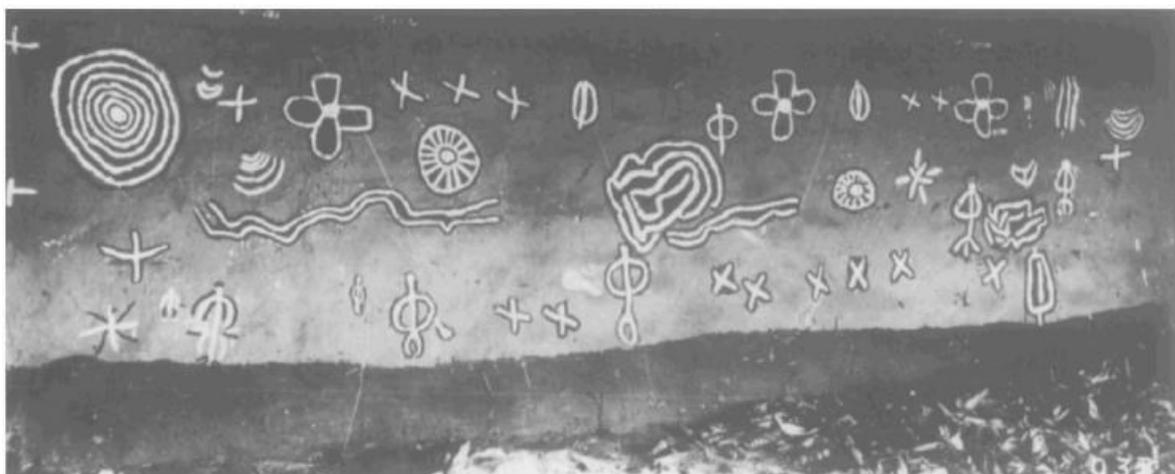


Fig. 20 - Mapa de parede Lukala para a cerimónia de iniciação Budye (BASSET, 1998)

Fonte: Basset, T. (1998) – *Indigenous Mapmaking in Intertropical Africa*, p. 32

No que diz respeito a mapas produzidos localmente no reino do Kongo, não conhecemos exemplares que reproduzam o espaço físico e que pudessem ter sido úteis para o nosso trabalho. Apesar disso, há que ter em conta que as comunidades destas regiões eram perfeitamente capazes de cartografar o espaço físico envolvente de forma eficaz e rigorosa. Inclusivamente as administrações e viajantes europeus que tinham como objectivo cartografar estas áreas, baseavam-se muitas vezes em mapas africanos. Tal como os mapas feitos na Europa, também estes mapas tinham detalhes relativos a rios, localidades, entidades políticas e detalhes sociais e culturais de cada comunidade (algo visível na cartografia mostrada anteriormente). Esta cartografia era bastante solicitada pelas autoridades europeias (BASSET, 1998: 33–41 ; BASSETT & PORTER, 1991: 370).

Este trabalho procurou recolher e analisar elementos cartográficos de várias proveniências e cronologias. Apesar de podermos afirmar que as mais completas e profícuas foram os mapas de origem portuguesa, não podemos desvalorizar as cartas de outras proveniências. De facto, quanto mais recuamos no tempo mais encontramos elementos cartográficos de origem não portuguesa.

Apesar de termos bastante cartografia disponível, nem sempre o que temos é relevante para o trabalho em causa. Procurámos usar cartografia que referenciasse caminhos, não considerando aquela só referia as localidades. É importante entender os percursos das “estradas”, as localidades por onde elas passavam, tornando os mapas sem essa informação irrelevantes para o trabalho.

Foram seleccionados sete mapas, com cronologias compreendidas entre os anos de 1747 e 1901. Nas peças cartográficas que analisámos para este trabalho estão identificados alguns dos caminhos que atravessavam o reino do Kongo. Estes caminhos, muito deles bem diferentes daqueles que são usados hoje em dia, dão uma ideia de como as pessoas circulavam pelo território em questão, mostrando assim quais as áreas cuja ligação seria uma prioridade para o poder e para o comércio.

A análise dos mapas mostrou que as vias sinalizadas mais comuns, apesar de existirem várias alternativas, são as que ligam as cidades de Luanda e de Mbanza Kongo/S. Salvador, bem como a que liga o Porto de Mpinda a Mbanza Kongo/S. Salvador. De facto, com a fundação de Luanda pela coroa portuguesa, é o eixo Mbanza Kongo/S. Salvador – Luanda que, de uma forma geral, vai regular as trocas comerciais entre o Kongo e o resto do mundo.

Apesar da importância de Luanda, também o porto de Mpinda e o Loango, mais a norte, continuam a assumir uma importância grande no escoamento de produtos e de escravos.

Os caminhos mais representados na generalidade da cartografia eram os que ligavam o interior à costa.

As vias de comunicação assumem um papel cada vez maior para uma presença e “exploração” eficaz do território por parte dos europeus. De facto, na maior parte dos casos, as localidades concentram-se junto às vias representadas cartograficamente pelos europeus. Este facto não se prenderá com a menor densidade de localidades longe das vias, mas talvez pelo facto de serem aqueles os caminhos conhecidos pelos europeus e, desta forma, as localidades que os ladeavam tornar-se-iam mais facilmente identificáveis.

Conhecer estes percursos, as localidades por onde passavam, quem as dominava e qual a origem e destino das caravanas, era uma vantagem para quem queria dominar este território, se não de forma efectiva, pelo menos comercialmente. O aumento gradual dos caminhos nos mapas sucessivamente mais recentes mostra essa preocupação.

Os mapas seleccionados para a execução deste trabalho são apresentados de seguida e estão ordenados cronologicamente. Nos anexos, devido ao tamanho dos mapas, optámos por não mostrar os mapas na totalidade, mas somente as áreas com a informação do nosso interesse.

- 1747 - Emmanuel Bowen (Mapa 1 – Anexos)

Do trabalho deste cartógrafo inglês, foi possível identificar o caminho que ligava Bumby a Cundi, passando por Mbanza Kongo/S. Salvador. Apesar disso, mostramos só o caminho entre Bamba e Cundi, já que a localização de Bumby (Bumbe?) nos parece errada. Esta localidade que Bowen identifica imediatamente a norte de rui Luege, é localizada bastante quilómetros a sul deste mesmo rio.

- 1827 - Vandermaelen (Mapa 2 – Anexos)

Neste trabalho do cartógrafo belga Philippe Vandermaelen é possível observar o percurso entre Luanda e Mbanza Kongo/S. Salvador. Este mapa, apesar de menos pormenorizado que outros trabalhos contemporâneos, define o caminho com as algumas localidades como referência: S. Paulo de Luanda, Salinas de Cacoaco, Quifandogo, Dande, Manifuta, Zola, Bamba e Mbanza Kongo/S. Salvador.

O problema, mais uma vez, é que muitas destas localidades não existem hoje e não podem ser identificadas no terreno com precisão.

- 1846 - Carl Ferdinand Weiland (Mapa 3 – Anexos)

Apesar de ser um mapa relativamente recente quando comparado com outros apresentados aqui, não é dada grande relevância à malha de caminhos que preenchia toda esta área. Para o autor, existem dois caminhos que ele achou relevante marcar, ambos entre Luanda e Cundi:

- 1) Um percurso um pouco mais directo que segue por uma zona mais litoral. Este caminho passa por Mbanza Kongo e atravessa o reino do Kongo;
- 2) O outro caminho sai de Luanda para Leste, mudando de direcção para Norte na localidade de Golungo Alto.

Analisando este mapa, ficamos com a ideia de que a prioridade do autor era marcar a ligação entre as cidades de Luanda e de Cundi.

- 1864 - Visconde de Sá da Bandeira (Mapa 4 – Anexos)

Este mapa, cuja elaboração foi coordenada pelo Visconde de Sá da Bandeira, não acrescenta muita informação aos caminhos no reino do Kongo, mas faz reflectir em relação a outras questões. De notar que a densidade de caminhos a sul do território kongolês reino é muito superior aquela que podemos ver na área do reino do Kongo.

O conhecimento e intervenção directa dos portugueses a sul do reino do Kongo, nomeadamente no reino do Ndondo, era bem maior que nas regiões em torno do rio Zaire. Este facto é observável na maior densidade de caminhos nos mapas europeus nas regiões a sul do reino em questão.

- 1885 - “Comissão de Cartographia” (Mapa 5 – Anexos)

Neste mapa elaborado pela “Comissão de Cartographia” e onde são também referidos os “ (...) *produtos agrícolas e mineiros da Provincia de Angola*”, já é possível ver as fronteiras acordadas nas Conferências de Berlim. Os limites do Noroeste de Angola, bem como os do enclave de Cabinda, já aparecem definidos no mapa.

Esta peça cartográfica mostra muitos dos caminhos que atravessavam o reino do Kongo. Apesar de mostrar muitos mais percursos, só são mostrados em anexo os caminhos que se relacionavam (directa ou indirectamente) com o reino do Kongo.

A densidade de caminhos que podemos observar neste mapa, mostra bem a maneira como o conhecimento espacial deste território ao longo do século XIX aumentou.

- 1887 – Justus Perthes (Mapa 6 – Anexos)

Este mapa, sendo dos mais recentes apresentados é também, por isso, mais rigoroso. É uma obra onde podem ser observados vários caminhos que atravessam o Kongo, nomeadamente caminhos que não encontramos noutros mapas.

Os caminhos encontrados neste mapa nem sempre são muito perceptíveis, o que nos fez não mencionar os caminhos que nos pareceram dúbios. Além de caminhos, podemos ainda observar muitas localidades que não são mencionadas na cartografia mais antiga.

- 1901 - Thomas Lewis (Mapa 7 – Anexos)

Lewis elaboraria um mapa referente a uma área mais pequena, imediatamente a Leste de Mbanza Kongo/S. Salvador, terminando no rio Nkisi. Apesar de ser menos abrangente, acaba por ser bastante mais pormenorizado e rigoroso.

Uma análise rápida mostra a abundância de localidades na proximidade dos caminhos. Este mapa tem, aparentemente, uma vantagem acrescida: revela as coordenadas de 12 localidades (S. Salvador, Kialundwa, Ntanda (Mbanza), Bangu, Kizulu (Arthington) Falls, Mpeveleka, Koma, Makela (Mbongi), Tadi, Kibokolo (Comber Sta.), Kimfuti, Kibulungu), o que deveria permitir a redução da margem de erro ao estimar os caminhos que as ligam.

Depois de colocarmos as coordenadas no mapa, na tentativa de localizar as cidades e aldeias mencionadas, percebemos que as coordenadas não estavam correctas. As poucas cidades mencionadas que continuam a existir (Mbanza Kongo ou Makela, por exemplo) e são perfeitamente identificáveis no mapa, não coincidem com as coordenadas mencionadas há 116 anos por Lewis. Como tal, optámos por sobrepor o mapa tendo em conta as referências físicas e não as coordenadas mencionadas.

Relatos de viajantes

Os relatos deixados por viajantes (militares, missionários, comerciantes) são uma parte essencial no desenvolvimento deste trabalho. Estes relatos, nem sempre completos e/ou perceptíveis, são os mais relevantes documentos escritos que chegaram aos dias de hoje, onde se podem encontrar referências às localidades na área de estudo.

Através da leitura destes documentos, podemos conhecer nomes de localidades, trajectos adoptados (nem sempre explícitos), condições de transporte e circulação de pessoas e mercadorias, estado dos caminhos ou maneira como as comitivas eram recebidas nos núcleos habitacionais atravessados. Em suma, é possível perceber todo o processo das viagens terrestres através do reino do Kongo.

Os percursos retirados dos relatos referidos são somente de europeus. Não há registos de relatos de populações autóctones, o que nos faz recorrer somente aos percursos experienciados por quem vinha de fora. De qualquer forma, os percursos percorridos por uns e outros não seriam diferentes, especialmente no que diz respeito a longas distâncias. Parece-nos óbvio que assim fosse, já que estes percursos eram sempre percorridos recorrendo às populações locais como guias e carregadores. Os caminhos percorridos pelos europeus não seriam diferentes dos caminhos utilizados pelos africanos.

Sendo o objectivo deste trabalho recuar o mais possível, foram seleccionados os relatos com informação mais relevante, bem como de cronologias que se completassem. Desta forma, os documentos aqui referidos estão cronologicamente compreendidos entre o século XVI e o século XIX. Como seria de esperar, são os relatos mais recentes que contêm mais informação, bem como informação mais facilmente comprovável.

As referências usadas pelos vários cronistas eram essencialmente as localidades atravessadas. Na leitura e interpretação da informação presente nestes relatos, deparamo-nos com entraves que são difíceis de resolver. A principal dificuldade é, sem dúvida, o facto de existirem muitas localidades que partilham os seus nomes ou que têm nomes semelhantes (p.e.: Bumbe, Bambe, Bembe, Bumba, Bamba). Cruzando estes relatos com mapas da época, muitas das vezes torna-se difícil identificar a localidade em causa, até porque nem sempre os nomes referidos na documentação estão escritos de forma correcta. Isto dificulta o traçado de caminhos, já que esta é a informação mais relevante para a definição das rotas de circulação. Outra das dificuldades prende-se com a menção à passagem e paragem em diversas localidades sem que o nome das mesmas seja referido.

Além das localidades, existiu ainda outra referência feita pelos viajantes que se mostrou essencial no traçados dos percursos – os cursos de água atravessados. Tal como acontece com algumas localidades, há cursos de água cujos nomes se alteraram ao longo do tempo. Ao contrário do que acontece com muitas localidades, essas alterações são simples “corruptelas” fáceis de descodificar.

Outro pormenor que me parece relevante quando analisamos os relatos por época, é o facto das crónicas mais completas corresponderem a épocas mais recentes. Este facto pode ocorrer por uma de duas razões:

- 1) Pelo desconhecimento territorial dos primeiros europeus que percorreram aquelas paragens, mencionando apenas as localidades que já conheciam, as que, nunca lá tendo estado, já conseguiam identificar ou simplesmente as que achavam relevantes. Como podemos observar pelos relatos mais recentes, além das localidades, até os cursos de água eram referidos;
- 2) Ou pela multiplicação de localidades ao longo de caminhos pré-existentes. Com a exigência cada vez maior de escravos e produtos africanos pelas potências europeias, a circulação de pessoas e bens aumenta, aumentando também o número de aldeias ao longo dos percursos. Estas aldeias poderiam assim disponibilizar homens e víveres para as caravanas que iam atravessando o território.

No fundo há que tentar entender o que condicionou o quê: se os caminhos condicionaram o aparecimento das aldeias ou se foram as aldeias que condicionaram o traçado dos caminhos.

As localidades atravessadas em cada um dos relatos, por ordem cronológica, são os seguintes:

- 1584 - Relato de Frei Diogo do Santíssimo Sacramento (BRASIO, 1952-56: Vol.3, 295 - 298)

Luanda
Bumbe
Bamba
S.Salvador

- 1610 - Relato de Frei Luís de Cácegas e de Frei Luís de Sousa a propósito da terceira missão dos Dominicanos ao Reino do Kongo (BRASIO, 1952-56: Vol. 5, 607 - 614)

Luanda
Foz do Dande *
Moala (Terras de Bumbo) *
Distrito de Bamba (capital) *

- 1625 - Relato do Padre Mateus Cardoso (BRASIO, 1952-56: Vol. 7: 369 - 385)

Luanda*
<i>Rio Dande</i>
Praia do Dande (Barra do Dande?) *
Moalla*
Bube
<i>Rio Loze</i>
Cidade de Bamba *
Mbanza Banga
<i>Rio Anbrizi</i>
Mbanza Bamba
Mbanza Gangazala
São Salvador

- 1780 – 1782 - Relato do Fr. Rafael de Castelo de Vide (CASTELO DE VIDE, 1859: 62 - 80)

Luanda
de barco até à foz do Dande
Libongo
Itaíbe
Mualla
Bube
<i>rio Loge</i>

Mossaba
Quinta
Songo
Budila
Yanga
<i>rio Mbrize</i>
Micondo
Quibenga
Mateque
Bumba
Inga

(1781) Micobanda
Bemba ou S. Salvador

(1782) Mapinda
S.Salvador

S.Salvador
Quizandula
Hiva
Quisungue
Metombe
Mapinda

Mapinda
Hiva
S.Salvador
Micondoambamba
Ensuco
Comma
<i>rio Mbrize</i>

(...)
Monte Quibango
Banza do Príncipe
<i>rio Mbdrige</i>
Banza do Infante de Comma
Ensuco

Entalla
Pessungo
Quioba
Ensico
Bamba

S.Salvador
Província do Micondo
<i>rio Mbrize</i>
maior Banza de Bamba
Província do Mossul
Província do Libongo
Dande
Bengo
Luanda
Quila
Luzaine
Gome
Tinda
Bumba
Banza de Quingoque
Quimaende
<i>rio Mbrize</i>
Banza Dutila
Mateca

Quilala ou Bumba
Cozo
<i>rio Loge</i>
Gando
Comma
Quitando
Monte Quibango
Fuengue

S.Salvador
Quende
Bamba
Libota
Lafuege
<i>rio Luanda</i>
Quende
<i>rio Mbrize</i>
(primeira) Banza da Bamba
Quilolo
rio Loge
Libongo
rio Mbrize

S.Salvador
Quilombo de Bua Lau
outro quilombo
S.Salvador

- 1845 – Relato de António Joaquim de Castro (CASTRO, 1880: 53 - 67)

S. José da Barra (desembarque)
<i>rio Lifune</i>
Libongo
Andui
Zulumongos
Cando
<i>rio Honzo</i>
Quizembe
<i>rio Uhezo</i>
Calunga
Quicembe
Bumbe
Impanzo Zopungue
Quimaleca
Quisampala
<i>rio Loge</i>
Loge
<i>rio Quimuanda</i>
Quimuanda
Quimbamba
Nemacuta Namuginga
<i>rio Uochechi</i>
Quengui
<i>rio Zabazaba</i>
Dambi
<i>rio Tombe</i>
Mantioteta
Tamba
Quibala
<i>rio Buma</i>

Quilau
Etuco Imbamba
Comolombo
Gungungua
Quinanguila
<i>rio Evorio</i>
<i>rio Dibaia</i>
Quinvemba
<i>rio Mutele</i>
Quiquixe
<i>rio Zamgalahupa</i>
<i>rio Mabobo</i>
<i>rio Manzonzo</i>
Quicande
<i>rio Zambuza</i>
<i>rio Lufua</i>
Mubango Cabrito
Calage
<i>rio Macoco</i>
Gombe
<i>rio Ambriz</i>
Mocolo
Manzau
<i>rio Quimanzau</i>
<i>rio Zario</i>
Tufuba
<i>rio Bonde</i>
Futuambumba
<i>rio Vocolo</i>
Vocolo
<i>rio Lua</i>
Mahembe

<i>rio Bobela</i>
<i>rio Maçangonia</i>
Quiungua
Mabumbe
Pélo
<i>rio Maçangonia</i>
Chiábula
Fumbi Amotanda
Motanda Acongo
Lumbe
Congo-Di-Acache
Congo-Di-Apatu
Quipacaça
<i>rio Lunda</i>
Chipélo
Bópáza Ihongo
S. Salvador do Congo

- 1858 - 1859 - Relato do Tenente Zacharias da Silva Cruz (CRUZ, 1858 - 1859)

Bembe
Bonde
Pamba
Quimacanza
<i>Rio Callucalo</i>
Callo
Vungo
Detari
Quicamba
Cucuaco
Bengo
Mabanga

Quimacuenda
Quimacuenda a Velha
Loanda (não a capital)
Cacuaquía
<i>riacho Bambe</i>
Loquingo
Quilobanga
Quinpamba
Quitare
Mabamba
Quina
Punço
Quimuanda
<i>rio Lunda</i>
Loanza
Sanzambo
(matas de) Mossangala
Quinisalla
Catende
Riba
<i>riacho Molequelo</i>
Cazonga
<i>rio Enzoco</i>
Ebuque
Quipango
<i>rio Coco</i>
Mállo
Quincollo
<i>rio Luége</i>
S. Salvador

- 1858 - Relato de John Joachim Monteiro (MONTEIRO, 1858: 84 - 103)

Ambriz
Quincollo
Quingombe
Quiballa
Quirillo
Quianquilla
Quilumbo
<i>rio Lifua</i>
Bembe

Sistemas de Informação Geográfica

Com as novas tecnologias a avançar a um ritmo alucinante, é cada vez mais usual recorrer ao uso de Sistemas de Informação Geográfica em estudos de análise de paisagens e territórios.

Um Sistema de Informação Geográfica (SIG) pode ser definido de várias formas, mostramos aqui três delas, propostas pelo *National Center for Geographic Information and Analysis*:

“Um SIG é uma forma particular de Sistema de Informação aplicado a dados geográficos”.

“Um SIG manipula dados referenciados geograficamente assim como dados não-espaciais e inclui operações para suportar análises espaciais”.

“Um SIG pode ser visto como um sistema de hardware, software e procedimentos projectados para suportar captura, gerenciamento, manipulação, análise, modelagem e consulta de dados referenciados espacialmente, para solução de problemas e planeamento e gerenciamento”.

De facto, os SIG destacam-se por permitirem manipular dados gráficos e alfanuméricos de forma integrada, aumentando assim a facilidade da análise e o rigor na interpretação (FILHO & IOCHPE; 1996: 2).

Esta ferramenta foi usada pela primeira vez no século XIX, ainda não apoiada na informática, tendo evoluído e maximizado a sua eficácia neste tipo de análises desde então.

Parte deste trabalho foi realizada recorrendo a dois programas informáticos SIG: o Qgis, na versão 2.16.2, e o Grass na versão 6.4.3.. Existem muitas mais opções de *software*, mas optei por estes por três motivos: a eficácia de ambos, a maneira perfeita como se complementam e o facto de serem gratuitos e de utilização livre.

Estes programas têm também pontos fracos que podem condicionar a eficácia dos trabalhos neste campo. Apesar de serem de acesso livre, a complexidade que algumas tarefas assumem implica que, idealmente, o operador do *software* tenha alguma formação no mesmo. Esta questão poderá ser ultrapassada com a cada vez maior oferta de cursos no mercado.

No caso da arqueologia, este *software* é cada vez mais usado, aumentando assim o número de *plugins* – programas informáticos que têm como objectivo dar novas capacidades ao programa maior ao qual estão associados - que se adequam às necessidades desta área de estudo. Estes *plugins* são normalmente desenvolvidos por curiosos e técnicos que adaptam o programa às suas próprias necessidades, o que nem sempre é adequado para quem os usa para outros fins.

Toda a cartografia descarregada, bem como a que foi encontrada em arquivos e posteriormente digitalizada e georreferenciada, foi trabalhada com o sistema de coordenadas WGS 84. A maior parte das cartas descarregadas estavam georreferenciadas neste sistema, levando-nos a optar por ele de forma a reduzir o número de documentos cujas coordenadas teriam que ser reconvertidas.

Depois de muita pesquisa *online* onde foi encontrada muita cartografia de elevada relevância, já que há cada vez mais bases de dados virtuais onde cartografia antiga é armazenada e disponibilizada ao público, foram ainda encontradas peças de elevada importância no Departamento de Geografia da Universidade de Coimbra. Estes mapas foram digitalizados e georreferenciados, tendo sido posteriormente cruzados com todos os outros elementos encontrados. Esta cartografia, depois de digitalizada, foi trabalhada em formato TIFF e JPEG. Os mapas antigos, por não terem rigor suficiente em relação a dimensões e distâncias, foram usados mas com bastantes reservas. Um trabalho deste tipo requer rigor e erros mínimos, mas grande parte das localidades referidas na documentação só podem ser identificadas através destes mapas antigos. A sua georreferenciação foi feita com o maior rigor possível, de forma a minimizar erros e garantir ao máximo o rigor do trabalho.

A cartografia antiga foi carregada no Qgis e ajustada da melhor forma possível ao terreno, tendo como base as fotografias aéreas da Google e da Microsoft (via Bing).

No que diz respeito à documentação escrita e às localidades nela referidas, fomos marcando estas povoações na fotografia aérea do Google Earth e, depois do percurso estar completo, importámos esta informação para o *software* SIG em ficheiro KML. Como referi anteriormente, muitas das localidades mencionadas na documentação, não são identificáveis na cartografia actual. Como tal, foi necessário recorrer à cartografia antiga de forma a identificar o local destas povoações.

Caminhos Óptimos

Um dos objectivos deste trabalho é tentar perceber se os caminhos usados para percorrer o território do Kongo corresponderiam aos percursos mais rápidos entre as localidades. Em princípio, esta é a lógica que impera quando se definem percursos entre dois pontos no terreno. Este exercício é puramente teórico, já que há muitas incógnitas que, à luz do conhecimento actual, ainda não são possíveis de conhecer. Por exemplo, se existia alguma razão desconhecida, política ou religiosa, que impedisse que uma caravana pudesse circular por um determinado local.

Com *software* Qgis, apoiado pelo *software* Grass, foi possível traçar “caminhos óptimos” entre localidades que considerámos relevantes. Por “caminho óptimo”, entenda-se o percurso mais rápido, e que implique o menor esforço possível ao viajante, entre dois pontos. Para se definirem estes percursos, é conveniente que sejam usadas um grande número de variáveis: orografia, cursos de água, vegetação, obstáculos vários, etc. Por norma, a orografia é a variável mais relevante neste tipo de estudos.

Para que seja possível realizar esta operação, é necessário recorrer a uma *layer* - designação mais comum para uma camada quando nos estamos a referir a um ambiente SIG, correspondendo basicamente à mesma palavra mas em língua inglesa - ou camada de informação no Qgis denominada MDT – Modelo Digital de Terreno.

Um MDT é um modelo digital que descreve a altimetria de um terreno, recorrendo somente a dados numéricos. Este Modelo Digital de Terreno é camada *raster* constituída por pixéis, a cada pixel é atribuído um valor numérico correspondente à altimetria média da área territorial abarcada pela área a que o pixel corresponde no mapa. O pixel não corresponde por isso a um ponto do terreno, mas sim a uma fracção deste mesmo terreno. No caso do MDT usado para realizar este trabalho, cada pixel corresponde a um quadrado com 30 metros de lado.

É importante referir que um território, uma paisagem, um percurso, nunca poderão ser completamente “matematizados”. Há elementos que fazem parte de uma paisagem, alguns até difíceis de descrever já que não são propriamente qualificáveis e quantificáveis, que nunca poderão ser considerados num sistema deste tipo: a adopção de determinado caminho por motivos religiosos hoje desconhecidos, afinidades com marcadores territoriais desenvolvidas ao longo de muito tempo que nunca poderão ser transformadas em números ou matrizes, a impossibilidade de atravessar determinada área devido a um qualquer tabu, a existência de uma qualquer aldeia hostil que obrigasse o viajante a alterar o seu caminho, etc. Razões como estas, não sendo fruto de algo passível de observar no terreno, não são possíveis de considerar neste processo.

Como nos parece óbvio, este território seria atravessado por milhares de percursos. As localidades não existiriam isoladas e as pessoas circulariam entre aldeias e cidades

Para o caso em questão, foi a orografia juntamente com a localização de aldeias que sabemos que estariam ao longo dos percursos, que ajudaram a traçar estes caminhos. Estas localidades são mencionadas na cartografia, bem como nos relatos de muitos viajantes que percorreram aquelas paragens.

Em seguida, enumeramos os “caminhos óptimos” estimados e a razão pela qual calculámos cada um deles. Os mapas serão apresentados e comentados no capítulo seguinte.

- Ambriz – S. Salvador/Mbanza Kongo

O Ambriz é o local que corresponde ao único porto de mar entre o porto do Mpinda e o porto de Luanda. Este facto dava uma importância estratégica acrescida a este local, pelo que seria sempre uma alternativa para escoar produtos, caso houvesse algum bloqueio a norte ou a sul. Desta forma, consideramos que o acesso a este porto também seria um percurso a ter em conta.

- S. Salvador/Mbanza Kongo – Kitacko

Kitacko é uma localidade que aparece num mapa de 1731, da autoria de Jean-Baptiste Bourguignon d'Anville (Mapa 8 – Anexos), que se encontra incluso na obra “Relation Historique de L’Ethiopie Occidentale” (Cavazzi & Labat, 1732). Este mapa não foi usado no trabalho, porque o percurso que apresenta é o mesmo que podemos ver no trabalho de Edward Bowen de 1747 (Mapa 1 – Anexos). Apesar disso, foi possível identificar a localidade de

Kitacko no mapa de d’Anville, não estando esta no de Bowen, implantá-la no terreno e usá-la como referência para o cálculo dos “caminhos ótimos”.

Esta é a primeira metade de um percurso maior, entre Mbanza Kongo e Cundi, tendo Kitacko como ponto de referência.

- Kitacko – Cundi

Este percurso corresponde à segunda metade do caminho entre Mbanza Kongo – Cundi. Este troço corresponde ao “caminho ótimo” entre as localidades de Kitacko e Cundi.

S. Salvador/Mbanza Kongo – Cundi (junção dos dois caminhos anteriores)

Este caminho aparece definido em cartografia antiga, nomeadamente no mapa de Bower e no de d’Anville (mapa 1 e mapa 8 – anexos) A sua existência é, por isso, indelével. Como tal, procurámos calcular o “caminho ótimo”.

- Mbanza Sundi – Kitacko

Este percurso que sai da capital rumo a Este é mencionado em vários textos e cartografia. O contacto entre Mbanza Kongo e o *hinterland* africano dar-se-ia essencialmente por este caminho.

Para que o caminho calculado se aproximasse do caminho real, foi necessário ter em conta a localidade de Kitacko.

Mbanza Sundi, como capital provincial, deveria ter ligação a tão importante rota. Esta foi a razão por termos optado por estimar este “caminho ótimo”.

- Ngongo Mbata – Kitacko

No caminho que propomos para a ligação entre Ngongo Mbata aos limites Leste do reino, usamos também a localidade de Kitacko como referência. Ngongo Mbata é uma cidade que assume um carácter importante na dinâmica das trocas do reino do Kongo, local onde passariam caravanas vindas e a caminho do interior do continente africano.

- Nzeto – S. Salvador/Mbanza Kongo

Optámos por ter em conta a aldeia do Nzeto (antigo Ambrizete), uma localidade presente na cartografia do século XIX.

- Mindouli – Loango

Este percurso desenvolvia-se na zona norte do reino do Kongo, ligando uma importante área de mineração de cobre (Mindouli) à costa (Loango).

Por aqui passariam também as caravanas que, vindas dos mercados do Pool, se dirigiam ao porto do Loango.

- Pool – Mindouli

Ligava a zona mineira de Mindouli aos mercados da região do Pool. Tal como foi dito anteriormente, o percurso que ligava o Pool ao porto do Loango, passava por esta região de exploração mineira, o que fazia com que este caminho fosse economicamente muito relevante.

Loango - Pool (junção dos dois caminhos anteriores)

Tendo em conta a área de Mindouli como ponto médio entre Pool e Loango, os mercados do Pool poderiam perfeitamente seguir este percurso, passando pelas minas de Mindouli, rumando por fim ao porto de Loango de onde as mercadorias seriam escoadas para a costa.

- Ngongo Mbata – S. Salvador/Mbanza Kongo

As primeiras escavações em Ngongo Mbata terão acontecido na década de 30 do século passado e têm decorrido, de forma mais ou menos regular, desde então. A última intervenção arqueológica, da responsabilidade do projecto “Kongo King”, mostrou que este local tinha uma grande influência europeia (quer pela presença de uma igreja, quer pelo espólio recolhido). Seria um local perfeitamente integrado nesta rede de trocas.

Foi com base nisso que procurámos inserir esta localidade na malha de caminhos proposta, ligando-a assim à capital Mbanza Kongo.

- Mpinda – S. Salvador/Mbanza Kongo

O percurso entre estes dois pontos, do ponto de vista do contacto entre o mundo kongolês e o europeu, talvez seja o mais icónico. A primeira vez que uma comitiva portuguesa se aventurou para o interior rumo à capital do reino do Kongo, foi precisamente a partir do porto de Mpinda. Como tal, não poderíamos deixar de calcular este caminho óptimo.

- Mindouli – S. Salvador/Mbanza Kongo

Caminho estimado entre a importante região de Mindouli e a capital Mbanza Kongo. Apesar de Mindouli se situar num território periférico, a sua importância económica (zona de extracção de cobre) seria com certeza mais que suficiente para que uma ligação entre estas duas localidades se justificasse.

- S. Salvador/Mbanza Kongo – Sakusi

O sítio arqueológico de Sakusi foi um local escavado no início dos anos 80 do século passado por Bernard Clist e Pierre de Maret, onde foram identificados fragmentos cerâmicos do tipo “Group II ou Bbafu”, datados de entre 1400 e 1800 d.C. (CLIST *et al.*, 2015). Este tipo de cerâmica foi encontrado noutras localidades deste território, o que indicia uma circulação generalizada de recipientes deste tipo.

Deste modo, optámos por calcular o “caminho óptimo” entre este local e a cidade de Mbanza Kongo.

- Matadi – Matadi – S. Salvador/Mbanza Kongo

Matadi era uma localidade junto ao rio Congo, na margem esquerda, onde partiam e chegavam embarcações que transportavam produtos de e para a foz deste rio. Como tal, era uma localidade muito importante no processo comercial, especialmente na ligação à capital.

De Matadi partiria um caminho rumo a Mbanza Kongo, sendo este caminho aquele que pretendemos estimar. Entre estas duas localidades o volume de circulação de pessoas e bens seria bastante relevante.

- Mbanza Sundi – Matadi – S. Salvador/Mbanza Kongo
- “Caminho óptimo” entre duas cidades capitais, uma da província (Mbanza Sundi) outra do reino (Matadi – S. Salvador/Mbanza Kongo).
- Luanda – S. Salvador/Mbanza Kongo

Depois da fundação de Luanda por Pedro Dias de Novais em 1575, este torna-se o entreposto comercial costeiro mais importante entre os reinos do Kongo e de Portugal.

A grande maioria dos produtos que saíam de território africano em barcos de bandeira portuguesa partiam de Luanda. Muitos dos produtos que vinham do reino do Kongo, passavam pela cidade de Mbanza Kongo antes de rumar a Luanda.

- Cundi (RANGLES,1968) – Cundi

Randles (1968) coloca uma localidade de nome Cundi junto ao rio Cuango, muito a sul da localidade com o mesmo nome já mencionada anteriormente. De facto, a outra localidade com o mesmo nome localiza-se no ponto em que o rio Coango desagua no rio Kasai.

Poderá ter havido uma confusão na marcação cartográfica da localidade ou, de facto, poderão ter existido duas localidades com o mesmo nome, algo que não é anormal nestes territórios.

É com base nisto que optámos por estimar o caminho óptimo entre as duas localidades de nome Cundi.

- Mbanza Kongo – Cundi (RANGLES,1968)

Caminho óptimo entre a localidade de nome Cundi mencionada no mapa de Randles e a capital do reino. Caso esta localidade de facto existisse (e não correspondesse a um erro cartográfico), então muito provavelmente teria uma ligação a Mbanza Kongo.

Mbanza Kongo - Cundi (junção dos dois caminhos anteriores)

Esta é mais uma possibilidade de percurso entre estas duas localidades, desta vez tendo como referência a localidade de nome Cundi mencionada aparece no mapa de Randles. Este “caminho óptimo” é realizado tendo em conta as localidades de início e final, considerando a localidade de Cundi que aparece no mapa de Randles como ponto intermédio.

- Sakusi – Kitacko

Sakusi era um local junto ao rio Congo, onde foi levada a cabo uma escavação arqueológica no âmbito do projecto “Kongo King” e descobertos fragmentos cerâmicos que atestam a existência de uma localidade (de Maret and Clist 1985).

- Kindoki – Mbanza Kongo

Kindoki foi um sítio escavado no âmbito do projecto “Kongo King”, sabendo-se desta forma que estamos perante um local de assentamento populacional.

A variedade de produtos oriundos de várias regiões europeias indicia que este estaria em contacto com uma rede de circulação e troca destes mesmos produtos, sendo por isso provável uma ligação deste local S. Salvador/Mbanza Kongo.

- Kindoki – Kintacko

Este caminho liga a localidade de Kindoki, identificada no âmbito do projecto “Kongo King”, e onde foram encontrados os mais vários vestígios não autóctones, à localidade de Kintacko.

- Bembe – Mbanza Kongo

O Bembe era um dos locais de passagem mais importantes entre Mbanza Kongo e Luanda. Nesta povoação foi instalado um forte português e existia uma área de extracção de cobre. Assumia por isso uma importância que muitas outras localidades não tinham. Não seria somente o local de passagem, mas uma localidade com importância económica no contexto da influência e domínio português na área.

- Bembe – Ambriz

Sendo o Ambriz um ponto estratégico, já que correspondia ao único porto entre Mpinda e Luanda e o mais perto do Bembe, faz todo o sentido estimar o “caminho óptimo” entre o Ambriz e o Bembe, comparando-o com o caminho conhecido.

Discussão de Resultados

Tendo como base somente 7 mapas e 7 relatos de viajantes, pensámos a determinada altura que estávamos a trabalhar com poucos dados. De facto, são números que podem parecer escassos para tão grande território, mas que correspondem a uma malha bastante razoável de caminhos. A cartografia escolhida contém inúmeros caminhos traçados por todo o território kongolês (e não só). Quando associámos os caminhos representados na cartografia aos que recuperámos de relatos recolhidos e, numa fase posterior, os comparámos com os “caminhos óptimos” determinados pelo *software* Qgis, então essa percepção inicial alterou-se.

A utilização de mais informação gráfica iria resultar num aumento de ruído visual que em nada melhoraria o resultado final. De facto, com a documentação gráfica que recolhemos, ficamos com um território completamente atravessado por caminhos/percursos/rotas que nos podem ajudar a compreender a dinâmica de toda a circulação nesta imensa área.

Há que sublinhar que os mapas e os relatos dão a quem os analisa uma visão eurocêntrica do território e dos percursos. Os caminhos registados eram os que interessavam ao cartógrafo/autor por interesses económicos, militares, profissionais, não correspondendo à totalidade de caminhos existentes. Existiriam muitos mais que não terão sido registados por desinteresse ou por desconhecimento de quem realizou elaborou o mapa. Como nos parece óbvio, numa visão geral sobre este território, não seria possível colocar todos os caminhos; além disso, o que nos interessou desde o início era tentar entender de forma geral quais os caminhos usados para cruzar este território.

No que diz respeito somente aos relatos de viajantes, mais de 90% das localidades mencionadas não existem hoje, ou simplesmente não é possível a sua localização numa base cartográfica recente, sendo a única hipótese de pesquisa a ida ao terreno. Apesar de termos tido acesso a cartografia antiga, alguma apresentada aqui, onde muitas dessas localidades aparecem mencionadas, não é possível marcar essas localidades em fotos aéreas ou cartografia actual

tendo como base a cartografia antiga, já que os mapas antigos não são rigorosos. Caso o fizéssemos, estaríamos a somar o erro dos mapas ao potencial erro dos relatos.

Em todos os relatos foi possível encontrar algumas localidades referidas também na cartografia antiga usada neste trabalho. A saber:

Frei Diogo do Santíssimo Sacramento, no ano de 1584, menciona as seguintes localidades:

1. Bumbe é referida referida no mapa de 1864;
2. Bamba ser encontrada nas peças cartográficas de 1827, de 1846 e de 1864.

No relato da terceira missão dos monges dominicanos ao reino do Kongo, que ocorreu em 1610 a seguinte localidade:

1. Moalla está registado no mapa de 1864.

O Padre Mateus Cardoso, em 1625, na sua viagem entre Luanda e Mbanza Kongo/S. Salvador, relata que passa em:

1. Barra do Dande referida também nos mapas de 1827 e 1864;
2. Moalla mencionada no mapa de 1864;
3. “Cidade de Bamba” presente nos mapas de 1864 e 1887;
4. “Mbanza Bamba” que podemos encontrar no mapa de 1864.

Fr. Rafael de Castelo de Vide menciona várias das suas viagens pelo reino do Kongo, realizadas entre 1780 e 1782, referindo várias localidades encontradas nos mapas estudados:

1. Libongo é mencionado nas peças cartográficas de 1846 e 1864;
2. Itaíbe aparece no mapa de 1864;
3. Mualla é referido no mapa de 1964;
4. Bube aparece nos mapas de 1885 e 1864;
5. Mossaba no mapa de 1846;
6. Quinta aparece nos mapas de 1864 e no de 1887;
7. Songo é mencionado nos mapas de 1864 e de 1885;
8. Budila aparece nos mapas de 1864 e 1887;
9. Micondo é referido no mapa de 1864;
10. Bumba aparece no mapa de 1864;
11. Inga está registado nos mapas de 1885 e 1864;

12. Dande aparece na carta de 1885;
13. Bamba está registado no mapa de 1864 e 1887.

António Joaquim de Castro, em 1845, faria uma viagem que o levaria de S. José da Barra a Mbanza Kongo/S. Salvador. As localidades que relata que podemos encontrar na cartografia estudada são as seguintes:

1. Libongo aparece nos mapas de 1847 e 1864;
2. Impanzo Zopungue está registado no mapa de 1887;
3. Quimaleca é mencionada nos mapas de 1864 e 1885;
4. Quibala aparece nas cartas de 1864 e 1885;
5. Quinanguila é mencionada no mapa de 1864;
6. Mocolo aparece no mapa de 1864 e no de 1887.

John Joachim Monteiro, no ano de 1858 faz a sua viagem entre Ambriz e o Bembe, mencionando as seguintes localidades que também aparecem nos mapas:

1. Ambriz aparece nos mapas de 1864, 1885 e 1887;
2. Quincollo é mencionado na carta de 1864;
3. Quingombe é referido no mapa de 1864;
4. Quiballa aparece nos mapas de 1864, 1885 e 1887;
5. Quianquilla é referida no mapa de 1864;
6. Quilumbo aparece no mapa de 1864;
7. Bembe é mencionado nos mapas de 1864 e 1887.

O Tenente Zacharias da Silva Cruz, em 1858, viaja do Bembe para Mbanza Kongo/S. Salvador, passando pelas seguintes localidades que também aparecem nos mapas estudados:

1. Bembe é mencionado nos mapas de 1864 e 1887;
2. Quina aparece no mapa de 1864.

Depois da análise e cruzamento de dados entre cartografia e relatos históricos, percebemos que são mapas do século XIX, portanto os mais recentes, aqueles que dispõem de mais informação. Interessante perceber que esses mesmos mapas contêm locais que já eram referidos em relatos de viajantes há mais de dois séculos, por vezes há quase três.

Depois de se proceder à digitalização todos os caminhos e do seu traçado ser adicionado a uma só base cartográfica, observamos facilmente que existem percursos preferenciais, coincidentes com a conjuntura política de domínio comercial europeu. Por exemplo, a forma como Luanda foi assumindo um papel cada vez maior no comércio (e tráfico negreiro) transatlântico em detrimento da foz do rio Congo, ou a forma como, mais tarde, o porto do Loango foi um ponto cada vez mais importante devido às novas potências europeias que lá se instalavam, desviando mercadoria das mãos dos comerciantes portugueses baseados em Luanda. Sublinharia também os conflitos que terão originado instabilidade interna nos finais do século XVII e início do século XVIII, o que poderá também ter levado à alteração de caminhos e rotas comerciais. Os mapas seguintes, apresentados no Volume II deste trabalho, procuram comparar directamente os caminhos presentes na cartografia e os “caminhos óptimos” gerados. A fotografia aérea que serve de base mantém, em fundo, o nome de localidades actuais. As localidades que correspondem às extremidades dos “caminhos óptimos” gerados mantêm os antigos nomes referidos na cartografia ou nos relatos analisados.

S. Salvador/Mbanza Kongo - Ambriz (Mapa 10 – Anexos)

A importância estratégica deste porto de mar, bem como os registos cartográficos de que esta localidade estava conectada com a capital do reino, tornam este caminho muito relevante.

O “caminho óptimo” estimado passa muito distante do percurso registrado no mapa de 1864, chegando mesmo a uma diferença de 60 quilómetros. O “caminho óptimo” é mais costeiro e, saindo de Ambriz, inflecte para o interior muito mais a norte que o caminho marcado na cartografia de 1864. Esta última segue para Nordeste logo à saída do Ambriz, contrariamente ao “caminho óptimo” que segue pela linha de costa (sentido Nor-noroeste) aproximadamente por 30 quilómetros antes de inflectir para o interior do território.

Uma disparidade desta ordem terá razões que poderão estar relacionadas com a existência de uma ou mais localidades não conhecidas e, por isso, não consideradas no processo de cálculo do “caminho óptimo”, ou mesmo por existir determinado território hostil, obrigando a percorrer um caminho alternativo longe de perigo.

Tendo em conta a última hipótese, se observarmos ambos os caminhos considerando a configuração das 6 províncias kongolesas, podemos observar que o caminho marcado no mapa não atravessa a província do Soyo, ao contrário do caminho óptimo. De facto, pelo que foi

sendo observado através desta análise, não é normal que um “caminho óptimo” se afaste tanto do caminho relatado ou registado na cartografia.

Se considerarmos que a província do Soyo, no século XVII, atinge a independência da coroa kongolesa, então não nos parece descabido propor que da coroa kongolesa possa ter querido manter manter as trocas com Portugal através de Luanda, sem passar pela antiga província secessionista.

Luanda – Ambriz (Mapa 11 – Anexos)

Este percurso entre Luanda e Ambriz é parte de um caminho mais longo que ligava Luanda a S.Salvador/Mbanza Kongo. O caminho dos vários mapas analisados, entre estas duas localidades, corresponde de forma geral ao estimado via “caminhos óptimos”.

De facto, estando ambas as cidades junto à costa e tendo esta uma orografia suave, não sofrendo mudanças abruptas de cota, então seria sempre o caminho mais fácil. O “caminho óptimo” gerado desenvolve-se ao longo de 140 quilómetros.

A opção tomada pelos viajantes coincide por isso com o “caminho óptimo” gerado pelo Qgis, que a o caminho seguido por eles era o caminho menos acidentado e mais directo.

S. Salvador/Mbanza Kongo – Cundi (Mapa 12, Mapa 13 e Mapa 14 – Anexos)

Este percurso surge em vários mapas considerados, o de 1747 e o de 1847, o que mostra que seria um caminho relevante para a dinâmica de transporte através do reino do Kongo.

Se tivermos em conta a cartografia relativa a esta área, este é o percurso registado que mais entra para o interior do continente africano – entre S. Salvador/Mbanza Kongo e a cidade de Cundi, uma localidade na margem esquerda do rio Cassai.

Para motivos de comparação, estimámos o “caminho óptimo” entre S. Salvador/Mbanza Kongo e Cundi de três diferentes formas: directo (Mapa 12 - Anexos), passando por Kitacko (Mapa 13 – Anexos) e passando por outra localidade de nome Cundi que Randles refere (Mapa 14 – Anexos).

O “caminho óptimo” Mbanza Kongo – Cundi vai desenvolver-se em sensivelmente metade do seu percurso por via fluvial – seria assim um trajecto bem mais seguro, além de mais rápido (Mapa 12 – Anexos).

Usando a localidade de Kitacko como ponto de controlo médio neste percurso, o último terço do percurso acompanha, grosso modo, a estrada actual (mapa 13 – Anexos).

A terceira hipótese de percurso entre a capital Mbanza Kongo e a localidade de Cundi, prende-se com o facto de termos identificado num mapa da autoria de Randles (1968) que pretendia retratar o reino do Kongo nos finais do século XVI/início do século XVII, localizando uma localidade de nome Cundi bem a sul da Cundi junto do rio Cassai.

Esta nova Cundi, localizada na margem direita do rio Cuango e a 175 quilómetros a Sul (em linha recta) cidade junto ao rio Cassai, poderá não ter sido mal referenciada. Apesar disso, é comum encontrar localidades com o mesmo nome ou com nomes semelhantes nestas paragens. Foi com base neste facto que optámos por calcular o “caminho óptimo” entre Mbanza Kongo e a Cundi junto ao rio Cassai, considerando que o caminho passa também junto de Kitacko (a referência já usada anteriormente) a nova localidade do Cundi (Mapa 14)

O resultado foi um percurso de aproximadamente 600 quilómetros que, no último terço do percurso, se aproxima bastante da estrada actual. Isto mostra mais uma vez que, pelo menos o percurso actual, segue o mesmo princípio dos “caminhos óptimo”.

Mbanza Sundi – Kitacko (Mapa 15 – Anexos)

Apesar de não termos evidências da ligação entre Mbanza Sundi e Kitacko, fazemos este exercício que não nos parece ser de todo descabido. De facto, como capital de província, Mbanza Sundi teria também um fluxo de produtos que não podemos desconsiderar. Como tal, seria lógico que tivesse uma ligação ao caminho Mbanza Kongo – Cundi, ficando assim com uma conexão directa com o interior do continente africano.

Este caminho não vem registado em cartografia e é puramente um exercício teórico.

Este percurso totaliza 170 quilómetros e, num troço de aproximadamente 2/3 do percurso total, este caminho desenvolve-se paralelamente ao percurso definido por Clist (Mapa 9 – Anexos) (bem como a um percurso que está registado nos mapas de 1747 e de 1847, apesar de passarem a maior distância) (CLIST et al: 2015, 466). O caminho elaborado por Clist faz passar a rota que se dirigia à região do Kuango a 10 quilómetros de Mbanza Sundi. Sendo o percurso do investigador francês apenas um esboço, não parece de todo estranho considerar que o caminho que se dirigia à região do Kuango corresponderia, grosso modo, a parte do caminho óptimo entre Mbanza Sundi e Kitacko.

Ngongo Mbata – Kitacko (Mapa 16 – Anexos)

O sítio de Ngongo Mbata foi selecionado já que, além de identificado na documentação, foi também intervencionado arqueologicamente pelo projecto “Kongo King”, já mencionado anteriormente.

Ngongo Mbata era uma localidade que ficaria na rota que ligava S. Salvador/Mbanza Kongo aos limites Leste do reino do Kongo (HILTON: 1985, 76), rota essa que passaria também por Kitacko. Desta forma, seria imperativo estimar o “caminho óptimo” entre estas duas localidades com o intuito de perceber qual a ligação mais rápida e de menor esforço entre as duas localidades.

O “caminho óptimo” estimado, que se desenvolve ao longo de 165 quilómetros, não é muito diferente da proposta de rota feita por Bernard Clist (Mapa 9 – Anexos), apesar desta última não ter sido traçada de forma rigorosa (CLIST et al: 2015, 466).



Fig. 21 - Detalhe de um mapa de 1650, elaborado por Johannes de Jansson, em que Ngongo Mbata aparece designado por Congo de Batta. O Norte neste mapa é para a esquerda.

Fonte: Jansson, J. (1650). Regna Congo et Angola. Amsterdão.

S. Salvador/Mbanza Kongo - Nzeto (Mapa 17 – Anexos)

O Nzeto é uma pequena localidade costeira, onde a actual estrada que liga a capital Luanda à cidade de S. Salvador/Mbanza Kongo inflecte para o interior. É uma das localidades costeiras mais próximas da actual capital da província do Zaire.

Apesar de não existirem referências históricas relevantes a esta localidade, optámos por estimar o “caminho óptimo” entre estas duas localidades.

Saindo da localidade do Nzeto, é necessário percorrer sensivelmente 85 quilómetros para nos cruzarmos com o “caminho óptimo” entre Mbanza Kongo e Luanda. Depois dessa distância, os caminhos sobrepõe-se.

Loango – Pool Malembo (Mapa 18 – Anexos)

Este percurso corresponderia a uma rota economicamente muito importante. Além de ligar um importante porto marítimo a uma região de mercados e trocas comerciais de monta (incluindo a mais lucrativa das actividades: venda de escravos), passava ainda por uma importante zona de mineração do cobre – a região de Mindouli (HILTON: 1985, 116).

A rota proposta por Clist parece coincidir “grosso modo” com o “caminho óptimo” gerado pelo Qgis: um percurso relativamente directo para a costa, divergindo sensivelmente 27 quilómetros no último terço do caminho. O “caminho óptimo” tem sensivelmente 520 quilómetros.

Este facto poderá estar relacionado com a existência e atravessamento de uma ou mais localidades importantes que não foram identificadas e, por isso, não foram tidas em conta no cálculo do “caminho óptimo”.

S. Salvador/Mbanza Kongo - Ngongo Mbata (Mapa 19 – Anexos)

Duas importantes localizadas, identificadas documental e arqueologicamente, sabendo-se também que estavam directamente ligadas pelo percurso que se dirigida do Leste do reino à capital do mesmo.

O “caminho óptimo” entre S. Salvador/Mbanza Kongo e Ngongo Mbata tem, sensivelmente, 145 quilómetros. Apesar do “caminho óptimo” entre S. Salvador/Mbanza Kongo e Kictacko não passar muito distante de Ngongo Mbata, estes dois percursos estimados são coincidentes em muitos poucos quilómetros (em termos relativos).

O mais provável é que o caminho seguindo entre S. Salvador/Mbanza Kongo e Ngongo Bata fosse o mais directo e depois seguisse para Leste.

S. Salvador/Mbanza Kongo – Mpinda (Mapa 20 – Anexos)

Como já foi referido atrás, foi do porto de Mpinda (foz do rio Zaire) que a primeira comitiva portuguesa saiu rumo a S. Salvador/Mbanza Kongo com o intuito de conhecer o Mani Kongo. Apesar de, à partida, se poder pensar que parte do caminho pudesse ser através do rio Congo, o “caminho óptimo” gerado não o confirmou. A análise espacial do terreno diz-nos assim que o caminho mais fácil e directo é sempre por terra e algo sinuoso.

O documento da autoria de João de Barros datado do século XVI, onde é referida a chegada da primeira comitiva portuguesa a “Ambasse Kongo” (nome mencionado nesse mesmo relato), não é referida qualquer pista relativamente ao percurso seguido, nem sequer se parte deve foi feito via fluvial.

A proposta de Bernard Clist (Mapa 9 – Anexos) propõe um caminho entre estas duas localidades, bem mais directo que o “caminho óptimo” estimado. Apesar de ser um esboço, pareceu-nos pertinente fazer menção a este facto.

De qualquer forma, o caminho estimado parece ser o de menos custo físico e mais rápido, desenvolvendo-se ao longo de 200 quilómetros.

S. Salvador/Mbanza Kongo – Mindouli (Mapa 21 – Anexos)

A importância de Mindouli como local de extração tornava imperativo a existência de uma via que ligasse a capital do reino a esta área. Apesar de não existir menção a nenhuma ligação directa entre estes dois locais na cartografia analisada, optámos por estimar o “caminho óptimo”.

Curiosamente, depois de termos estimado este caminho, apercebemo-nos da sua coincidência com o percurso entre S. Salvador/Mbanza Kongo – Sakusi, analisado no ponto seguinte.

Este caminho tem 280 quilómetros de distância e é relativamente directo, sem grandes meandros.

S. Salvador/Mbanza Kongo – Sakusi (Mapa 22 – Anexos)

Sakusi é um local cuja existência está comprovada arqueologicamente pela intervenção levada a cabo por Bernard Clist e Pierre de Maret em 1985. Como tal, estimámos o “caminho óptimo” entre Mbanza Kongo e este local.

Como dissemos anteriormente, não tínhamos qualquer evidência concreta da existência de um caminho entre S. Salvador/Mbanza Kongo e Mindouli na cartografia analisada, mas chamou-nos a atenção o facto de que o “caminho óptimo” entre S. Salvador/Mbanza Kongo e Mindouli, com aproximadamente 250 quilómetros, passasse somente a 3 quilómetros de Sakusi.

Como os percursos no reino do Kongo, como aliás podemos observar na cartografia e nos relatos, são percursos pontuados por localidades, então, se considerarmos a existência de um percurso entre S. Salvador/Mbanza Kongo e Mindouli, faz todo o sentido que este caminho maior passasse por Sakusi.

Salvador/Mbanza Kongo – Matadi (Mapa 23 – Anexos)

Matadi correspondia ao porto fluvial de relevo mais próximo de S. Salvador/Mbanza Kongo. Como tal, estas duas localidades teriam uma ligação, de forma a poder fazer chegar as mercadorias e pessoas ao rio Congo – a autoestrada daquela região africana. A partir daí, esses bens e pessoas poderiam subir ou descer o rio, conforme o destino a que rumassem.

Matadi aparece referida na cartografia e na documentação histórica e a sua ligação com a capital do reino seria com certeza de relevância acrescida. Era, no fundo, a ligação entre S. Salvador/Mbanza Kongo e a grande via de comunicação que era o rio Zaire.

O “caminho óptimo” tem aproximadamente 125 quilómetros e, exceptuando uma curva que contorna uma região mais elevada, é relativamente directo entre as duas localidades.

S. Salvador/Mbanza Kongo – Luanda (Mapa 24 – Anexos)

Este percurso seria, pelo menos para a coroa portuguesa, o mais importante dos percursos e aquele que mais interessaria manter operacional, seguro e, sem dúvida, garantir rapidez no seu trajecto.

Depois da fundação de São Paulo de Luanda, como já foi referido anteriormente, este era o porto português de excelência na região.

Quase toda a cartografia e relatos analisados mencionam percursos entre Luanda e S. Salvador/Mbanza Kongo. De forma geral, existiam dois percursos possíveis:

- 1) Um dos percursos desenvolvia-se paralelamente à costa até à localidade de Ambriz, inflectindo depois para o interior em direcção ao Bembe e, depois de uma nova inflecção para Norte, seguia directamente para S. Salvador/Mbanza Kongo;
- 2) O segundo percurso era relativamente directo entre as duas cidades.

O “caminho óptimo” estimado entre Luanda e S. Salvador/Mbanza Kongo desenvolve-se ao longo de aproximadamente 450 quilómetros e é mais próximo do caminho referido na segunda alínea anterior. Apesar do distanciamento entre o “caminho óptimo” e o caminho da alínea 2) chegar a aproximadamente 30 quilómetros, só se aproximando nos últimos 100 quilómetros, ambos os caminhos têm uma configuração semelhante.

Parece-nos que as diferenças encontradas se prendem com a existência de localidades relevantes ao longo do caminho, condicionando esse mesmo caminho e afastando o percurso real do caminho estimado pelo *software*.

S. Salvador/Mbanza Kongo - Mbanza Sundi (Mapa 25 – Anexos)

Mbanza Sundi, capital da província do Sundi, teria com certeza ligação à capital do reino. percurso estimado, depois de percorrer sensivelmente 50 quilómetros ao sair de Mbanza Sundi, coincide com parte do “caminho óptimo” entre Mbanza Kongo e o Pool Malembo.

S. Salvador/Mbanza Kongo - Kindoki (Mapa 26 – Anexos)

Em Kindoki, um sítio escavado no âmbito do projecto “Kongo King”, foram recolhidas evidências dos mais variados tipos: uma múltipla variedade de missangas originárias de centros de produção como Veneza, Amesterdão e França. Estes elementos decorativos foram recolhidos em sepulturas presentes neste local (Verhaeghe et al, 2014: 30 - 31).

A variedade das origens dos produtos encontrados neste local indicia uma muito provável ligação deste local a uma rede de trocas, justificando-se por isso uma ligação a Mbanza Kongo.

O “caminho óptimo” estimado é mais ou menos coincidente com os primeiros 130 quilómetros de um percurso registado no mapa de 1747, considerando o sentido S. Salvador/Mbanza Kongo – Pool Malembo. De seguida, percorre mais 63 quilómetros de um percurso algo sinuoso e, por fim, sobrepõe-se ao longo de 8 kms aos “caminhos óptimos” que ligam Kindoki ao Pool Malembo e a Kitacko.

Kindoki – Kitacko (Mapa 27 – Anexos)

Consideramos este caminho, apesar que não existem evidências da existência deste caminho na cartografia seleccionada. O “caminho óptimo” estimado tem uma extensão de, aproximadamente, 185 sinuosos quilómetros.

Como foi referido anteriormente, Kindoki foi um local intervencionado pelo projecto “Kongo King” tendo sido reveladas as mais variadas evidências de ocupação, sendo recuperados produtos locais e forâneos.

Tendo em conta todos estes factos, optámos por estimar como seria uma ligação entre a localidade de Kindoki e o “ponto médio” da grande rota que iria de S. Salvador/Mbanza Kongo para o interior do continente africano.

S. Salvador/Mbanza Kongo – Bembe (Mapa 28 – Anexos)

O Bembe era um local de extração de cobre e por isso de importância económica muito relevante. Sabemos por relatos e pela cartografia que tinha ligação à costa (Ambriz) bem como a S. Salvador/Mbanza Kongo.

O “caminho óptimo” que se assume como relativamente directo entre as duas localidades desenvolve-se ao longo de aproximadamente 110 quilómetros.

Comparando o “caminho óptimo” gerado e o percurso registado no mapa de 1864, verificamos que os caminhos não se afastam mais de 10 quilómetros. Tendo em conta a distância percorrida pelo caminho, não me parece que precipitado afirmar que o caminho registado na cartografia que ligava estas duas cidades seguia, de forma geral, uma lógica de “caminho óptimo”.

Ambriz - Bembe (Mapa 29 – Anexos)

O Bembe localiza-se aproximadamente a 160 quilómetros (em linha recta) de Ambriz - o porto de mar mais perto desta localidade. Estando o Bembe localizado numa área de extracção de cobre, como já foi referido anteriormente, o caminho para o porto de mar mais próximo seria essencial do ponto de vista comercial. A sua relevância do Bembe seria tanta que, no século XIX, os portugueses edificaram inclusivamente um forte naquela localidade.

Joachim Monteiro, em 1876, relata uma viagem realizada feita por ele entre as duas localidades, dando uma ideia bastante precisa das condições de viagem, bem como das aldeias atravessadas, costumes e dificuldades encontradas no percurso.

Uma dessas localidades referida por Joachim Monteiro e que foi possível identificar no terreno foi a localidade de Quiballa. Como tal, esta localidade que fica sensivelmente a meio caminho entre o Bembe e Ambriz, foi usada como ponto de controlo, de modo a aproximar o mais possível o “caminho óptimo” do caminho real.

Depois de compararmos o “caminho óptimo” com o caminho real, podemos perceber que existe um desfasamento bastante razoável: o caminho real passava mais a Sul que o caminho estimado, sendo a diferença máxima entre os dois percursos de sensivelmente 23 kms.

Segundo o relato anteriormente mencionado, existem ainda muitas outras cidades que não foi possível localizar no terreno.

Sakusi – Kitacko (Mapa 30 – Anexos)

A área onde estas duas localidades se encontraram é atravessada por múltiplos caminhos referidos na mais variada cartografia do século XVIII e XIX. Foi por este motivo que, apesar de não termos qualquer evidência de uma ligação directa entre as duas localidades, optámos por estimar o “caminho óptimo” entre ambas.

Este percurso, que não se sobrepõe a nenhum outro presente na cartografia antiga, percorre uma distância de 350 quilómetros. O “caminho óptimo” coincide com a estrada actual por, sensivelmente, 115 quilómetros. Se esta estrada tiver tido em conta um caminho antigo, então pode ser um indício de que este “caminho óptimo” (ou pelo menos parte dele) seria coincidente com um percurso com origem em épocas passadas.

Por fim, depois de todos os percursos estimados terem sido devidamente referidos e analisados, apresento a rede completa de “caminhos óptimos” implantada no terreno (Mapa 31 – Anexos).

Conclusão e considerações finais

De uma forma geral, podemos concluir que os percursos usados por comunidades, comerciantes, religiosos, militares, seguiam uma lógica de poupança de tempo e de fuga aos difíceis percalços da natureza. O importante era percorrer o caminho entre o ponto de origem e o de chegada no menor intervalo de tempo possível.

Percorrendo áreas com menos obstáculos, onde a circulação se fizesse de forma mais fluída, seria possível reduzir o tempo de viagem. O território alvo de estudo era fisicamente heterogêneo, o que implicaria diferentes preocupações para quem atravessasse diferentes áreas. Foi esta a premissa que seguimos, com algum sucesso, quando optámos por estimar “caminhos óptimos” tendo como base Modelos de Digitais de Terreno com informação altimétrica do território kongolês.

Uma questão que fica em aberto é o porquê de terem sido gerados alguns “caminhos óptimos” que se afastam tanto dos caminhos observáveis na cartografia, havendo porém outros que são muito semelhantes.

A localização das povoações parece ter condicionado o percurso dos caminhos e, sabendo nós que os “caminhos óptimos” estimados estão dependentes da localização dessas localidades, então a explicação poderá estar relacionada com o facto de existirem muitas localidades antigas que (ainda) não são conhecidas. Grandes variações entre percursos (o cartografado e o estimado) em determinadas áreas, poderão indiciar a existência de povoações que pudessem condicionar os caminhos em determinadas zonas e que ainda não foram identificadas. Não as conhecendo, não há como considerá-las no cálculo dos “caminhos óptimos”, fazendo com que o caminho estimado via *software* Qgis divirja do caminho conhecido. Repetindo este trabalho com áreas de análise mais pequenas e aumentando as variáveis de cálculo, irá tornar este processo mais eficaz, reduzindo a margem de erro dos resultados finais.

Um outro aspecto ao qual gostaríamos de fazer referência é que, apesar de neste trabalho não se fazer uma distinção hierárquica clara das localidades, esta hierarquia existia. Poderia existir ao ponto de influenciar também o traçado dos caminhos, sendo os acessos às localidades mais importantes também eles mais importantes.

Este estudo hierárquico e a sua consequente aplicação no traçado de caminhos não foi feito, porque seria complicado fazê-lo para tão vasto território de forma rigorosa e no tempo disponível. Apesar disso, como a nossa escala sempre foi a de todo o território kongolês, consideramos que os “caminhos ótimos” gerados estejam relacionados com uma lógica de deslocação a longas distâncias, já que estamos a lidar com percursos de centenas de quilómetros.

Como já foi referido no capítulo anterior, há localidades que são mencionadas em relatos e mapas ao longo de mais de 250 anos. Isto mostra uma continuidade de ocupação do espaço bastante interessante, podendo isto significar que os caminhos entre as povoações se manteriam, de forma geral, inalterados.

Conhecendo o processo de circulação neste território, as suas características e limitações, usando ferramentas informáticas que nos permitam integrar e cruzar toda a informação espacial conhecida, é possível ter uma diferente e mais eficaz leitura do terreno.

Um estudo deste tipo pode ser assim bastante útil no planeamento de uma campanha arqueológica, podendo dar pistas relativamente a áreas que tenham sido intensamente percorridas no passado. Desta forma, é possível planear uma prospecção arqueológica um pouco mais orientada, aumentando a probabilidade de se atingirem bons resultados.

Bibliografia

- Almeida, C. (2005) *A natureza africana na obra de Giovanni António Cavazzi - discurso sobre o homem*. Disponível em: <http://cvc.instituto-amo.es.pt/eaar/coloquio/comunicacoes/>
- Almeida, C. (2014). Escravos da missão - notas sobre o trabalho forçado nas missões dos capuchinhos no Kongo (finais do Séc. XVII). *Revista Tempo, Espaço, Linguagem*, 5(3), 40–59.
- Amaral, I. do (1987). Mbanza Kongo, Cidade do Congo, ou São Salvador. Contribuição para o conhecimento geográfico de uma aglomeração urbana ao sul do Equador, nos séculos XVI e XVII. *Garcia de Orta - Série de Geografia*, 12(1–2), 1–40.
- Amaral, I. do. (1996). *O reino do Congo, os mbundu (ou ambundos), o reino dos ngola (ou de Angola), e a presença portuguesa, de finais do século XV a meados do século XVI*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical.
- de Maret, P. (2002). Urban origins in Central Africa: The case of Kongo. *The development of urbanism in Africa from a global perspective* Uppsala: Uppsala Universitet, Institutionen för arkeologi och antik historia, Afrikansk och jämförande arkeologi, 1 – 15.
- Fletcher, R. J. (1998). African urbanism: Scale, mobility and transformations. *Transformations in Africa: Essays on Africa's later past*. London: Leicester University Press, 104–138.
- Freund, B. (2007). *The African city: A history*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Ki-Zerbo, J., Mokhtar, G., El Fasi, M., Niane, D., Ogot, D., Ajayi, J., ... Mazrui, A. (2010). *História Geral de África* (Vols. 1–8). Brasília: UNESCO, Secad/MEC.

- LaViolette, A., & Fleisher, J. B. (Ed.) (2005). The archaeology of sub-Saharan urbanism: Cities and their countrysides. In A. B. Stahl (Ed.), *African archaeology: A critical introduction* (pp. 327–352). Malden: Blackwell.
- Leitão, J. (1993). A missão do P. Baltasar Barreira no Reino de Angola (1580 - 1592). *Lusitania Sacra*, (5).
- Magyar, L. (1973). Reisen in Sud-Afrika in den Jahren 1849 bis 1857. *Kraus Reprint, Anexo, Capítulo V*.
- Monroe, C. J. (2013). The archaeology of the precolonial state in Africa. *Oxford handbook of African archaeology*. Oxford: Oxford University Press, 703 – 722.
- Muondo, P. (2013). *Culturas Intercalares e agricultura familiar em Angola. Caso: Mandioca/Cajanus; Mandioca/Leucaena*. Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa.
- Radulet, C. (1992). *O cronista Rui de Pina e a «Relação do Reino do Congo»*. Lisboa: Imprensa Nacional- Casa da Moeda.
- Reid, A., and Lane, P. (2004). *African Historical Archaeologies*, Kluwer Academic/Plenum, Nova Iorque.
- Robertson, E., Seibert, J., Fernandez, D., & Zender, M. (Ed.) (2006). *Space and Spatial Analysis in Archaeology*. University of Calgary Press.
- Thornton, J. (1977). Demography and history in the Kingdom of Kongo, 1550–1750. *Journal of African History*, 18(4), 507–530.
- Thornton, J. K. (1981). Early Kongo-Portuguese relations: a new interpretation. *History in Africa* 8: 183–204.
- Thornton, J. K. (2001). The origins and early history of the Kingdom of Kongo, c.1350-1550. *International Journal of African Historical Studies* 34(1): 89–120.
- Trubitt, M. (2003). The Production and Exchange of Marine Shell Prestige Goods. *Journal of Archaeological Research*, 11(3), 243–277.

- Tuckey, J. (1816). *Narrative of an expedition to explore the River Zaire, usually called the Congo*. Londres: John Murray.
- Van Noten, F. (Ed.) (1982). *The archaeology of Central Africa*. Graz.

Referências Bibliográficas

- Basset, T. J. (1998). Indigenous Mapmaking in Intertropical Africa. *Cartography in the Traditional African, American, Arctic, Australian, and Pacific Societies*, 24–48.
- Basset, T. J., & Porter, P. W. (1991). From the Best Authorities’: The Mountains of Kong in the Cartography of West Africa. *The Journal of African History*, 32(3), 367–413.
- Birmingham, D. (1981). *Central Africa to 1870: Zambezia, Zaire and the South Atlantic* (1981st ed.). Cambridge: Cambridge University Press.
- Brasio, A. (1952 - 1956). *Monumenta Missionaria Africana* (Vols. 1–7). Lisboa: Agência geral do Ultramar. (colectânea de documentação que remonta ao século XIV)
- Cardonega, A. de O. (1972). *História Geral das Guerras Angolanas*. Lisboa: Agência Geral do Ultramar.
- Carli, D. de, & Guattini, M. A. (1704). Viaggio nel Regno del Congo. *A Collection of Voyages and Travels*, 553–589.
- Carvalho, L. J. C. B. (2005). Biodiversidade e biotecnologia da mandioca (*Manihot esculenta* Grantz). Apresentado na XI Congresso Brasileiro de Mandioca, Campo Grande: Embrapa Agro-pecuária Oeste. Sem paginação.
- Cordeiro, L. (1881). *Produções, Commercio e Governo do Congo e de Angola segundo Manuel Vogado Sotoamador, Antonio Diniz, Bento Banha Cardoso e Antonio Beserra*

Fajardo. Em *Memórias do Ultramar: Viagens Explorações e conquistas do Portuguezes*. Lisboa: Imprensa Nacional.

- Clist, B., Cranshof, E., Schryver, G. de, Herremans, D., Karklins, K., Matonda, I., Steyaert, F., Bostoen, K. (2015a). African-European Contacts in the Kongo Kingdom (Sixteenth-Eighteenth Centuries): New Archaeological Insights from Ngongo Mbata (Lower Congo, DRC). *International Journal of Historical Archaeology*, (19), 464–501.
- Clist, B., Cranshof, E., de Schryver, G.-M., Herremans, D., Karklins, K., Matonda, I., Steyaert, F., Bostoen, K. (2015b). The Elusive Archaeology of Kongo Urbanism: the Case of Kindoki, Mbanza Nsundi (Lower Congo, DRC). *African Archaeological Review*, (32), 369–412.
- Clist, B., Lopes, M., Barreira, J., Cranshof, E., Mirão, J., Karklins, K., & Bostoen, K. (2015c). *Mission d'expertise archaologique - Ville de Mbanza Kongo, Republique d'Angola* (Análise de materiais arqueológicos). INPC.
- Cruz, R. L. (2010). Conchas valem dinheiro, escravos são como zimbos: a efemeridade da extração do zimbo no Sul da Bahia. *Revista Eletrônica Multidisciplinar Pindorama do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Bahia*, (1), 1–13.
- Cruz, Z. da S. (1858, 1859). Relatório do chefe do conchiltonelho de D. Pedro V, o tenente Zacharias da Silva Cruz, sobre a sua viagem a S. Salvador do Congo. *Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola*, (690, 691, 692, 695, 696, 701, 702, 710, 711).
- Cuvelier, J., & Jadin, L. (1954). *L'Ancien Congo d'après Archives Romains (1518 - 1640)* (Vol. 1). Bruxelas: Academie Royale des Sciences Coloniales.
- de Maret, P. (2002). Urban origins in Central Africa: The case of Kongo. In P. Sinclair (Ed.). *The Development of Urbanism from a Global Perspective*, 1–15.

- Graça, J. R. (1890). Expedição ao Muatayanvua. *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 9(8–9), 365–468.
- de Maret, P., Van Noten, F. E., & Cahen, D. (1977). Radiocarbon dates from West Central Africa: a synthesis. *JAH*, 18(4), 481–505.
- Denbow, J. (1990). Congo to Kalahari: Data and Hypotheses about the Political Economy of the Western Stream of the Early Iron Age. *The African Archaeological Review*, 8, 139–175.
- Denbow, J. (2017). Large Scale Reconnaissance and excavation strategy on the Loango coast of the Congo: a case study. In *Field Manual for African Archaeology*, Tervuren: RMCA Publications service, 86–90.
- Ferrão, J. E. M. (1992). *A Aventura das Plantas e os Descobrimentos Portugueses*. Chaves Ferreira Publicações.
- Filho, J. L., & Iochpe, C. (1996). *Introdução a Sistemas de Informações Geográficas com Ênfase em Banco de Dados*. Viçosa: Departamento de Informática Universidade Federal de Viçosa.
- Harms, R. (1981). *River of Wealth, River of Sorrow: The Central Zaire Basin in the Era of the Slave and Ivory Trade, 1500- 1891*. New Haven and London: YUP.
- Henriques, I. C. (1997). *Percursos da modernidade em Angola : dinâmicas comerciais e transformações sociais no século XIX*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical : Instituto da Cooperação Portuguesa.
- Hilton, A. (1985). *The Kingdom of Kongo*. Oxford: Clarendon Press: Oxford.
- Jadin, L. (1961). Le Congo et la secte des Antoniens. *Bull. de l'Inst. Hist. Belge de Rome*, XXXIII(33), 411–615.
- Jadin, L. (1966). Rivalités Luso-Néerlandaises au Soyo, 1600-1675. *Bulletin de l'Institute Historique Belge de Rome*, XXXVII, 137–359.

- Jones, W. O. (1959). *Manioc in Africa*. Standford, California: Stanford University Press.
- Lopes, M., Asombang, R., Pinto, D., & Barreira, J. (2014). *Rapport de la Mission du 11 Avril au 08 Juillet 2014 a Mbanza Kongo* (p. 70). Mbanza Kongo: INPC.
- Lopes, M. (2017). *Une approche Archéologique du Centre Historique de la Ville de Mbanza Kongo, Angola - Rapport de Mission et Étude* (p. 25). Coimbra: UNESCO.
- Maestri Filho, M. J. (1978). *Agricultura Africana nos Seculos XVI e XVII no litoral de Angola*. Rio Grande do Sul: IFCH - UFRGS.
- M'Bokolo, E. (2010). Das savanas de Camarões ao Alto Nilo. *História Geral de África*, V, 611–646.
- Monteiro, J. (1876). *Angola and the River Congo*. Nova Iorque: Macmillan and Co.
- Nikis, N., de Maret, P., Lanfranchi, R., Nsania, J., Goma, J.-P., Clist, B., & Bostoen, K. (2013). Projet KongoKing. Prospections en République du Congo (Brazzaville): Le cuivre et l'origine des anciens royaumes Kongo et Teke. *Nyame Akuma*, (80), 32–42.
- Piazza, C., & Montesarchio, G. D. (1976). *La Prefettura Apostolica del Congo alla metà del XVII secolo*. Milão: Dott. A. Giuffrè Editore.
- Pigafetta, F. (1989). *Relação do Reino do Congo e das terras circunvizinhas / comentário e transcrição em português actual António Luís Alves Ferronha*. Lisboa: Alfa.
- Petter, M. (2012). Relatione del Reame di Congo: fonte para o estudo do contato do português com as línguas do grupo banto. *África: Revista Do Centro de Estudos Africano, USP*, 211–222.
- Randles, W. G. L. (1968). *L'Ancien royaume du Congo des origines à la fin du XIXe siècle*. Paris: La Haye : Mouton.
- Rousaki, A., Coccato, A., Verhaeghe, C., Clist, B., Bostoen, K., Vandenabeele, P., & Moens, L. (2016). Combined Spectroscopic Analysis of Beads from the Tombs of

- Kindoki, Lower Congo Province (Democratic Republic of the Congo). *Applied Spectroscopy*, 70(1), 76–93.
- Sautter, G. (1966). *De l'Atlantique au Fleuve Congo: Une Géographie du Sous-Peuplement, République du Congo, République Gabonaise* (Mouton).
 - Soares, M. de C. (2017). “Por conto e peso”: o comércio de marfim no Congo e Loango, séculos XV – XVII. *Anais Do Museu Paulista: História E Cultura Material*, 25(1), 59–86.
 - Teruel, A. (1646). *Descripcion Narrativa dela Mission serafica delos Padres Capuchinos, y sus Progressos en el Reyno de Congo*.
 - Thornton, J. (1983). *The Kingdom of Kongo: Civil War and Transition 1641-1718*. Wisconsin: University of Wisconsin Press.
 - Vansina, J. (1962). Long-Distance Trade-Routes in Central Africa. *The Journal Of African History*, 3(3), 375–390.
 - Vansina, J. (1978). *The Children of Woot. A History of the Kuba Peoples*. Madison, Wisconsin: University of Wisconsin Press.
 - Vansina, J. (1990). *Paths in the Rainforests: To a history of political tradition in equatorial Africa*. Madison: The University of Wisconsin Press.
 - Vansina, J. (1994). *Living With Africa*. Madison, Wisconsin: The University of Wisconsin Press.
 - Vansina, J. (2004). *HOW SOCIETIES ARE BORN: Governance in West Central Africa before 1600*. Charlottesville and London: University of Virginia Press.
 - Verhaeghe, C., Clist, B., Fontaine, C., Karklins, K., Bostoen, K., & Clercq, W. D. (2014). SHELL AND GLASS BEADS FROM THE TOMBS OF KINDOKI, MBANZA NSUNDI, LOWER CONGO. *BEADS: Journal of the Society of Bead Researchers*, (26), 23–32.

Mapas

- Bowen, E. (1747). Africa. Londres: William Innys et al.
- Carta de Angola. Contendo indicações de produção e salubridade. (1885). Comissão de Cartographia.
- d’Anville, J.-B. (1731). Carte Particuliere du Royame de Congo. *Relatio Historique de L’Ethiopie Occidentale*, Tomo I
- Jansson, J. (1650). Regna Congo et Angola. Amsterdão.
- Lewis. (1901). A map of journeys into Zomboland. *The Geographical Journal*.
- Perthes, J., & Habenicht, H. (1887). Spezial - karte von Africa: Zwite Auflage. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.
- Vandermaelen, P. (1827). Congo et Angola. Afrique 41.
- Visconde de Sá da Bandeira, & Costa Leal, F. (1864). Angola. Lisboa.
- Weiland, C. F., & Kiepert, H. (n.d.). Nieder-Guinea und das Innere Westlichen Mittel-Africa. (with) Die Insel St. Helena. Weimar: Weimar: Weimar Geo Inst.

Endereços electrónicos

- Acervo de estudos e documentação sobre o Kongo e Angola da responsabilidade de Arlindo Correia (2008)
Disponível em: <http://arlindo-correia.com/041008.html>
- David Rumsey Map Collection Database (s.d.)
Disponível em: <https://www.davidrumsey.com/>
- Old Maps Online
Disponível em: <http://www.oldmapsonline.org/>
- U. S. Geological Survey (s.d.)

Disponível em: <https://earthexplorer.usgs.gov/>

- Google Maps (s.d.)

Disponível em: <https://maps.google.com>

- Bing Maps (s.d.)

Disponível em: <https://www.bing.com/maps>

- Projecto “Voyages - Trans-Atlantic Slave Trade Database” (2013)

Disponível em: <http://www.slavevoyages.org/>

- Projecto “Kongo King” (2017)

Disponível em: <http://kongoking.net/project.html>

- Loango Archaeological Project (1987 - 1993)

Disponível em:

<https://www.metmuseum.org/exhibitions/listings/2015/kongo/blog/posts/loango-archaeological-project>



João do Nascimento Marques Barreira

Rede de Caminhos no Reino do Kongo

Volume II - Anexos

Dissertação de Mestrado em Arqueologia e Território, orientada pela Doutora Maria da Conceição Lopes, apresentada ao Departamento de História, Estudos Europeus, Arqueologia e Artes da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra

2018



UNIVERSIDADE DE COIMBRA

Faculdade de Letras

Rede de Caminhos no Reino do Kongo

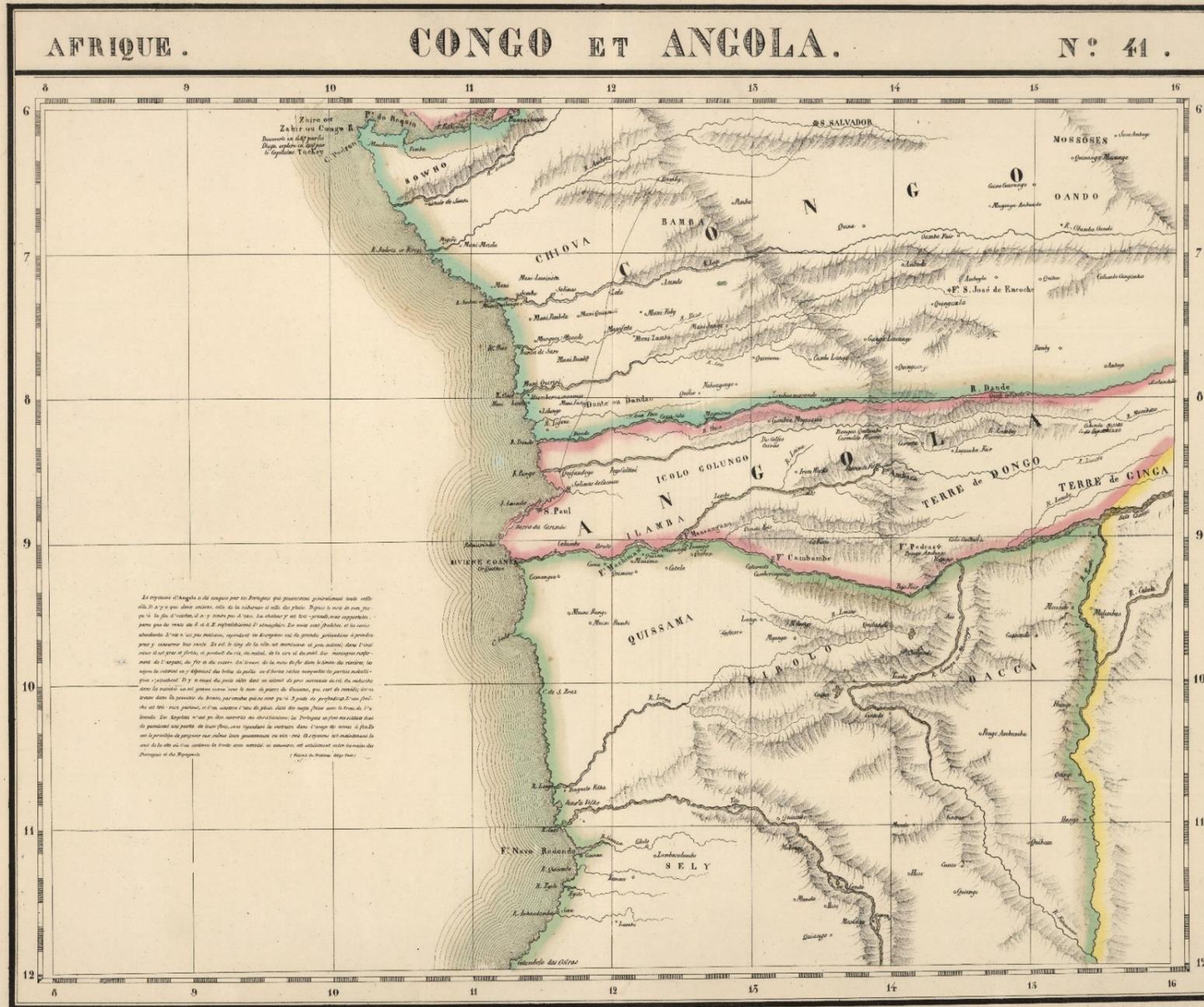
Volume II - Anexos

Ficha Técnica:

Tipo de trabalho	Dissertação de Mestrado
Título	REDE DE CAMINHOS DO REINO DO KONGO
Autor	João do Nascimento Marques Barreira
Orientadora	Doutora Maria da Conceição Lopes
Júri	Presidente: Doutor Pedro Jorge Cardoso Carvalho Vogais: 1. Doutor Carlos José Duarte Almeida 2. Doutora Maria da Conceição Lopes
Identificação do Curso	2º Ciclo em Arqueologia e Território
Área científica	Arqueologia
Especialidade/Ramo	Arqueogeografia
Data da defesa	23-02-2018
Classificação	19 valores



Mapa 2 – Mapa elaborado por Vandermaelen (1827)



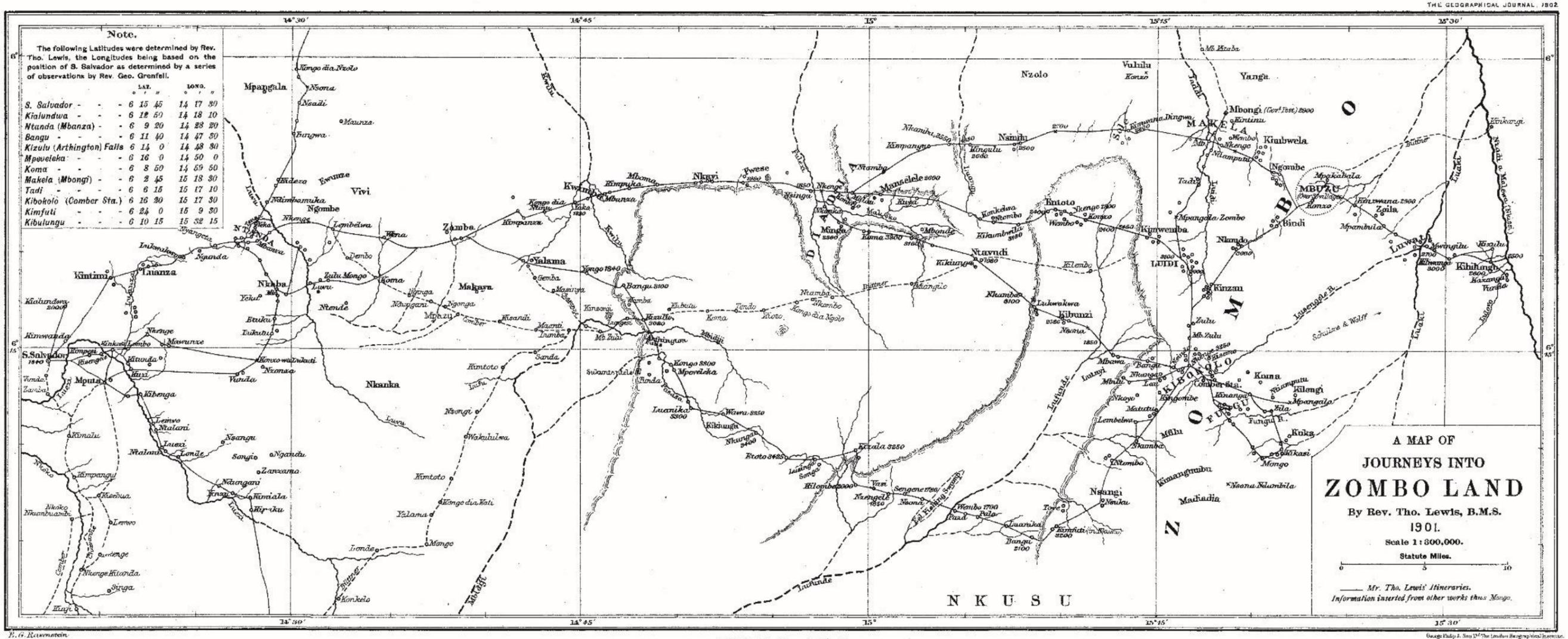
Mapa 3 – Mapa elaborado por C. F. Weiland e por K. Heinrich (1846)



Mapa 4 – Mapa elaborado pelo Visconde de Sá da Bandeira (1864)



Mapa 7 – Mapa elaborado por Thomas Lewis (1901)

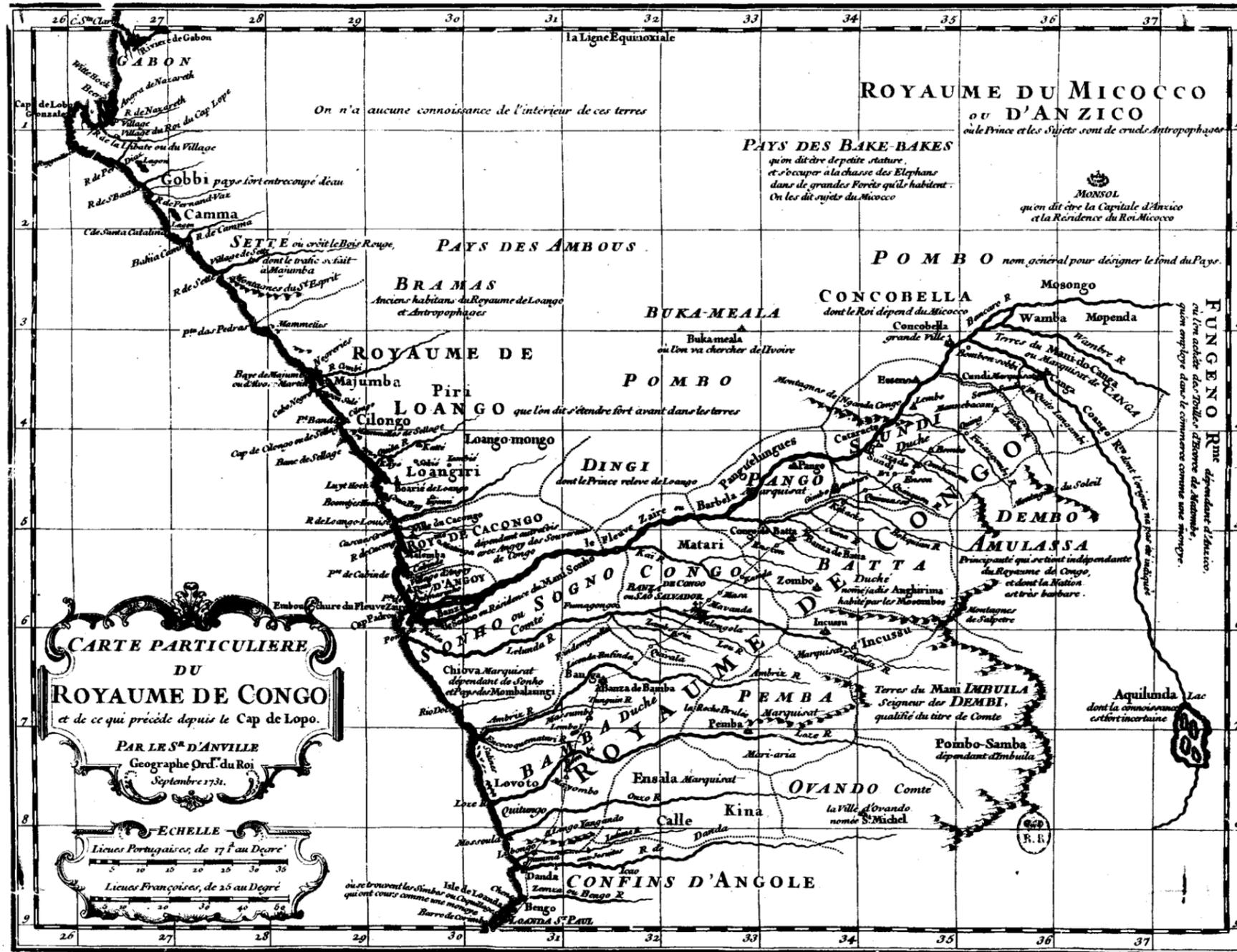


H. G. Ravenstein

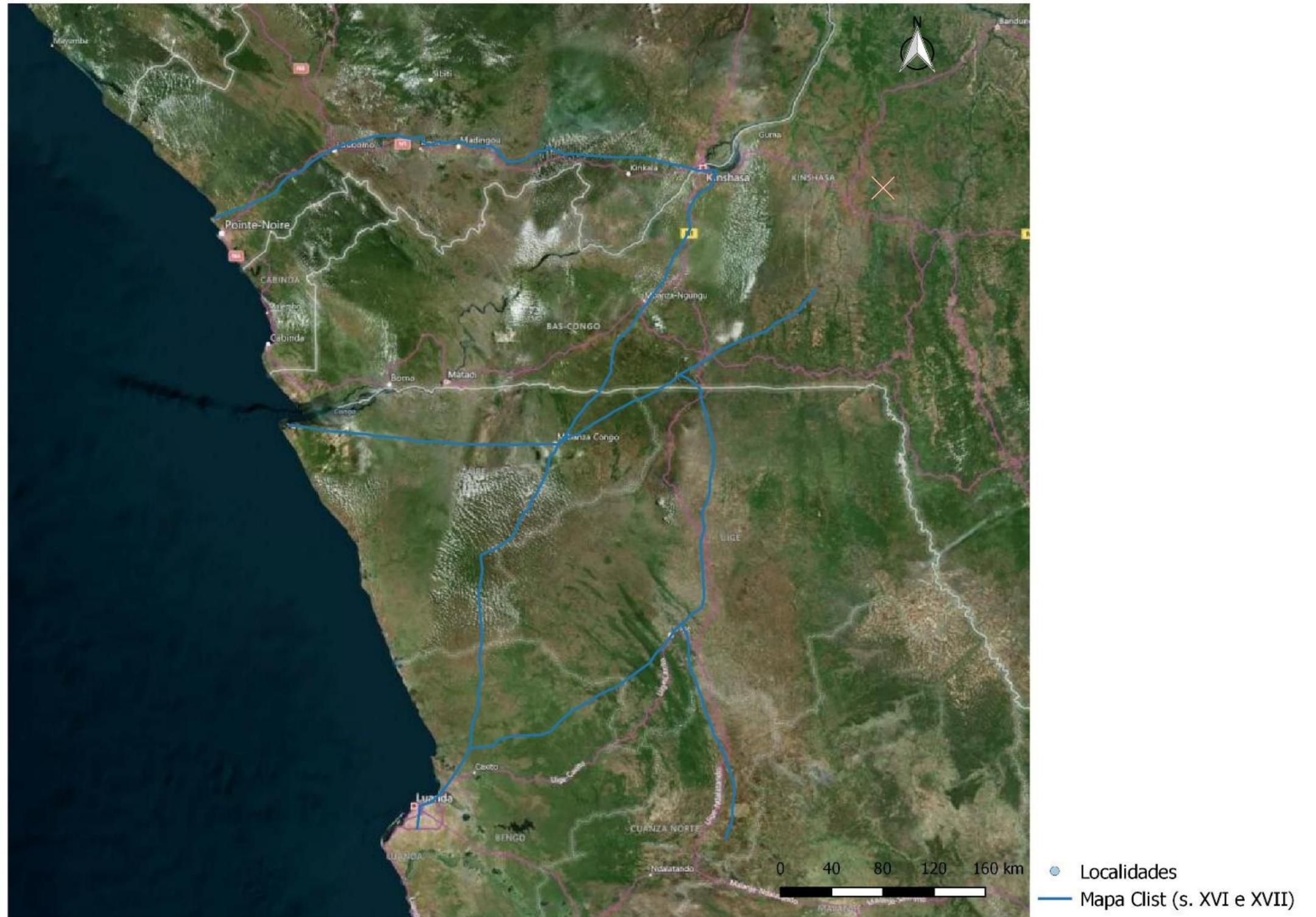
Published by the Royal Geographical Society

Osage Daily J. Sin 1901 The London Geographical Society

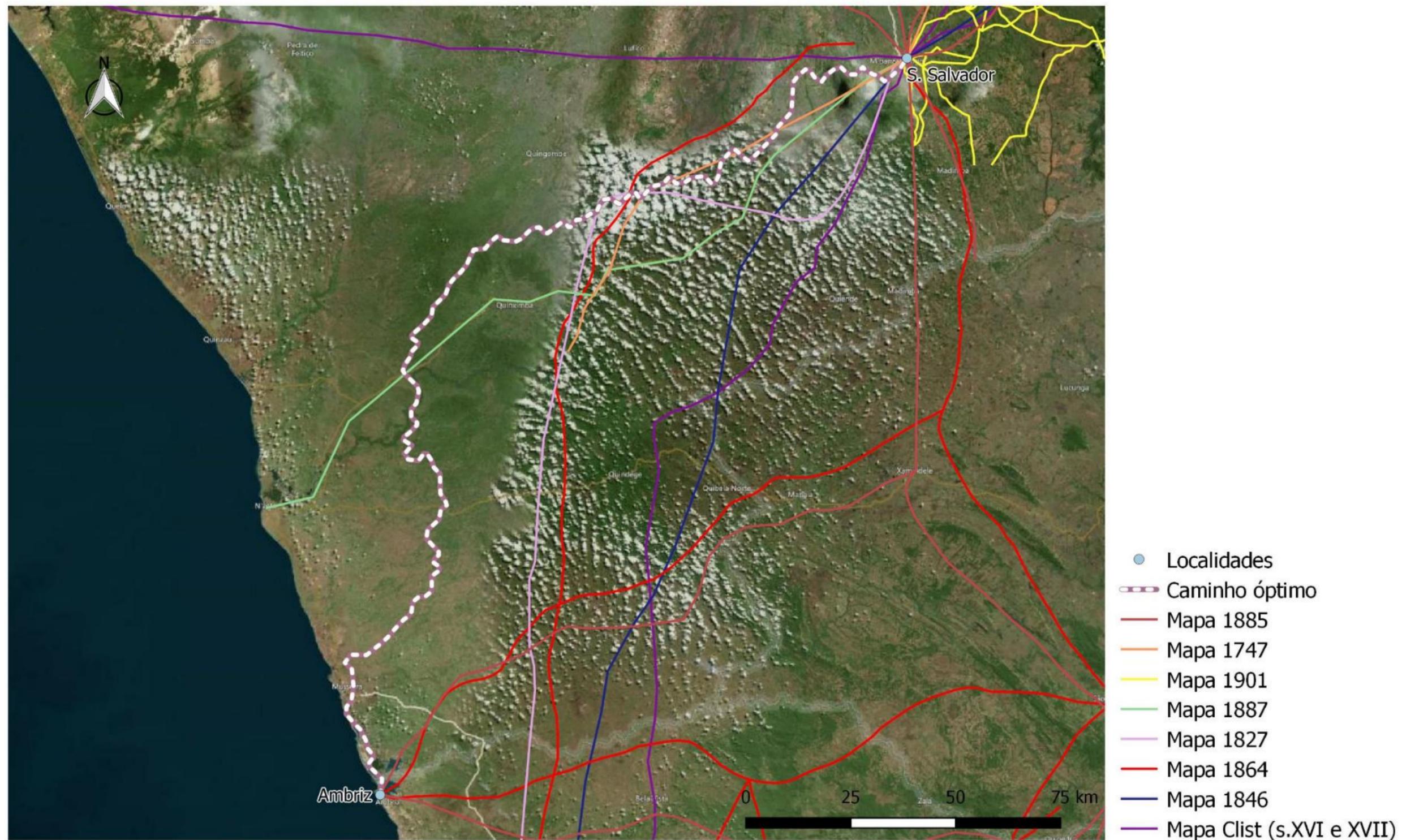
Mapa 8 – Mapa elaborado por Jean-Baptiste d'Anville (1734)



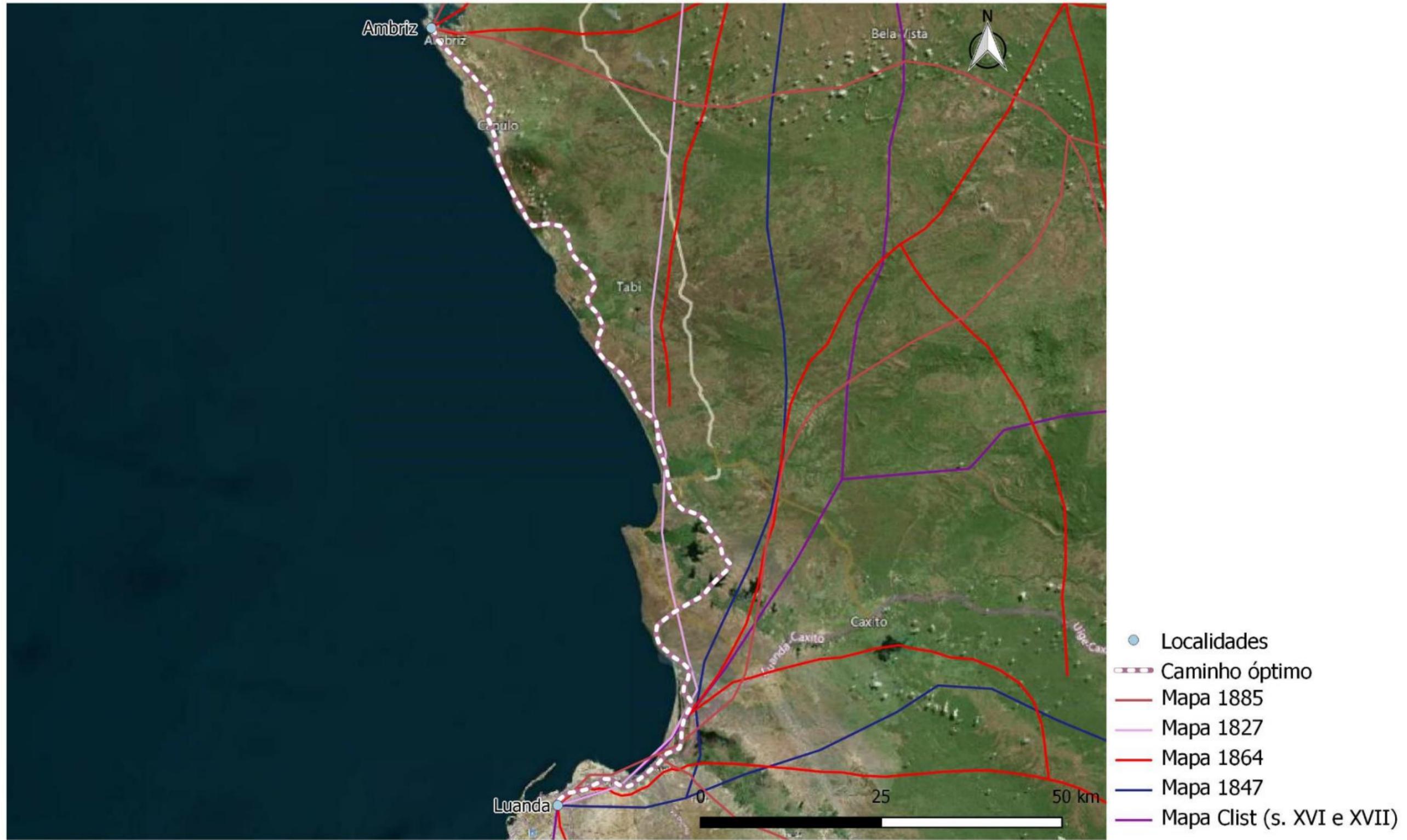
Mapa 9 – Proposta de Bernard Clist, tendo como base as sugestões de Anna Hilton e Jan Vansina (caminho referentes ao séculos XVI e XVII)



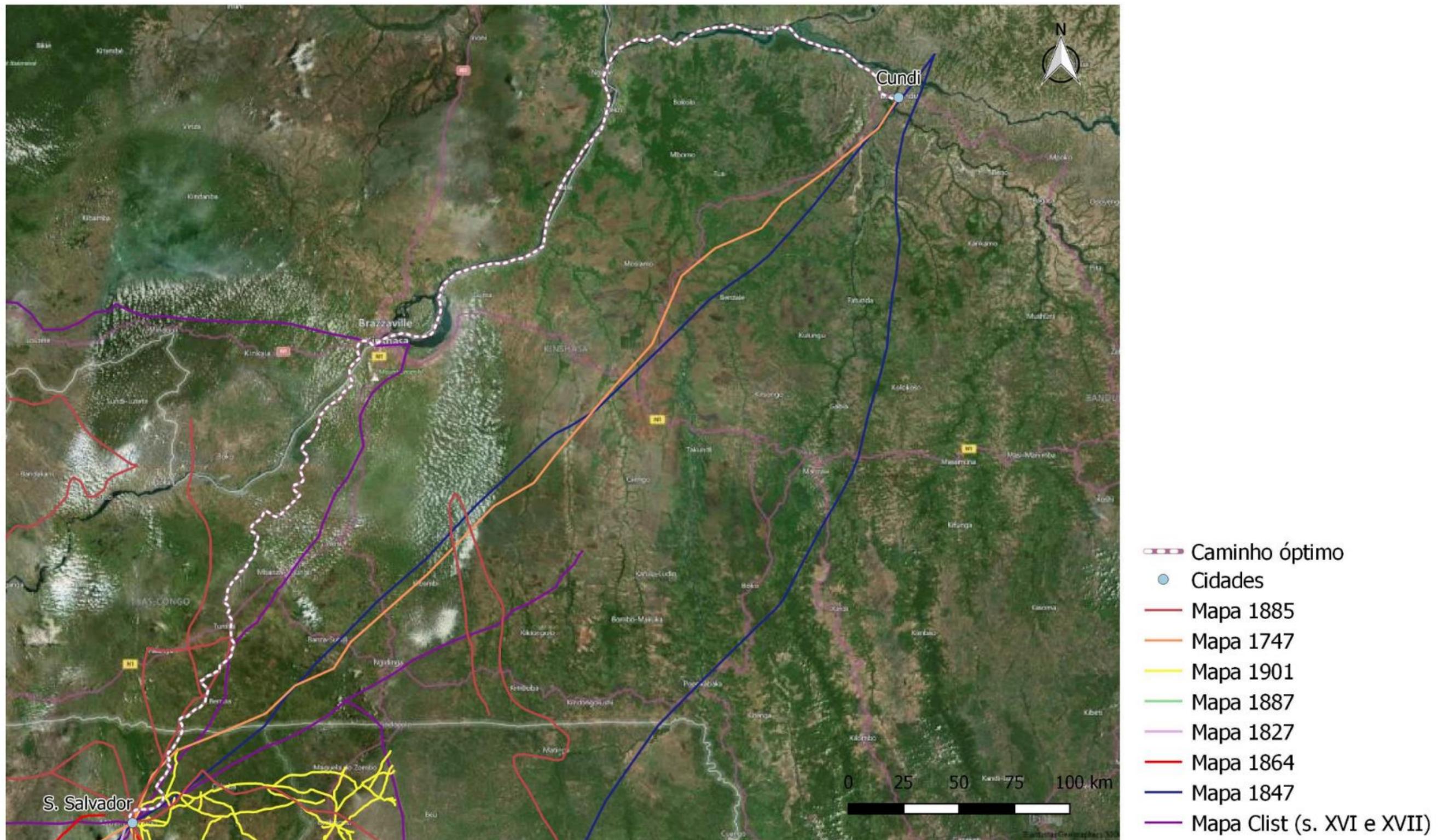
Mapa 10 – Caminho Óptimo entre S. Salvador/Mbanza Kongo e Ambriz



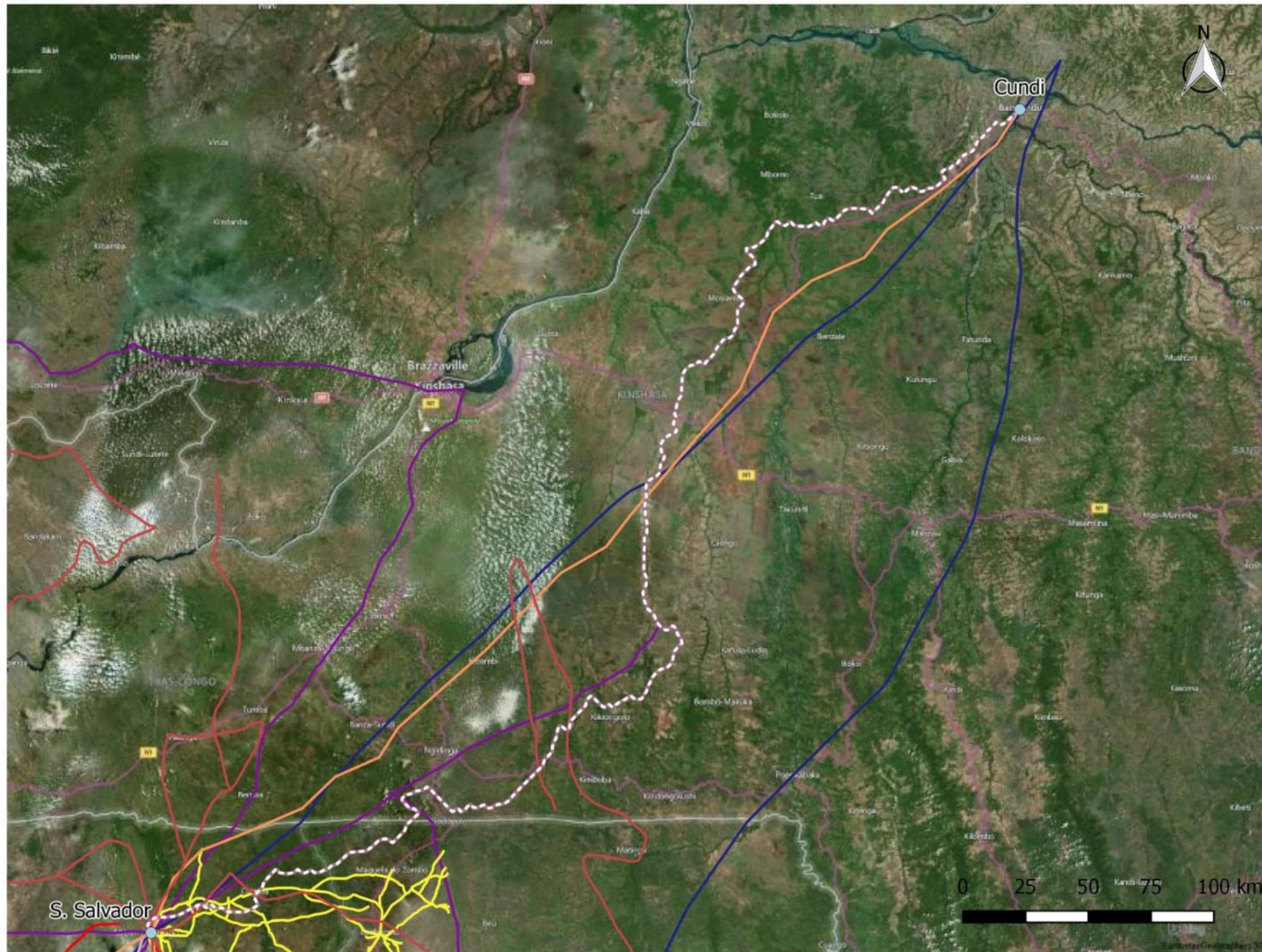
Mapa 11 – Caminho Ótimo entre Luanda e Ambriz



Mapa 12 – Caminho Ótimo entre S. Salvador/Mbanza Kongo e Cundi (1º hipótese)

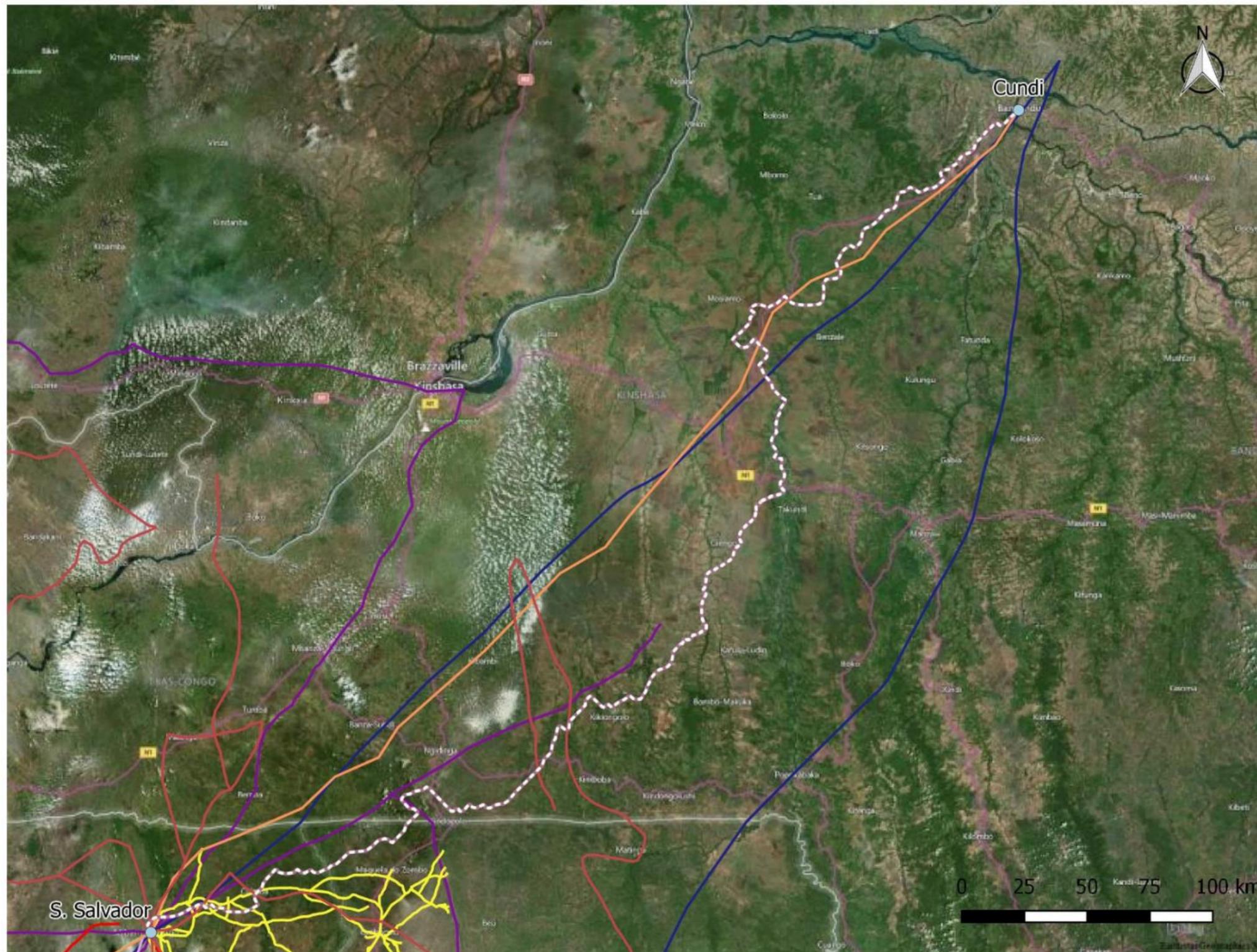


Mapa 13 – Caminho Ótimo entre S. Salvador/Mbanza Kongo e Cundi (2º hipótese)



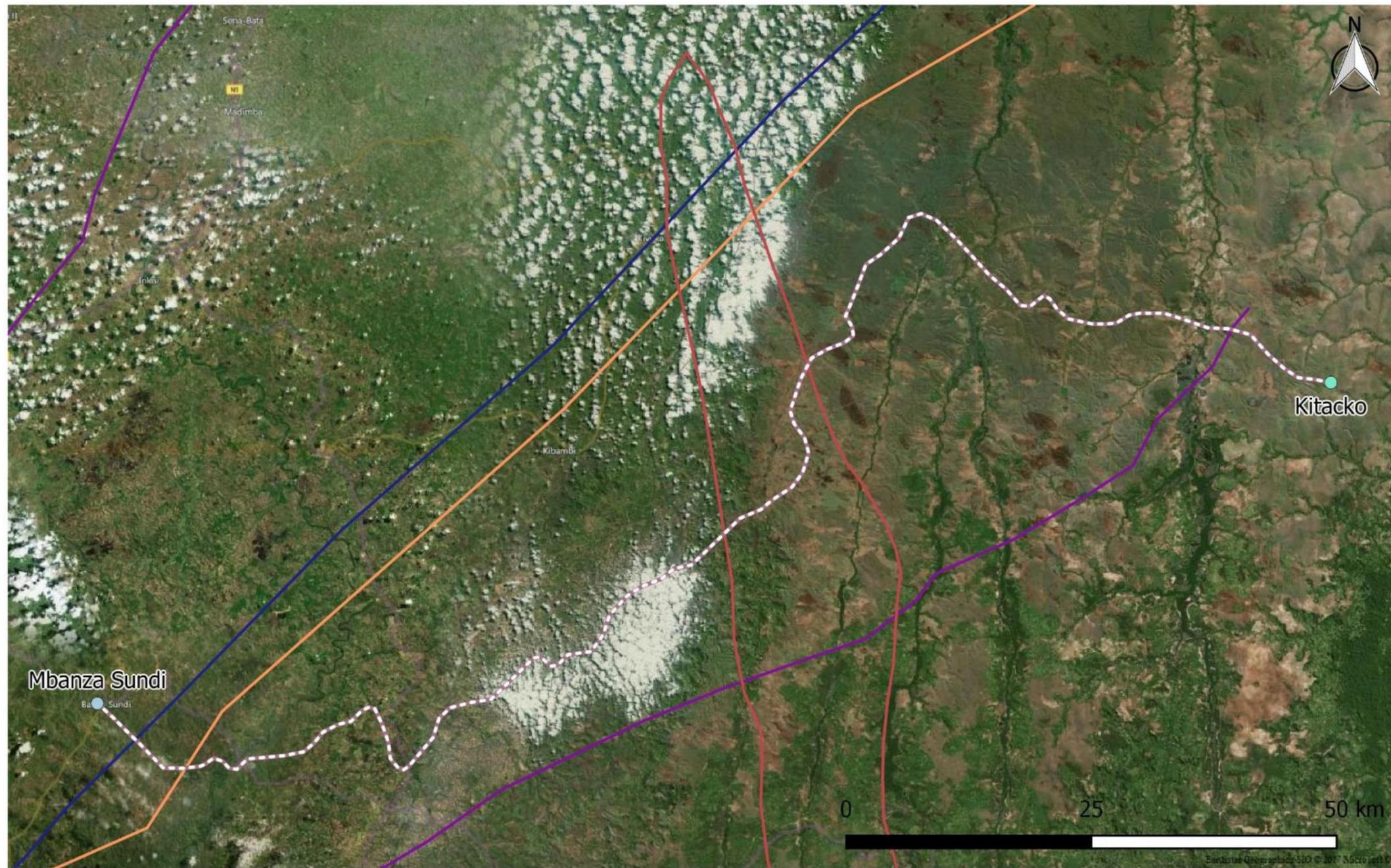
-  Caminho ótimo
-  Cidades
-  Mapa 1885
-  Mapa 1747
-  Mapa 1901
-  Mapa 1887
-  Mapa 1827
-  Mapa 1864
-  Mapa 1847
-  Mapa Clist (s. XVI e XVII)

Mapa 14 – Caminho Ótimo entre S. Salvador/Mbanza Kongo e Cundi (3º hipótese)



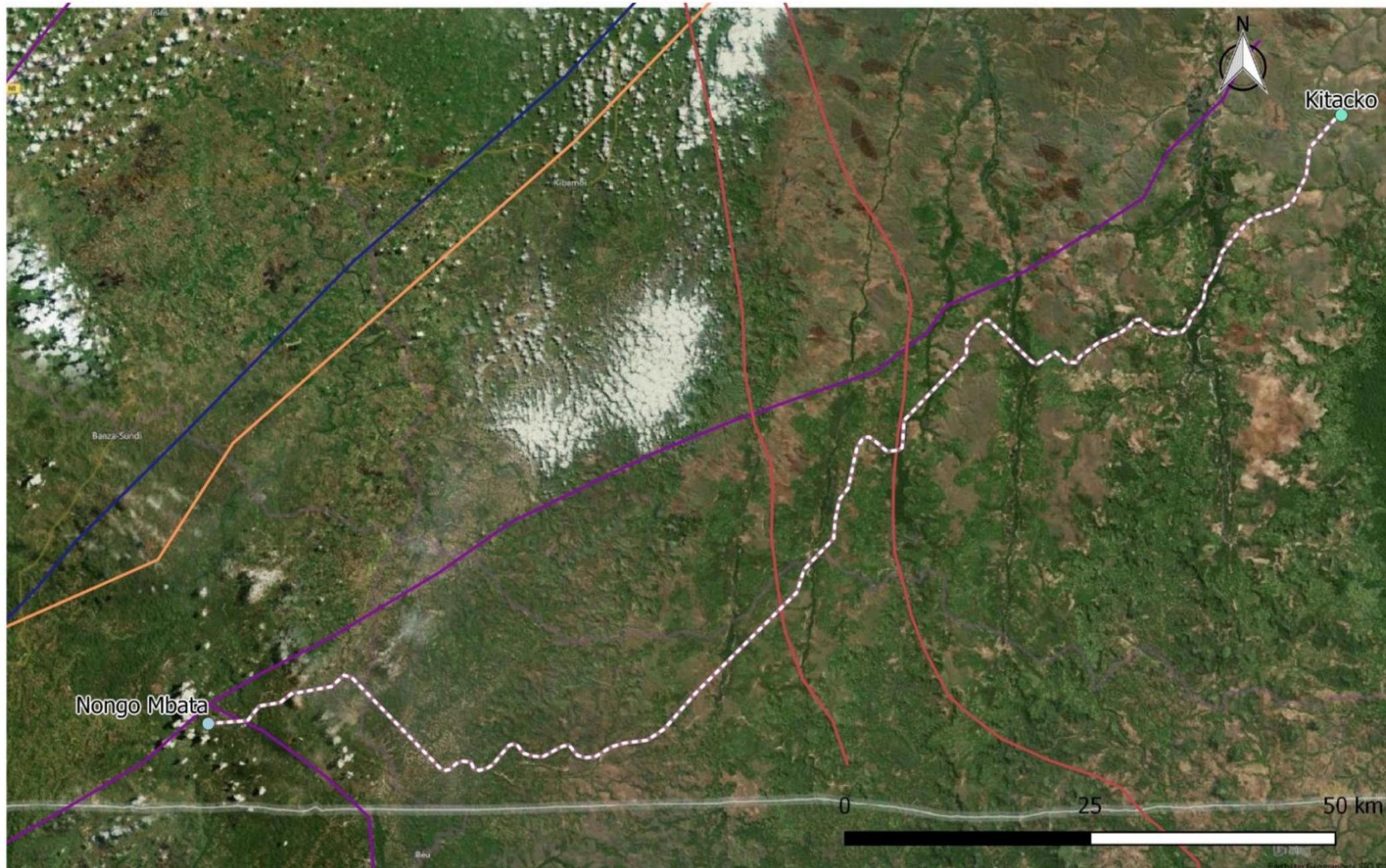
-  Caminho ótimo
-  Cidades
-  Mapa 1885
-  Mapa 1747
-  Mapa 1901
-  Mapa 1887
-  Mapa 1827
-  Mapa 1864
-  Mapa 1847
-  Mapa Clist (s. XVI e XVII)

Mapa 15 – Caminho Óptimo entre Mbanza Sundi e Kitacko



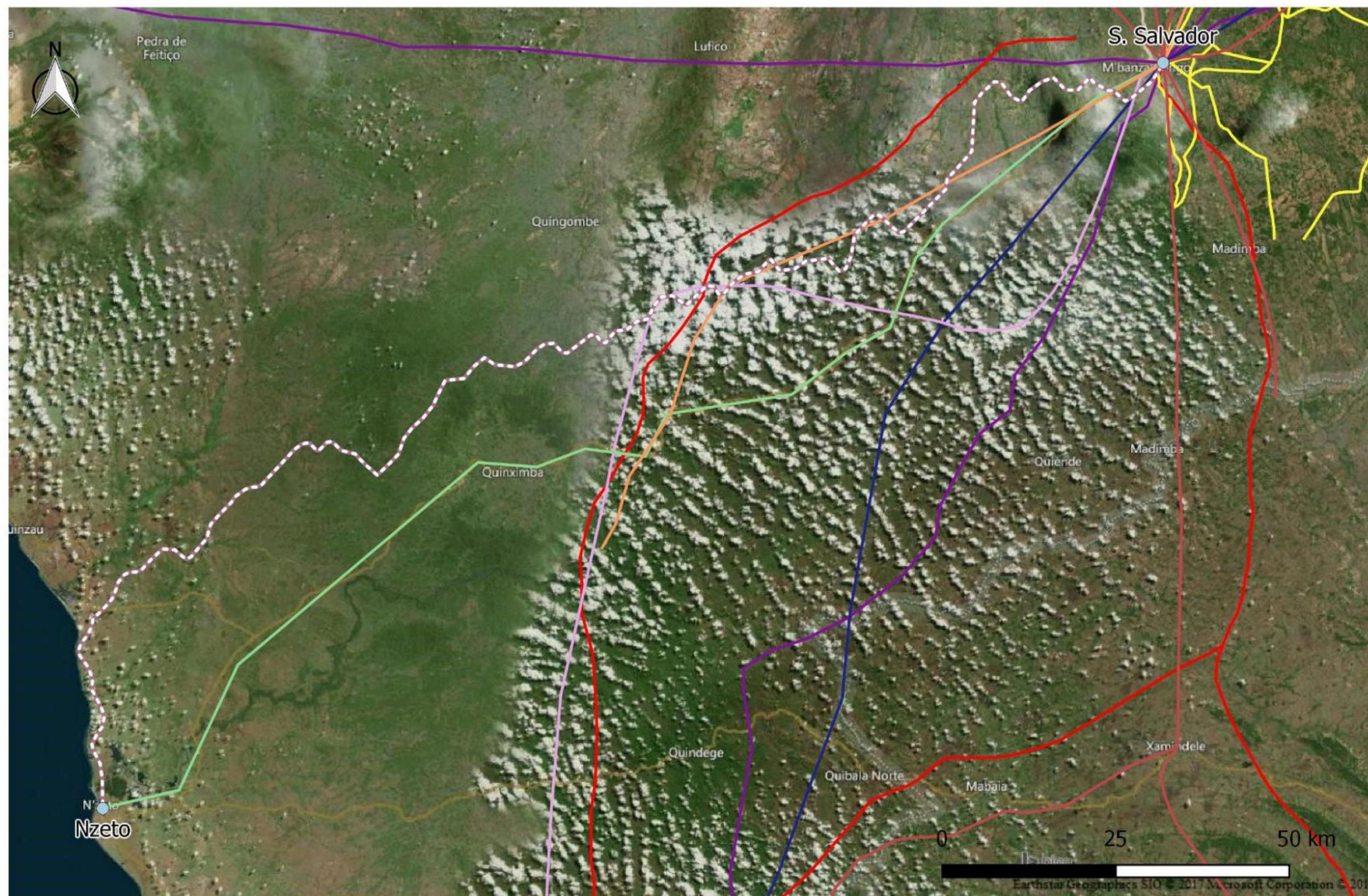
- Caminho óptimo
- Localidades
- Mapa 1885
- Mapa 1747
- Mapa 1847
- Mapa Clist (s. XVI e XVII)

Mapa 16 – Caminho Ótimo entre Ngongo Mbata e Kitacko



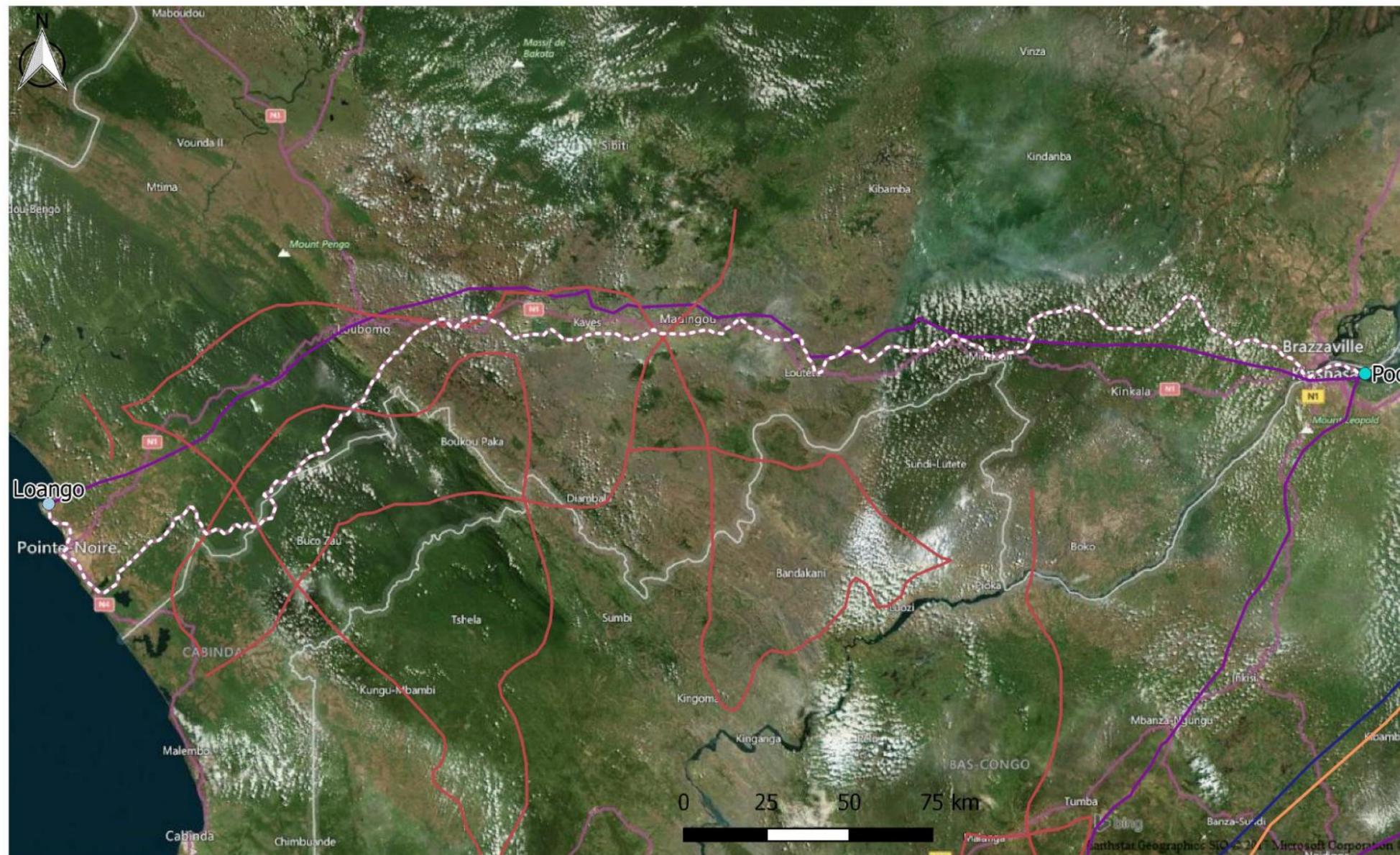
- Caminho óptimo
- Localidades
- Mapa 1885
- Mapa 1747
- Mapa 1847
- Mapa Clist (s. XVI e XVII)

Mapa 17 – Caminho Ótimo entre S. Salvador/Mbanza Kongo e Nzeto



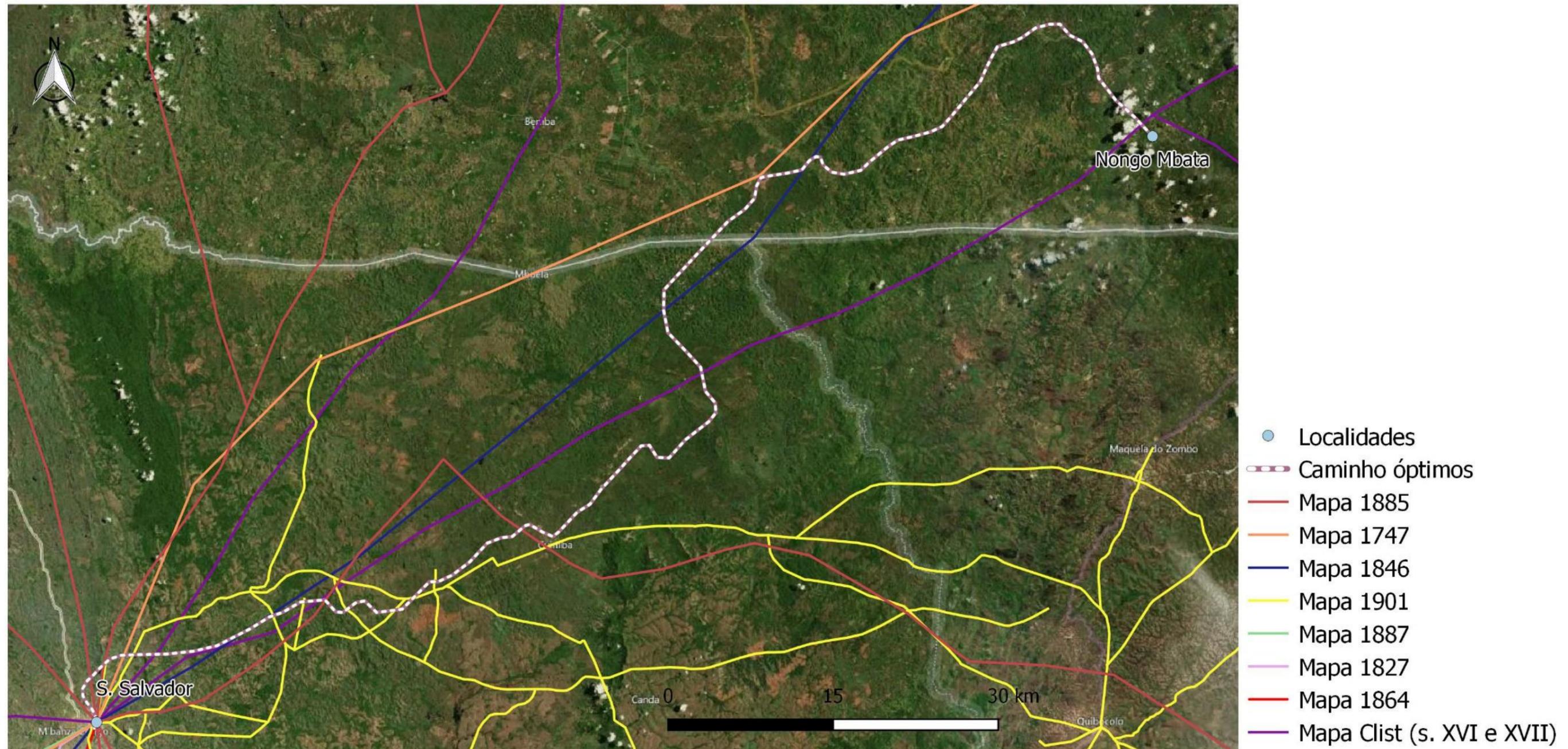
- Localidades
- Caminho ótimo
- Mapa 1885
- Mapa 1747
- Mapa 1901
- Mapa 1887
- Mapa 1827
- Mapa 1864
- Mapa 1847
- Mapa Clist (S. XVI e XVII)

Mapa 18 – Caminho Ótimo entre Loango e Pool Malembo

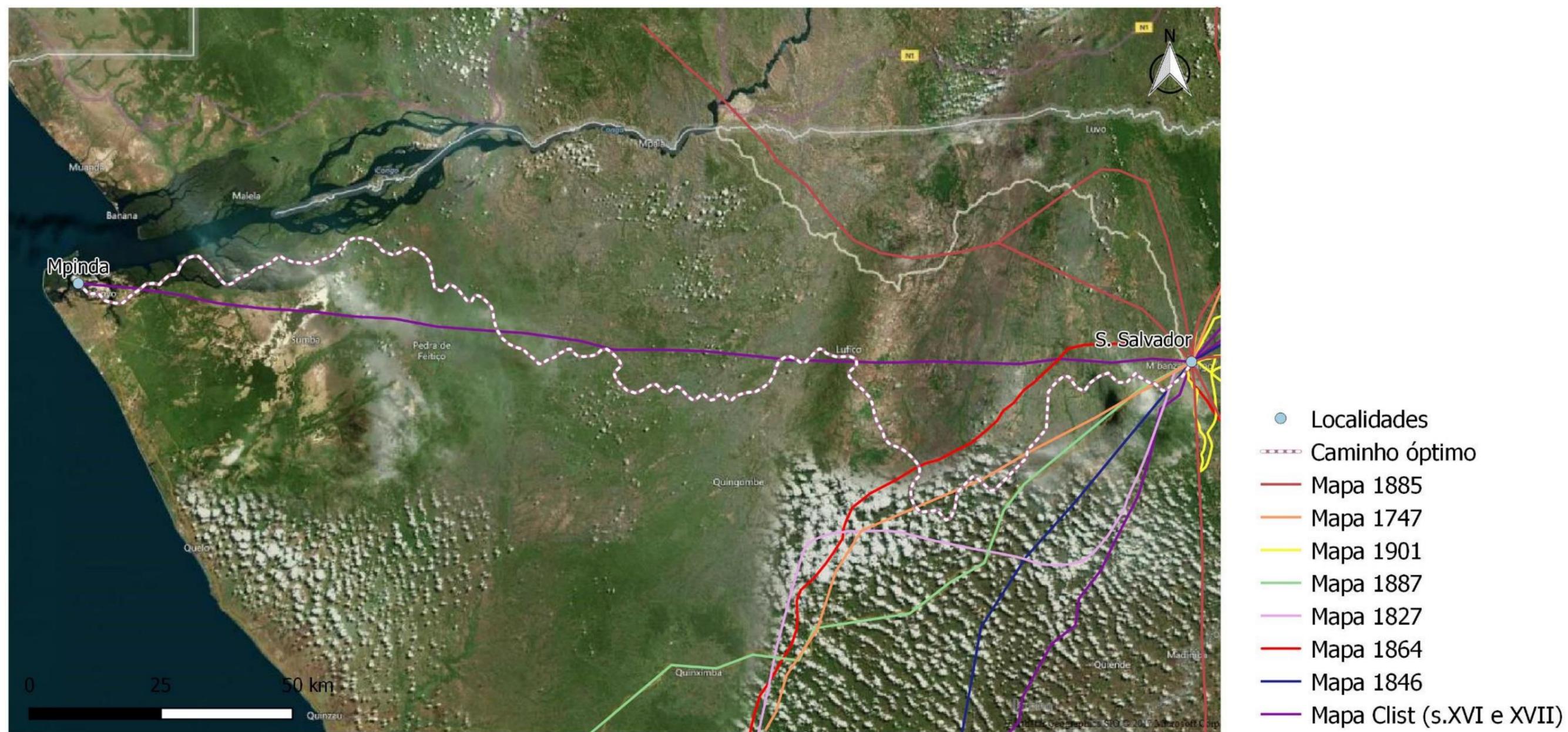


- Localidades
- Caminho óptimos
- Mapa 1885
- Mapa 1747
- Mapa 1846
- Mapa Clist (s. XVI e XVII)

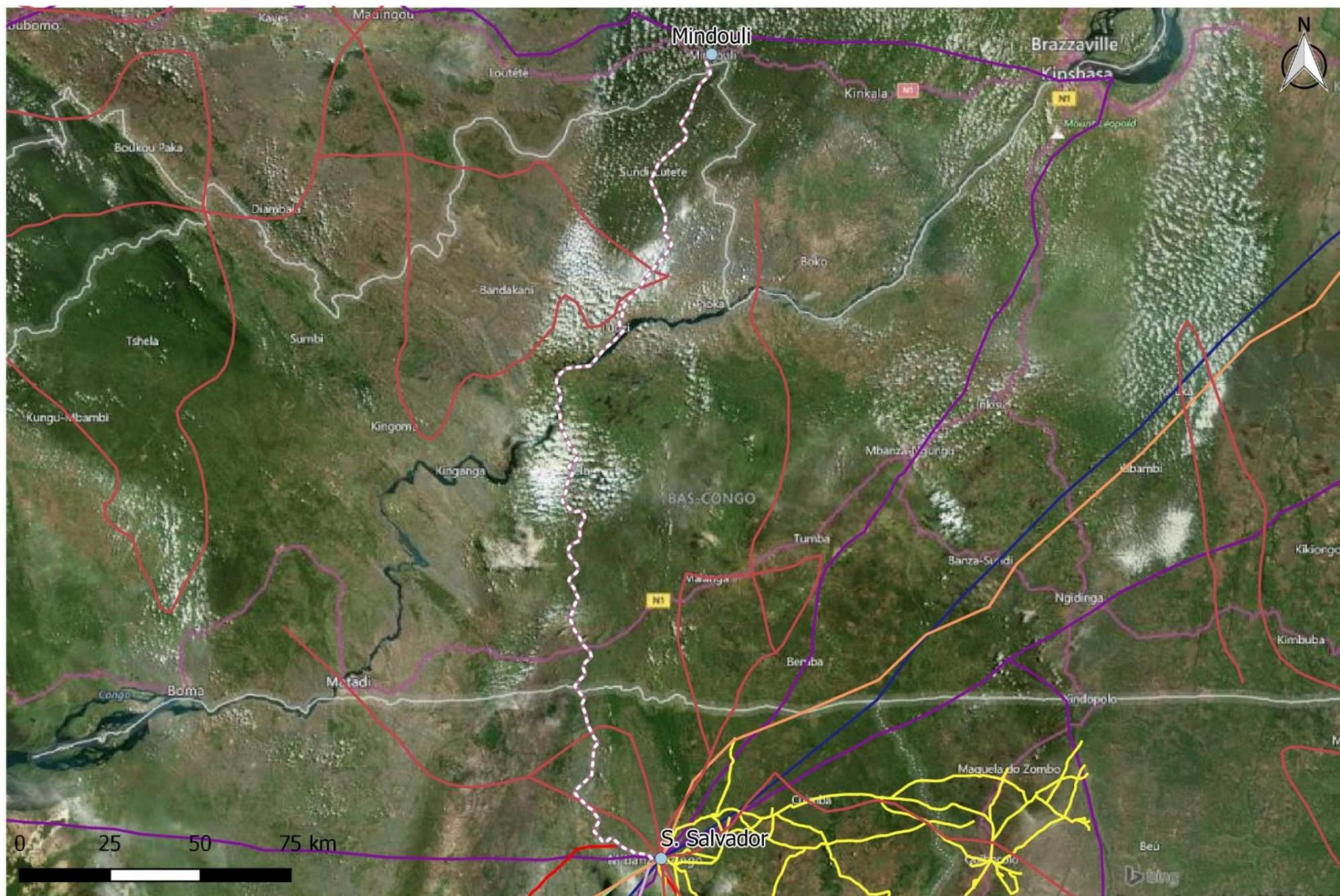
Mapa 19 – Caminho Óptimo entre S. Salvador/Mbanza Kongo e Ngongo Mbata



Mapa 20 – Caminho Óptimo entre S. Salvador/Mbanza Kongo e Mpinda

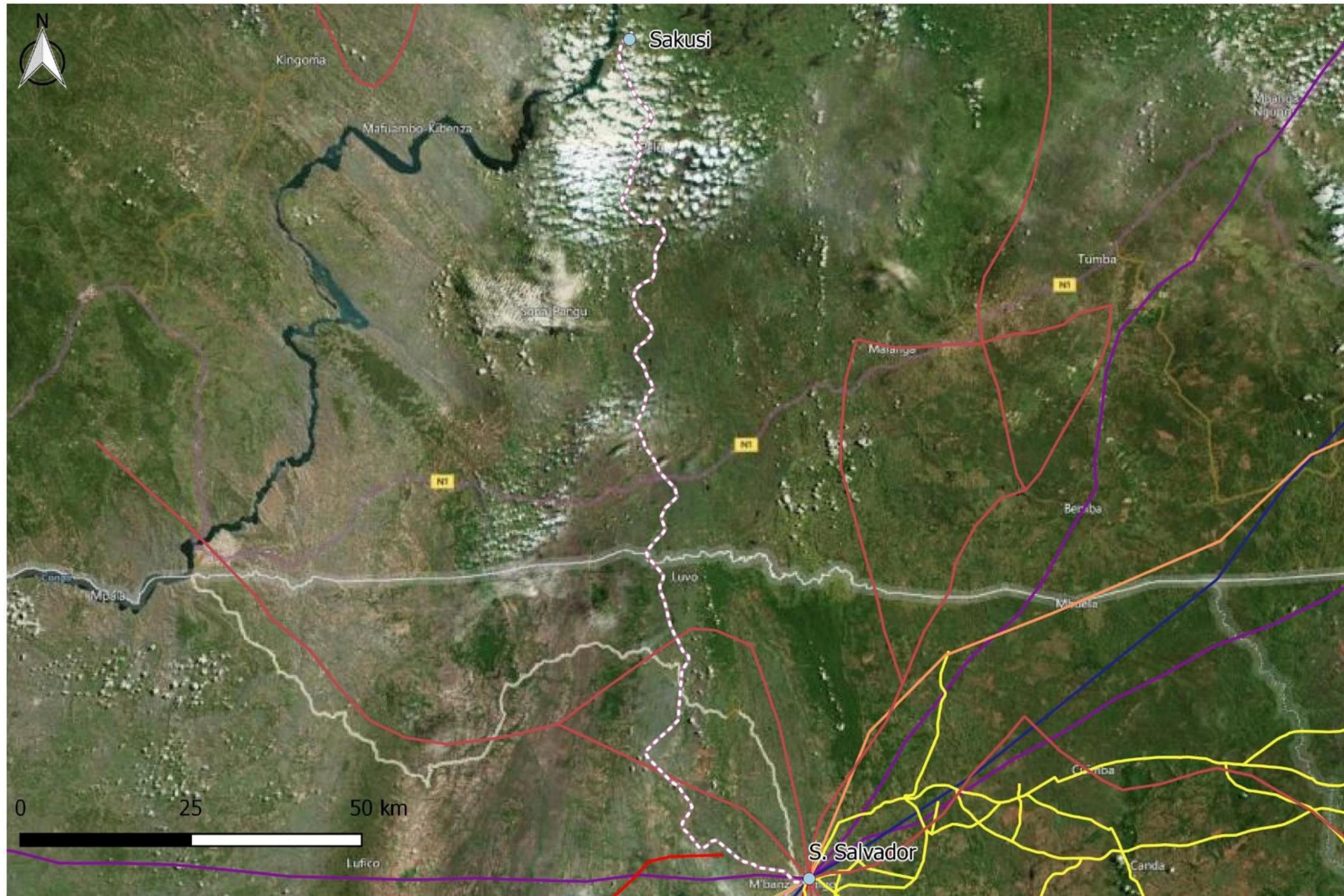


Mapa 21 – Caminho Ótimo entre S. Salvador/Mbanza Kongo e Mindouli



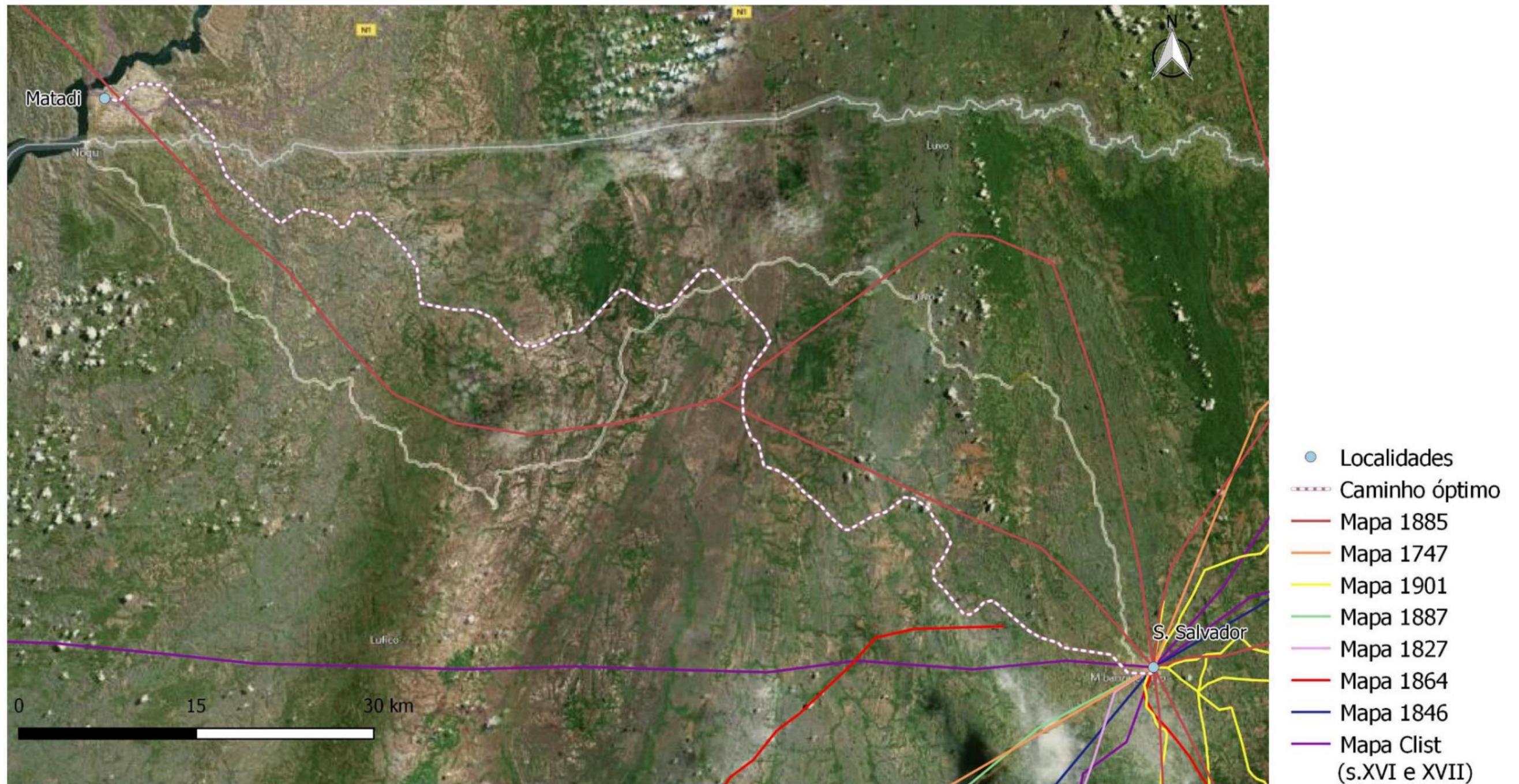
- Localidades
- Caminho ótimo
- Mapa 1885
- Mapa 1747
- Mapa 1901
- Mapa 1887
- Mapa 1827
- Mapa 1864
- Mapa 1846
- Mapa Clist (s.XVI e XVII)

Mapa 22 – Caminho Ótimo entre S. Salvador/Mbanza Kongo e Sakusi

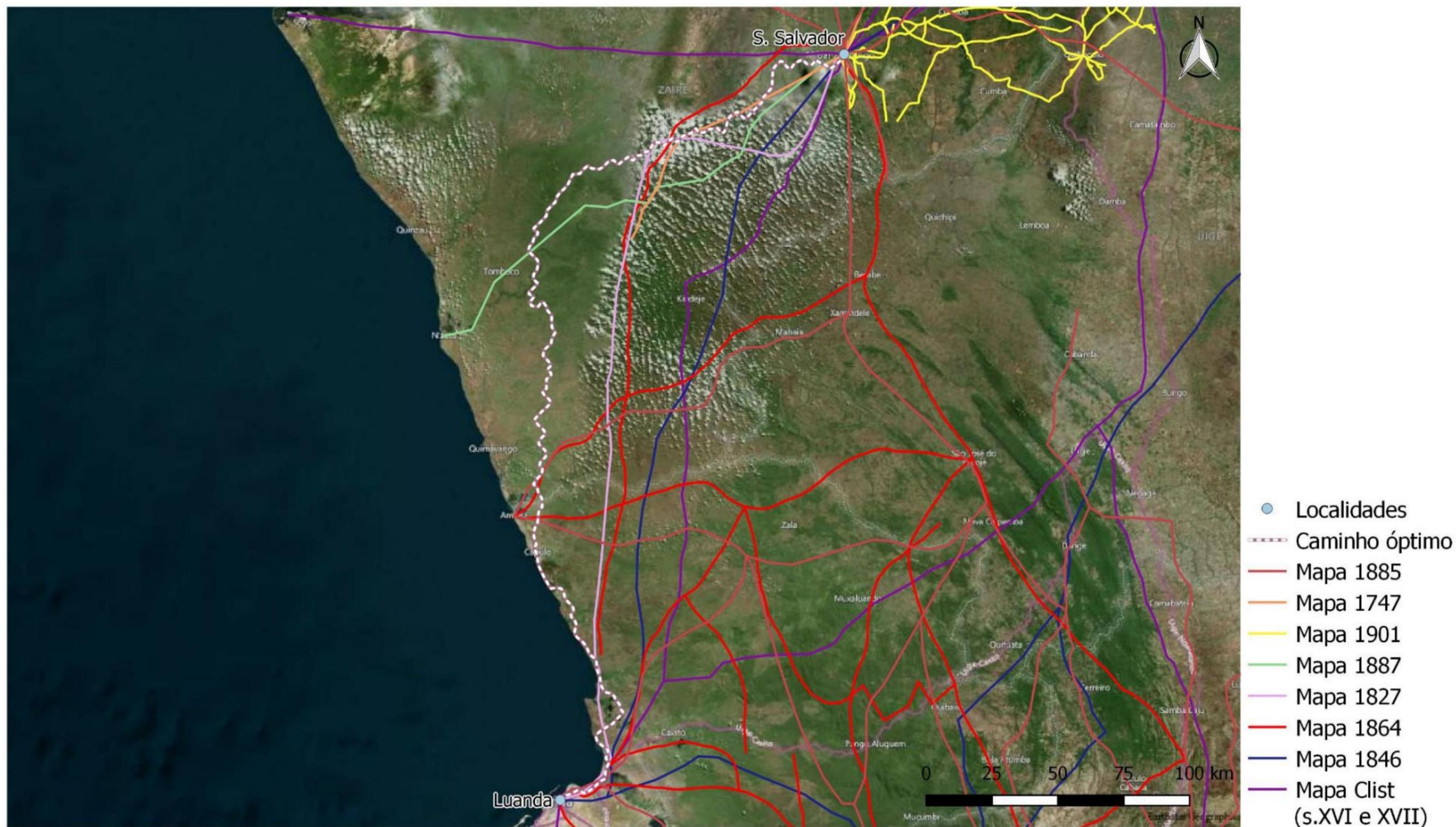


- Localidades
- Caminho ótimo
- Mapa 1885
- Mapa 1747
- Mapa 1901
- Mapa 1887
- Mapa 1827
- Mapa 1864
- Mapa 1846
- Mapa Clist (s.XVI e XVII)

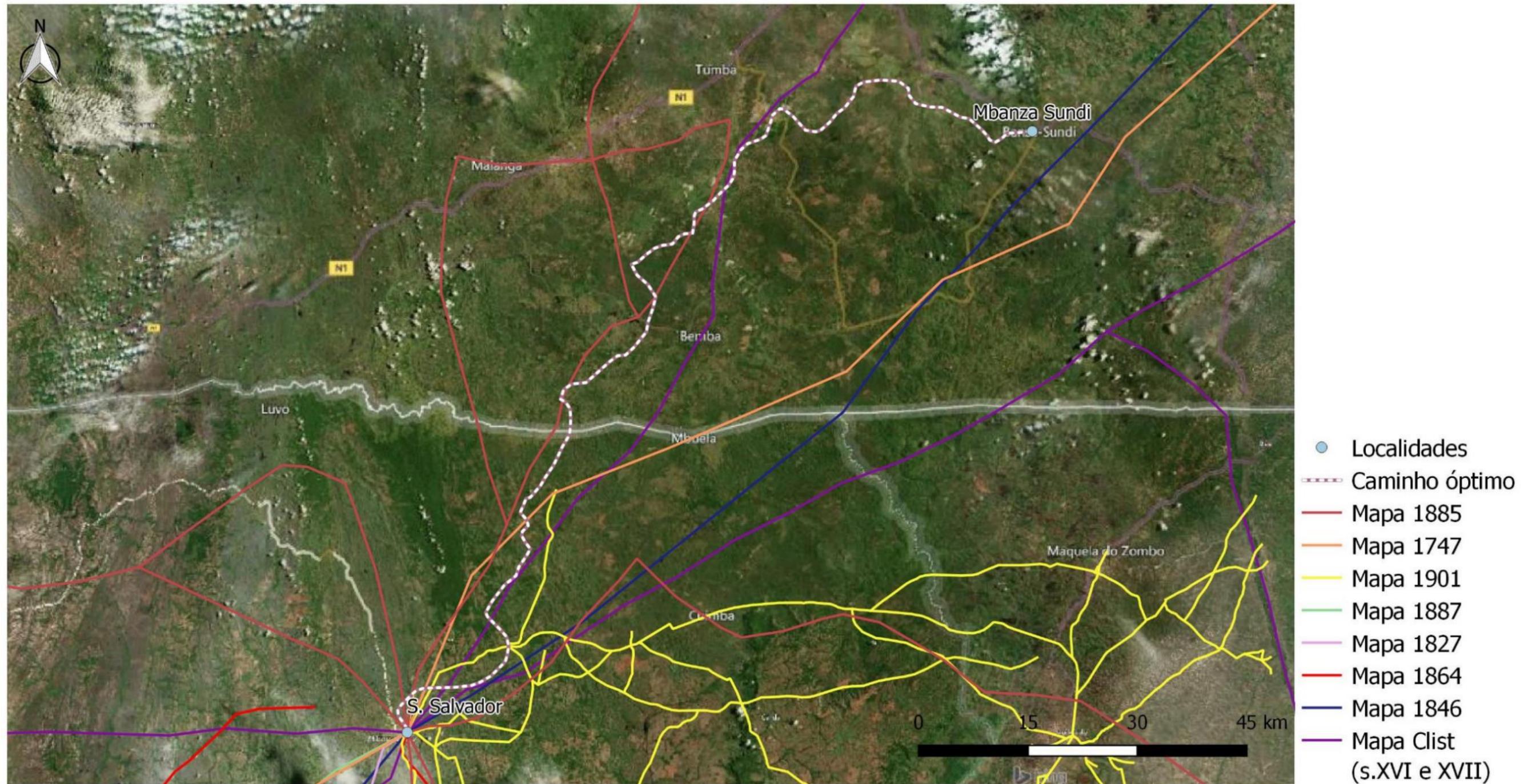
Mapa 23 – Caminho Ótimo entre S. Salvador/Mbanza Kongo e Matadi



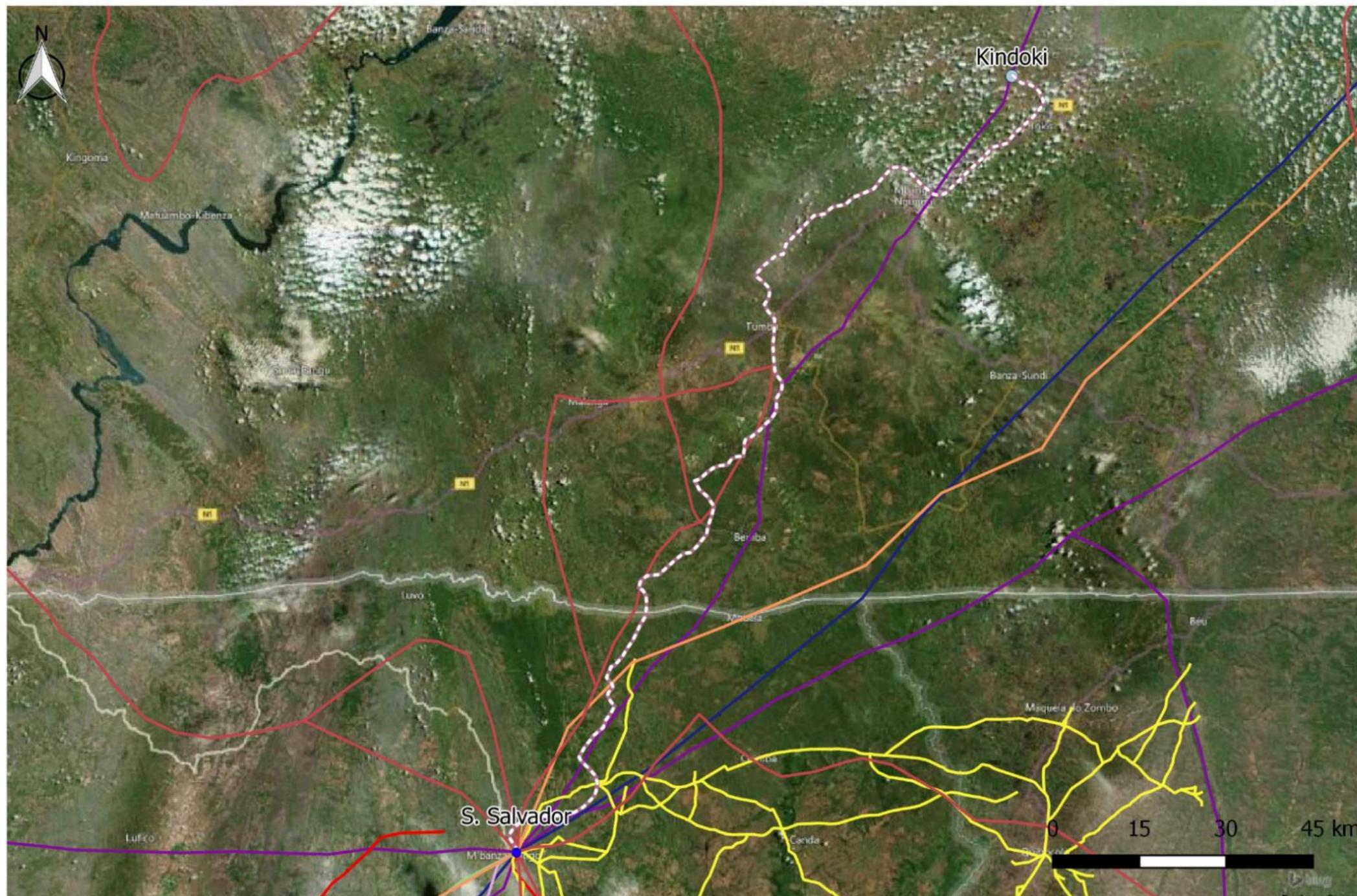
Mapa 24 – Caminho Ótimo entre S. Salvador/Mbanza Kongo e Luanda



Mapa 25 – Caminho Ótimo entre S. Salvador/Mbanza Kongo e Mbanza Sundi

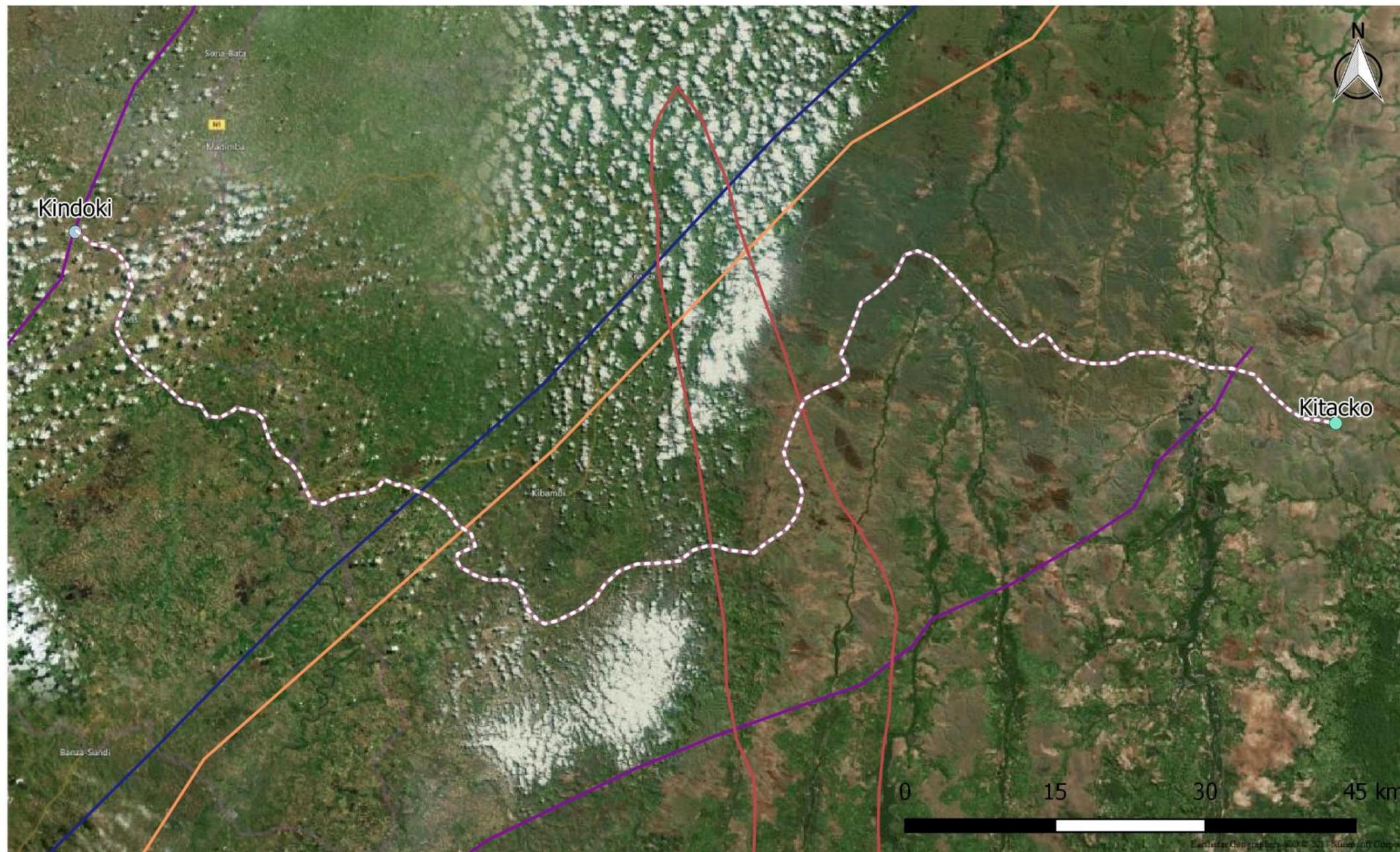


Mapa 26 – Caminho Ótimo entre S. Salvador/Mbanza Kongo e Kindoki



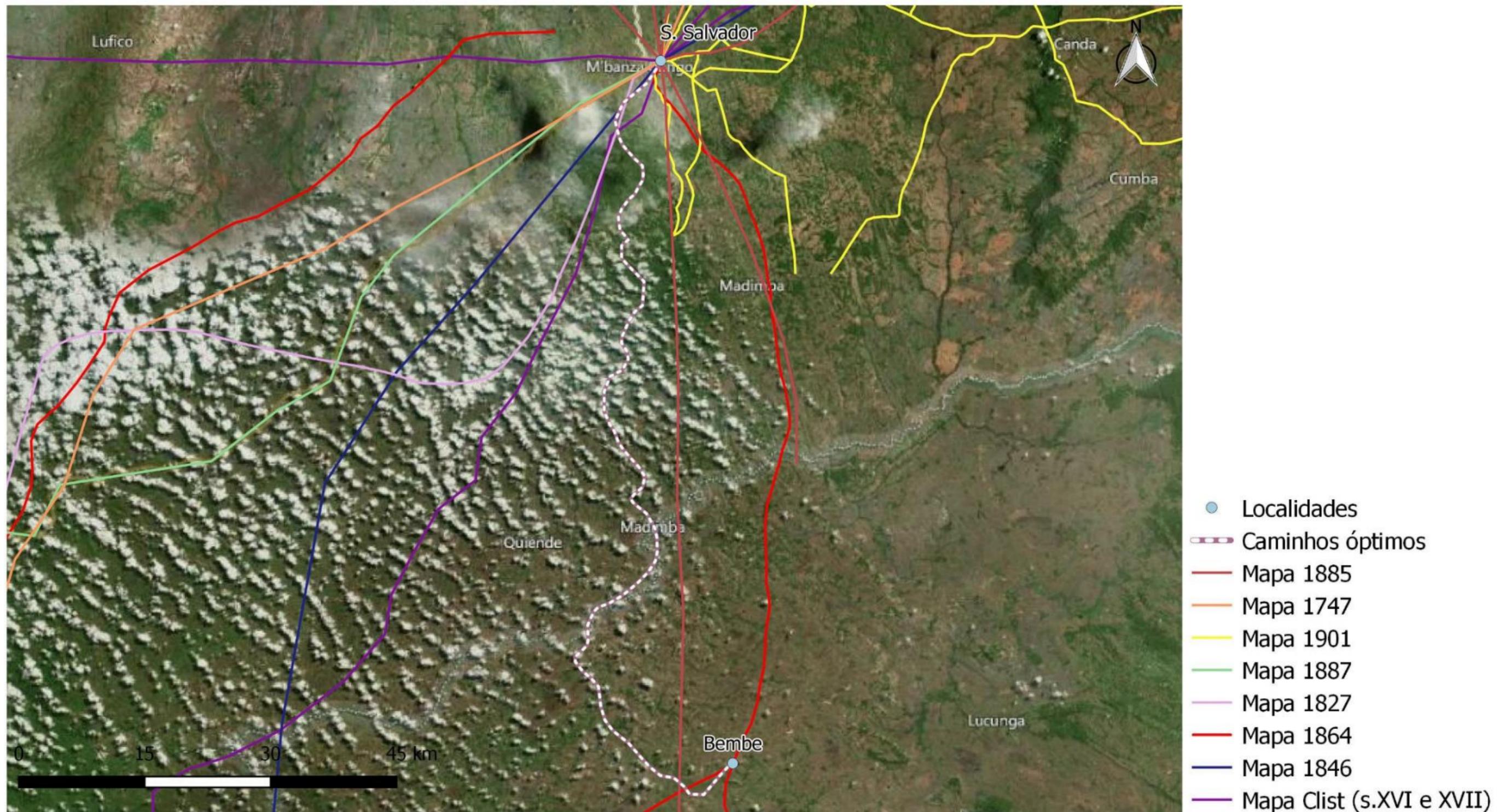
- Localidades
- Caminho ótimo
- Mapa 1885
- Mapa 1747
- Mapa 1901
- Mapa 1887
- Mapa 1827
- Mapa 1864
- Mapa 1846
- Mapa Clist (s. XVI e XVII)

Mapa 27 – Caminho Ótimo entre Kitacko e Kindoki

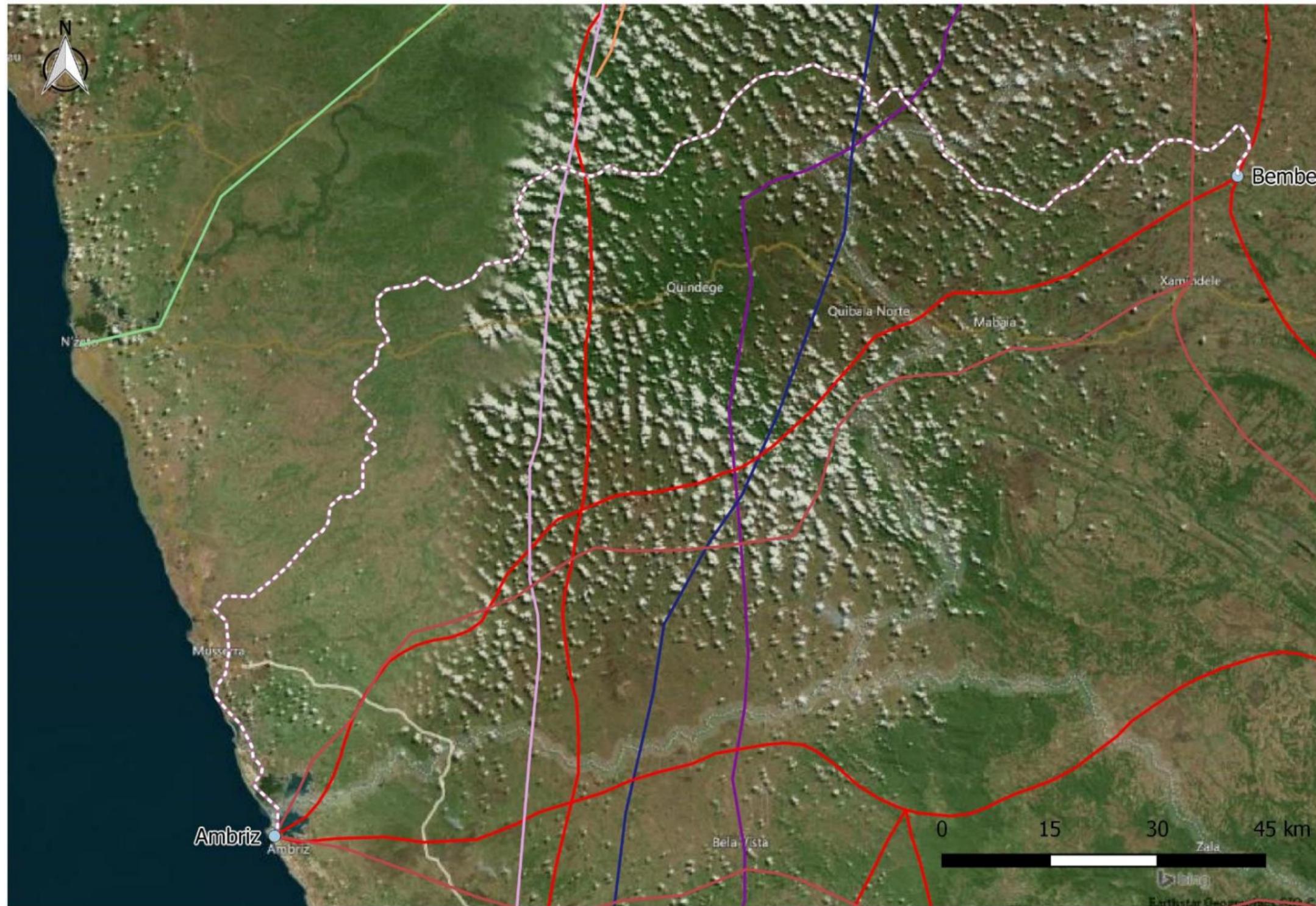


- Localidades
- Caminho óptimo
- Mapa 1885
- Mapa 1747
- Mapa 1846
- Mapa Clist (s. XVI e XVII)

Mapa 28 – Caminho Ótimo entre S. Salvador/Mbanza Kongo e Bembe

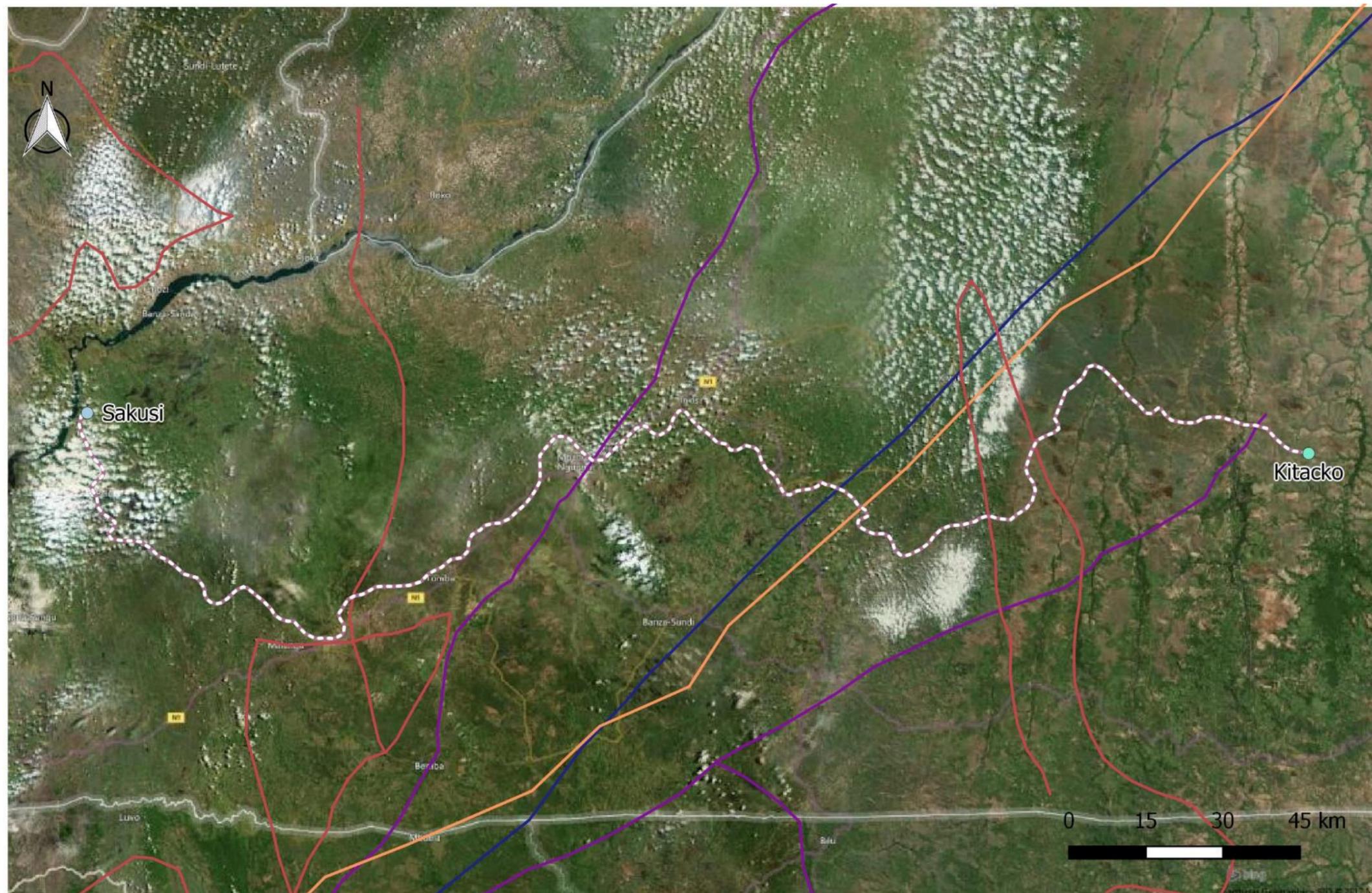


Mapa 29 – Caminho Ótimo entre Ambriz e Bembe



- Localidades
- Caminhos óptimos
- Mapa 1885
- Mapa 1747
- Mapa 1887
- Mapa 1827
- Mapa 1864
- Mapa 1846
- Mapa Clist (s.XVI e XVII)

Mapa 30 – Caminho Ótimo entre Sakusi e Kitacko



- Localidades
- Caminhos ótimos
- Mapa 1885
- Mapa 1747
- Mapa 1846
- Mapa Clist (c. XVI e XVII)

Mapa 31 – Rede de Caminhos Óptimos

