



## «A ECONOMIA ANGOLANA NO SÉC XIX»

---

### A importância do Rio Quanza na economia Angolana do século XIX

O Banco Nacional Ultramarino foi criado em 1864 com o objetivo de criar as condições financeiras e económicas necessárias para o desenvolvimento das antigas possessões ultramarinas portuguesas, nomeadamente o desenvolvimento da agricultura e do comércio.

Os primeiros relatórios do Banco e a correspondência trocada entre o seu fundador, Oliveira Chamiço, e os mais digníssimos representantes do Estado da época, revelam a visão de um homem, que não se limitou a tentar granjear fama e fortuna para o seu banco, mas que lutou arduamente para chamar a atenção junto das entidades governativas dos graves e variadíssimos problemas com que viviam esses longínquos territórios. O isolamento, a escassez de água potável nos principais aglomerados populacionais, a necessidade de muitos deles deixarem de ser colónias penais, a falta de população europeia e portuguesa nesses locais e a escassez de vias de comunicação entre a metrópole e esses territórios distantes, constituíam alguns desses problemas.

Chamiço alertou que para as resoluções desses problemas, sendo estes de vital importância, não só para o desenvolvimento desses locais, mas também para o estabelecimento e prosperidade da atividade bancária nas então colónias portuguesas.

No conjunto dessas dificuldades existia uma em particular, que identificou como a mais vital a ser incrementada e resolvida: “ (...) *a comunicação frequente e eficaz com a mãe pátria por meio de boa navegação a vapor(...)*”, como forma de evitar os grandes prejuízos, que a sua ausência, aquilatava para o Estado.

Sugere desta forma, o estabelecimento de carreiras de vapores mais regulares, que dessem ao comércio de Portugal e das suas colónias um aumento considerável, o qual se traduziria numa maior e mais desenvolvida fonte de receita para o Estado.

A sua mensagem é clara. A navegação era muitas vezes provisória (feita por navios impróprios), o que originava uma grave falha de comunicação com África e com os outros continentes onde o Banco pretendia, segundo os seus estatutos abrir novas sucursais e agências.



Nas duas primeiras Sucursais que o Banco estabeleceu no exterior, em Santiago, (Ilha de Cabo Verde), e em Luanda, ambas em 1865, sentir-se-ia de imediato o problema do isolamento.

Sobre Luanda, escreverá Chamiço, doze anos mais tarde: “ *A primeira e a mais absoluta dificuldade de administração desta província é a falta de comunicações regulares com a metrópole, a eventualidade de correspondência com os governos subalternos, e a quasi absoluta falta de artérias de comunicação com os distritos mais afastados.*”

Este problema será sentido desde logo pela gerência do BNU, que fará um esforço para sensibilizar junto do Governo de Portugal, que antes de tudo, a nação deveria tal como a Holanda, a Inglaterra, e a França, desenvolver uma grande e competente companhia colonial de navegação nacional, como “veículo” indispensável para o desenvolvimento das suas colónias.

É neste contexto que irá propor ao Governo de Sua Majestade, a construção de 5 navios para a exploração de África, ligada a uma empresa promovida pelo Banco.

A proposta ir-se-ia escoar com o tempo, mas será a contínua chamada de atenção do Banco para este problema, através do seu Governador, e cofundador da Sociedade de Geografia, juntamente com a Associação Comercial de Lisboa e a já citada Sociedade, que irá criar junto da opinião pública, as condições para o estabelecimento com as colónias, de carreiras regulares de vapores sob a bandeira nacional.

O banco, através do seu Governador, iria tomar parte ativa neste desígnio nacional, como membro da comissão encarregada, em 1876, de tratar dessa matéria.

Para além deste contributo há a destacar o papel fundamental que o Banco irá desempenhar através da Sucursal do BNU de Luanda, na navegabilidade do rio Quanza e no escoamento dos principais produtos angolanos oriundos do interior de Angola através do grande rio até à capital da colónia.

Se o grande Congo, de estuário imenso e águas profundas, foi a porta de entrada dos europeus e da difusão da fé cristã em África, o Quanza foi o meio pelo qual os portugueses desvendaram o âmago de Angola e consolidaram a sua presença. Foi pelo seu leito sinuoso e de águas indolentes, que os portugueses estabeleceram, consolidaram e desenvolveram a Vila do Dondo, simultaneamente empório comercial, baluarte defensivo e posto de penetração no centro de Angola.

Desde os primórdios do estabelecimento da Sucursal de Luanda, que a sua fonte principal de receita foi o comércio dos produtos oriundos de territórios atravessados ou próximos do



Rio Quanza, nomeadamente, os concelhos de Cazengo e Golungo Alto e toda a região do Dondo, regiões que em 1872 faziam já parte dos distritos mais produtivos das colónias portuguesas, com colheitas anuais a rondar os 1.000.000\$000 réis.

Entre as várias propriedades, a Propriedade Bom Jesus, era aquela a que o Banco prestava maior crédito e auxílio.

De entre os vários produtos existentes na região, destacava-se obviamente o café, que era o principal género com que se faziam os pagamentos ao Banco nas antigas possessões africanas.

Só por este aspeto se vê a importância que representava não só para o Ultramarino, mas também para todo o comércio de Angola, um bom escoamento dos produtos provenientes da região do Dondo e a absoluta necessidade de uma boa navegabilidade no rio Quanza.

As principais explorações agrícolas no terceiro quartel do séc. XIX em Angola, estando estabelecidas perto do rio, transportavam os seus produtos através das poucas estradas, ou dos rios afluentes até às margens do Quanza, com o objetivo de transportar os produtos até Luanda. Da capital de Angola seguiriam então para outros destinos, nomeadamente, para Lisboa e para a restante Europa.

No entanto, Chamiço constatou que para essa engrenagem funcionar plenamente, era preciso que houvesse uma Companhia que operasse sem restrições no Quanza, o que não existia.

O Banco no seu relatório de 1873, focava este aspeto fulcral para o incremento do comércio nestas regiões importantíssimas para a economia angolana: *“Há magníficos rios, que, com módico dispêndio, podem ser fácil e extensamente navegáveis; e citarei para exemplo o Lucalla (desagua no Quanza) que com a aplicação de 4:500\$000 a 6:000\$000 reis, a desobstrução de troncos de árvores, caídas no seu álveo, poderia oferecer rápido e cómodo transporte aos produtos agrícolas dos riquíssimos concelhos de Cazengo, Gollungo Alto em todo o espaço que medeia desde Oeiras até Massango.”*

É nesse contexto que o BNU vai assumir em 1876 o encargo de efetuar a navegação a vapor no rio Quanza, com o objetivo de tornar as ligações comerciais entre os concelhos de Cazengo e Golungo Alto com Luanda uma realidade.

Esta medida do Banco, está englobada numa visão de desenvolvimento mais alargada da fértil região, que incluía a construção de uma linha férrea de Luanda até aqueles concelhos. Chamiço defendia que: *“Golungo Alto e Cazengo, não terá como utopia a construção, em*



*período mais ou menos próximo, de uma linha férrea, que abra comunicação com aqueles concelhos.”*

Em 1879, chegou a defender a construção do comboio como a única forma de dar vazão à enorme produção dessa parte da província de Angola.

Durante os oito anos em que o BNU deteve a responsabilidade de navegação do Quanza, teve que se debater com alguns problemas clássicos, tais como, o escoamento dos produtos das várias regiões do Quanza até Luanda, e as alterações climáticas operadas na região que influenciavam as colheitas.

O escoamento dos produtos estava muito dependente da existência, ou não, de carregadores que transportassem os produtos para as margens do grande rio. Muitas vezes, conflitos internos, (como as guerras gentílicas em 1874) afastaram os braços dessa tarefa fulcral.

Também condições meteorológicas adversas, como a inexistência de um caudal significativo de água em anos de seca, ou pelo contrário, chuvas torrenciais que destruíam plantações, poderiam ser fatais para esta complexa ligação comercial.

Mais tarde, relatórios da companhia são elucidativos destes inevitáveis problemas: “ *Durante as secas, quando os vapores só podem navegar com parte da carga, manifestam os negociantes descontentamento por se lhes não conduzir tudo o que pretendiam carregar, mas resignam-se com este transtorno, convencidos de que empregámos todos os meios possíveis para bem os servir.*”

Mas o Banco iria enfrentar estes desafios com espírito de missão, criando as condições e os apetrechos fundamentais para o melhoramento da navegabilidade do maior rio Angolano.

A concessão foi dada ao Banco por decreto de 18 de Outubro de 1876 (Diário do Governo, nº. 244, de 28 de Outubro), para a organização de uma empresa de navegação. O Governo decidia que enquanto não houvesse uma linha de caminho-de-ferro que ligasse os concelhos de Cazengo e Golungo Alto com Luanda, o Rio Quanza seria um caminho indispensável para o comércio de Angola.

Por uma série de circunstâncias infelizes a empresa existente chegara a esgotar todos os recursos para sustentar a navegação no Quanza. Por acordo com esta, o Ultramarino fez aquisição do material existente, e no vapor que seguiu de Inglaterra para Luanda em 23 de Novembro, enviou não somente cinco engenheiros maquinistas e operários para o concerto de caldeiras, mas também os objetos mais necessários para o reparo dos vapores.



Nesse mesmo ano, encomendou a construção de um rebocador e de algumas lanchas de ferro, em Inglaterra, para condução de carga a reboque.

Em honra à memória do empreendedor A.A. da Silva, que fundou e sustentou a antiga empresa de Navegação do Quanza, Chamiço ordenou que ao novo vapor se desse o nome de Silva Americano, nome pelo qual era conhecido em toda a África aquele *“inteligente e ativo cavalheiro”*.

O aumento de navegabilidade do Quanza é caracterizado no relatório e contas do BNU, em 1878, da seguinte forma: *“O movimento de carga nos vapores que navegam no Quanza revelou nos primeiros meses deste ano – Janeiro a Abril inclusive – um aumento de 25% sobre o igual período de 1877.”*

Em 1879, segundo os relatórios da companhia, os vapores tinham feito 72 viagens, transportado cerca de 1000 passageiros, 128.093 mil sacas, barricas e gamelas com cera, café, borracha, coconote, ginguba e muitos outros géneros.

Em 1880, o relatório mensal dos encarregados da gerência da Nova Companhia de navegação, que o banco administrava, refletia o bom estado de saúde da corporação: *“(…) estão quasi concluídas as obras no edifício de armazéns e escritórios, e as reparações em todas as embarcações. Devemos congratular-nos com o Banco por ter atualmente uma esquadra de vapores e lanchões de ferro, habilitados a transportar toda a carga, que possa entrar ou sair do Quanza, esquadra de que qualquer companhia pode orgulhar-se.”*

Em 1882, o Ultramarino foi alvo, a pretexto de insuficiência no material da Companhia, de um ataque de um grupo de indivíduos que procuraram alcançar a rescisão do contrato daquela empresa com o Banco. Em várias publicações na metrópole e no ultramar clamavam por uma maior fiscalização por parte do Estado em relação ao cumprimento das obrigações do Ultramarino e da Companhia. No entanto nada conseguiram com tal objetivo.

Mais caricata terá sido, na mesma época, a corrida à troca de notas na sucursal do Banco em Luanda e na agência do BNU de Benguela. Uma corrida desenfreada com o objetivo de acabar com as reservas de notas do Banco.

Uma associação denominada *“Alguns prejudicados pela Companhia de Navegação”* andaram, segundo o relato do gerente da agência do BNU de Luanda, durante dois meses a levar notas à sucursal de Luanda para troca: *“(…) o 1º foi 111 vezes à caixa do banco, o 2º 154 vezes, com aquele tão inocente como inteligente fim (…)*”.

No relatório anual de 1882 do BNU, a instituição congratulava-se que, desde 1876, ano em que o banco tinha tomado conta desta navegação por ter conseguido transportar todos os



géneros e mercadorias que afluíam ao Quanza, ao longo de um rio que durante a seca apresentava enormes obstáculos ao trânsito.

Celebrava também o facto de alguns comerciantes que no início da empresa, tinham lanchas para os seus trabalhos particulares, terem renunciado a conservá-los, acudindo aos vapores da empresa e reconhecendo assim que ela satisfazia plenamente o serviço a que se dedicara, apesar da época em que a carga afluía ao rio, ser a época em que a seca tornava o rio mais difícil de navegar.

Os últimos anos de concessão do rio pelo BNU, viu a instituição sofrer um duro revês, devido à perda de dois vapores: o vapor Andrade (devido à existência um período prolongado de seca), por não poder com segurança lançar-se ao rio por necessitar de muita água, e o vapor Guga, em consequência de encalhes e avarias.

Estes problemas levaram o Banco a encomendar um “Patent Slip” para reparar as avarias sofridas, e reforçar a tonelagem de transporte dos vapores, e dos seus grandes batelões de ferro de elevado custo, com outro batelão semelhante.

Mais tarde chegaria o vapor “Serpa Pinto”.

Neste particular, é importante destacar a carta endereçada à gerência do BNU, de 18 de Novembro de 1883, pelos capitães do vapor, Manuel Joaquim Lino e José Duarte Campos:

*“O vapor depois de um pequeno passeio indo a seu bordo, o governador, secretário, gerente da sucursal, administrador da alfândega, capitão do Porto e outros, seguiu logo para o Quanza, e tem já feito três viagens sempre abarrotado.”*

O Banco, no final de 1883, transmutaria o encargo da navegação do Cuanza a uma companhia fundada para esse efeito.

A postura e as medidas optadas pelo Banco já focadas neste artigo, apoiadas por documentação existente no arquivo, confirmam que o objetivo primordial do BNU foi o de ajudar e incrementar o comércio do café e outros produtos provenientes das regiões circundantes do Quanza.

Teve a noção da necessidade de criar mecanismos e infraestruturas para uma região fundamental da agricultura e do comércio de Angola, e que sofria constantemente de paralisias pela dificuldade de condução de géneros coloniais dos grandes centros de produção para o litoral, pela deficiência de carregares e quase ausência de vias terrestres.



Como referiu o fundador do Banco no relatório de 1882: “ (...) *se não fora o valiosíssimo auxílio que com grande sacrifício próprio o Banco tem levado ao agricultor, podemos afirmar sem receio de contradição, todas as propriedades agrícolas estariam abandonadas.*”

É nesta conjuntura que creio que devemos olhar para a ação efetuada pelo BNU como concessionário da navegação do Quanza entre 1876 e 1883. Uma ação fulcral para assegurar o comércio do café - que era o género com que nas províncias africanas eram principalmente satisfeitos os créditos bancários - e também como uma “alavanca”, para um projeto mais ambicioso, no desenvolvimento desta região crucial do comércio de Angola, através da construção da linha férrea entre Luanda e Ambaca.

Apesar de a documentação existente alicerçar, o papel meritório do Banco Nacional Ultramarino, como concessionário do Rio Quanza neste período, para além dos eventuais erros cometidos, será sempre importante, para quem quiser aprofundar este assunto, a leitura da resposta dada ao relatório do governador do BNU apresentado à assembleia geral do BNU em 1883 pelos opositores do Banco.

Esta resposta é composta de um folheto com a coletânea de artigos formulados pelos opositoristas do Banco e publicados, no *Commercio de Portugal*, com o objetivo de *pedirem o afastamento do Banco como concessionário da navegação do rio Quanza.*

Nesta compilação de artigos assinados, entre outros, pelo Corpo Comercial d’Angola, negociantes residentes em Lisboa, e Associação Comercial de Lisboa, encontra-se um ataque feroz ao Governador do BNU e à sua política traçada na navegação do Quanza.

Argumentavam que a “*victoria brilhante*” proclamada por Chamiço na assembleia geral, “*não foi mais do que uma derrota vergonhosa*”.

Embora talvez exagerada esta resposta a Oliveira Chamiço, é sem dúvida, um valioso contributo, para se perceber e consolidar a noção de importância que o Quanza, o grande rio angolano significava para a região:

“ *O presente e o futuro d’Angola estão de tal forma ligados à navegação do Quanza, e de tal forma dependentes d’ella, que da interrupção no seu serviço deriva a impossibilidade de mandar para os mercados da Europa os géneros coloniaes, grande parte dos quaes por deficiência de transporte têm de ficar no Dondo.*”

Tal como no século XIX, ainda hoje há quem veja no Quanza, pelo seu curso e pelos seus afluentes, o verdadeiro sistema vascular do país, dado ser o principal condutor das águas provenientes do coração de Angola que desaguam no Atlântico.



Grande rio do passado? Sim, sem dúvida!

Mas tal como era profetizado nos anos 60 do século XX, ainda sob o jugo do império colonial português, também provavelmente será este o grande rio do futuro do século XXI, no vasto território angolano.

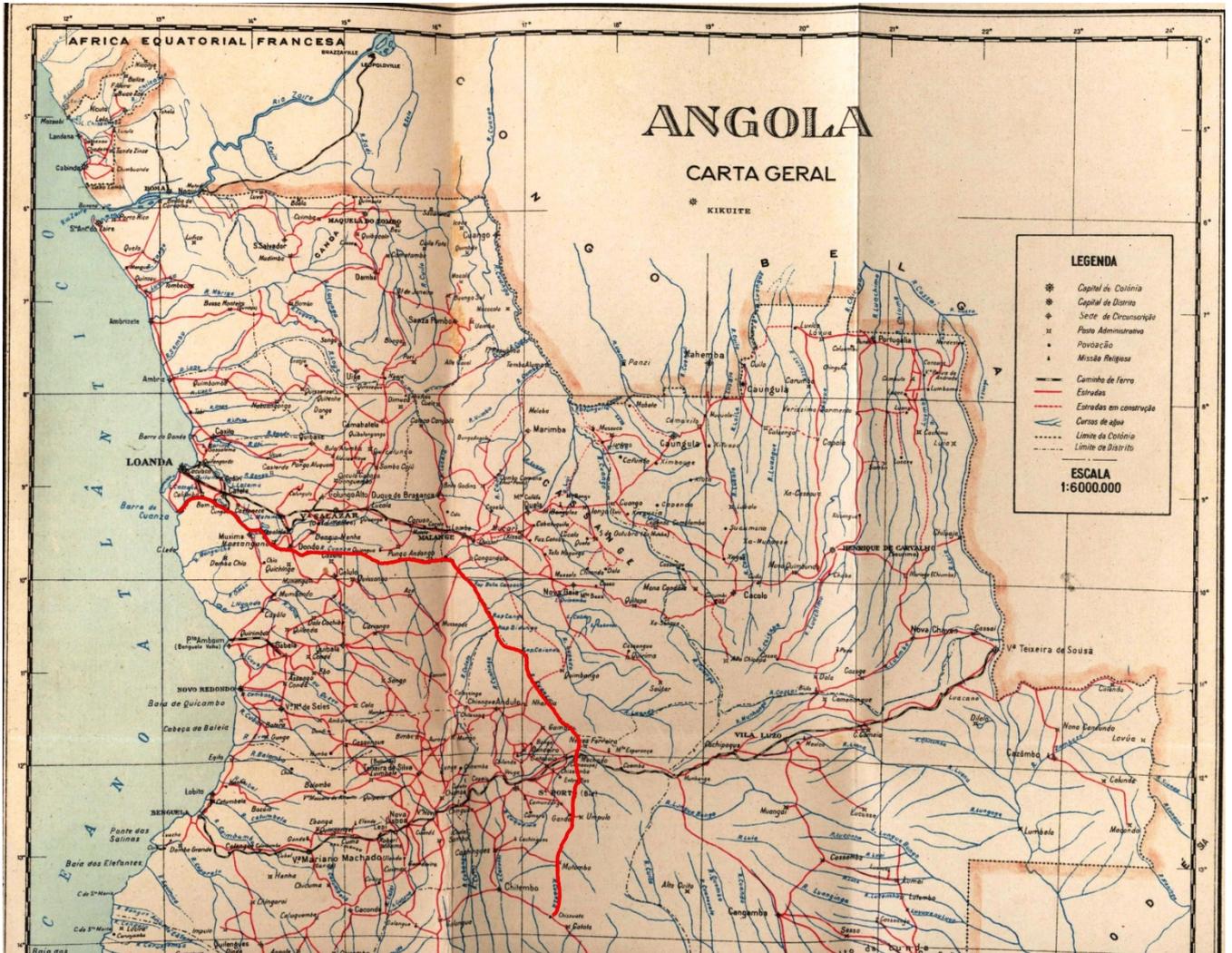
Miguel Costa

Gabinete do Património Histórico da CGD

Agosto de 2012



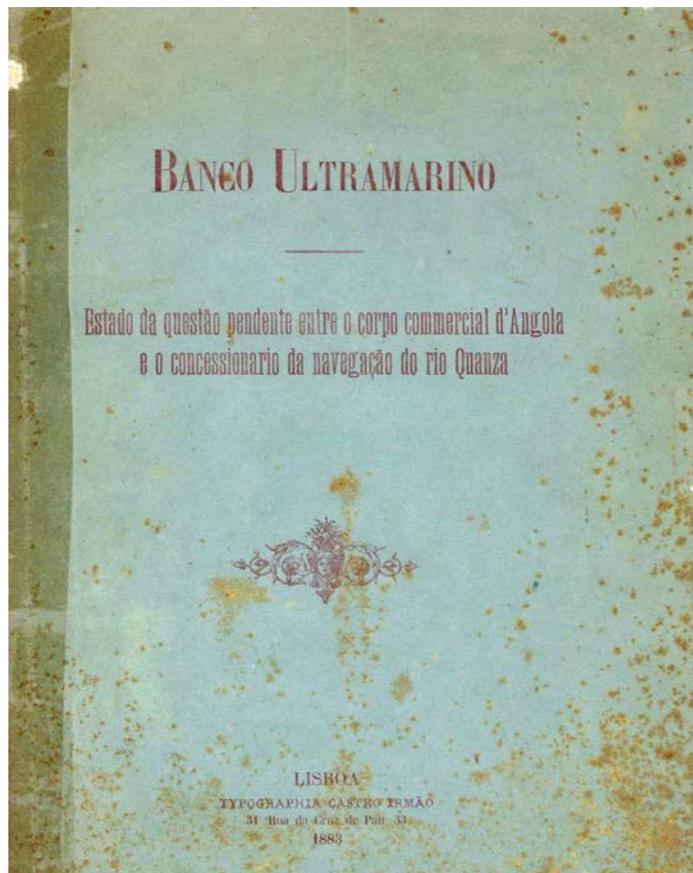
# Galeria de imagens



1. Trajeto do Rio Quanza - carta geral 1940



2. Sucursal do BNU de Luanda



3. Banco Ultramarino - Questão pendente entre o corpo comercial de Angola e o BNU