



## PORTUGAL E RECOLONIZAÇÃO DE ANGOLA NO COMEÇO DO SÉCULO XIX

Doi: 10.4025/8cih.pphuem.3934

Carlos Eduardo Rodrigues, UFOB  
José Francisco dos Santos, UFOB

### Resumo

No começo do século XIX duas grandes transformações abalaram a corte portuguesa. A primeira ocorreu em 1822, dada da proclamação da independência de sua maior e mais rica colônia: o Brasil. A segundo deriva da decisão britânica de extinguir, em 1807, a escravidão em seus territórios, medida que logo chegaria ao comércio de escravos no litoral angolano. O reino português se via sem suas principais fontes de riqueza e sem mecanismos para competir com as potências industriais que não tardariam em avançar sobre seus territórios. Esta comunicação tem o objetivo discutir a situação das colônias portuguesas na África Ocidental e apontar, na medida do possível, os caminhos e as iniciativas tomadas por Portugal naquele momento. A metodologia aplicada consistiu em seleção, leitura e escrita de documentos de autores especializados sobre o tema em questão. As discussões avançaram permitindo compreender a situação de fragilidade do Império Português ao perder suas principais fontes de riqueza e o temor que suas colônias na África tornassem independentes e/ou fosse incorporado pelas potências industriais. A conclusão prévia é de que os portugueses, dentro de suas limitações, procuraram a todo custo fazer de suas colônias africanas um novo “Brasil”, reorientando a administração colonial para sair da dependência do tráfico negreiro e fomentar a extração de novas fontes de riquezas.

### Palavras Chave:

Colonialismo na África;  
Império Português;  
Século XIX.

O alvorecer do século XIX trouxe novos ventos ao continente europeu, as transformações sociais, políticas e econômicas ocorridas na segunda metade do século XVIII abalaram as velhas monarquias nacionais. Na França o ideal iluminista resultou na Revolução Francesa em 1789 e na Grã-Bretanha James Watt (1736-1819) revolucionou os sistemas de produção com a máquina a vapor em 1765. Esses fatos marcam a ascensão de França e Grã-Bretanha como potências hegemônicas do qual as transformações impactariam diretamente a África. A Revolução Industrial abriu caminho para o capitalismo global do neocolonialismo e a Revolução Francesa para a ideologia colonial sintetizada na “missão civilizatória do homem branco”.

Essas revoluções transformaram toda a Europa. A Bélgica, por exemplo, conseguiu se colocar entre as potências imperialistas. Em Portugal as revoluções expôs a decadência de um antigo império. No primeiro quarto do século XIX dois eventos abalam a corte portuguesa. O primeiro ocorreu em 1822 com a independência do Brasil, o segundo derivou da decisão britânica de extinguir em 1807 a escravidão em seus territórios, medida que logo chegaria ao comércio de escravos no litoral angolano. O reino português se via sem suas principais fontes de riqueza no contexto do nascimento das potências industriais que não tardariam em avançar sobre seus territórios localizados na África.

Em Angola a colonização portuguesa nasce com Paulo Dias de Novais (1510-1589), capitão-donatário entre 1575 a 1589. A região recebeu o nome de reino (ou província) de Angola com sede em Luanda, e uma administração separada da província de Benguela. No século XVIII Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho (1726-1780) procurou dinamizar a economia de Angola para diminuir a dependência do tráfico negreiro transoceânico. Porém, no início

do século XIX a política econômica da corte portuguesa ainda se restringia a pequenas extrações de madeira, enxofre, breu e outros produtos naturais (HENRIQUES, 1997).

A introdução de novas atividades econômicas esbarava no descaso dos delegados locais que alegavam a falta de homens, o clima hostil e que no “[...] Brasil tudo é melhor e mais fácil [...]” (SANTOS, 1978 p. 183). Na África as riquezas naturais despertavam menos interesses do que na América e na Ásia. Foi preciso esperar até o ano de 1837 para um novo projeto colonial. Marquês Sá de Bandeira (1795-1876), educado no Iluminismo, designou um governador geral em Angola e transformou Luanda e Benguela nas principais cidades-fortalezas, responsáveis pelas relações litoral-interior onde o controle português era fraco (HENRIQUES, 1997).

Sá de Bandeira via a África como solução para a economia do reino português. Colonialista e abolicionista seu projeto colonial defendia a extinção do tráfico negreiro e uma reforma da administração ultramarina. No relatório que escreveu em 1836 a Câmara dos Deputados, quando era secretário de Estado da Marinha e do Ultramar, o marquês afirmava que sem a abolição seria inútil promover qualquer atividade econômica ou reformulação das leis na África, pois o traficante de escravos inviabilizava qualquer outra transformação socioeconômica:

Sem a abolição do commercio da escravatura, inutil seria legislar; porque uma parte d'aquelles para quem são destinadas as leis, ou seriam arrebatados para alem do mar, ou elles mesmos continuariam a ocupar-se no trafico e nas guerras intestinas, como acontece hoje; inutil seria procurar promover a cultura das terras, porque os capitaes continuariam a empregar-se no trafico dos escravos, por ser muito mais lucrativo do que qualquer outra industria (SÁ DE

BANDEIRA, 1873, p. 15-16).

Em 1865 o projeto colonial de Sá de Bandeira encontrara resistência de aceitação. O problema estava na abolição da escravidão:

Na junta geral da província de Angola, em sessão de 17 de maio de 1865, o presidente votou contra a abolição do estado de escravidão, e disse que esta medida havia de trazer para Angola ruína maior do que a que trouxera a invasão dos barbaros na Europa: que o principio era justo, mas a execução d'elle em Angola traria terríveis consequencias, porque o gentio mataria annualmente milhares de pretos; que o decreto de 29 de abril de 1858, que mandava acabar com a escravidão, havia de trazer graves males, por que os escravos não estavam preparados para receber com proveito a liberdade; que dar-lhes o fóro de livres já, seria um mal para elles; que se a medida passasse, viesse o sr. marquez de Sá da Bandeira executa-la governando a província (SÁ DA BANDEIRA, 1873, p. 27).

Durante três séculos o comércio triangular manteve o Império Português funcionando. As especiarias do oriente eram compradas com o lucro das *plantations* do Brasil movidas por trabalhadores escravizados que saíam dos portos de Luanda e Moçambique. D. Cutrin (1956) estima que entre 1701 e 1810 Portugal exportou quase 611.100 africanos escravizados na costa ocidental e 1.414.500 na costa oriental, totalizando 2.025.600 de escravizados em 109 anos (apud M'BOKOLO, 2009, p. 279).

Esses dados revelam a importância do tráfico negro para o Império Português durante o século XVIII. Todavia, quando os ventos na Europa mudaram e os britânicos saem vitoriosos das Guerras Napoleônicas (1803-1815) o tráfico negro no Atlântico virou alvo do movimento abolicionista, que pautados pelo ideal do

direito universal ao bem estar, pelas lutas humanitárias e ações filantrópicas criticavam duramente o tráfico e a escravidão (FERRO, 2004). Esse manto abolicionista serviu de bandeira para consolidar a hegemonia britânica no comércio do Atlântico. Segundo Santos (1978, p. 226):

Do modo, conciliando interesses económicos e filantrópicos, a Inglaterra vai intervir na África para fiscalizar a proibição do comércio de escravos. As operações de fiscalização antiescravagistas nas costas africanas permitiram alargar a influência britânica a certas zonas dominadas por outras potências, imiscuindo-se na sua soberania arrebatando-lho o *controle* do comércio.

As primeiras pretensões abolicionistas lançadas pelos britânicos em 1787 e 1807 fracassaram. Posteriormente, com o patrulhamento marítimo, acordos bilaterais de comércio e navegação e seu poder económico, o Império Britânico dificultava cada vez mais a dinâmica do tráfico negro. Em 1810 Portugal fez diversas promessas de minimizar o tráfico em troca da abertura dos mercados britânicos, em 1817 aceitaram reduzi-lo e combater-lo após uma substancial indenização, mas o acordo permitia que os portugueses mantivessem o tráfico lícito ao sul do da linha do equador (DAGET, 2010).

Essa resistência em abolir o tráfico está na lucratividade desse comércio, como mostra o documento a seguir publicado em 1873:

Em 1770 era orçado o rendimento annual, proveniente da saída de escravos, em 157:000\$000 réis, media de dez anos [...].

Nos annos de 1817 a 1819 [...]. A receita publica foi de 217:000\$000 réis, comprehendendo, 177:000\$000 réis provenientes da exportação de escravos, e 40:000\$000 réis de outras origens

(SÁ DE BANDEIRA, 1873, p. 19).

As pressões para o fim do tráfico negroiro atingem os comerciantes de Luanda e Benguela. Em 1827 autoridades militares evitavam falar sobre o fim do tráfico para evitar tumultos e crises. Na carta dirigida a José Maria Latino Coelho (1825-1891), deputado pelos Açores de 1856 a 1860, Sá da Bandeira (1872, p. 22-23) escreveu:

[...] Angola e Moçambique constituíam grandes mercados de escravos, que de lá eram levados, na sua maxima parte, para o Brazil.

O tráfico da escravatura foi abolido, o que causou uma grave crise financeira n'estas colônias [...]

Em outro documento, Sá de Bandeira (1873, p. 28) comenta sobre o descontentamento dos comerciantes de Luanda frente a abolição da escravidão:

A associação commercial de Loanda, em 11 de maio de 1865, expoz: que a abolição da escravidão traria transtornos incaleulaveis; que só com a noticia tudo se desanimou; que o captiveiro actual era suave, e portanto conducente a tornar útil o preto; que aos pretos até elle era conveniente para os livrar da morte, o que succederia se os sobas não tivessem quem os comprasse; que a escravatura não era agora como fôra entre os romanos, constituindo direitos de vida e morte; que ella era excellente para fazer adquirir ao preto o gosto pelo trabalho; que a abolição seria a ruína da agricultura e industria, e a perda de Angola; e pedia que se denegasse a sanção ao projecto de abolição (SÁ DA BANDEIRA, 1873, p. 28).

Em 1830 o tráfico de escravos é proibido legalmente, em seu lugar o comércio ilegal ganhou novas características. Luanda e Benguela perdem o posto de grandes portos escravagista devido à fiscalização para pequenos entrepostos espalhados pelo litoral. Em 1836 Portugal instituiu um decreto real

abolindo o tráfico em suas colônias, mas o Brasil continuou a receber cativos africanos até perto da década de 1860 (FERREIRA, 1999). Sá de Bandeira (1840, p. 35-36) relatou o problema do tráfico ilícito:

Trafico em Angola. — O brigadeiro Saudade, em trado hoje de Loanda, trouxe cartas daquela cidade de datas muito recentes (do mez passado) que nos foram communicadas, e concordam em que o novo governador é decididamente hostil ao commercio da escravatura; a tal ponto, que é já muito difficil e perigosa qualquer tentativa desse trafico. Isto é confirmado pela subsequente correspondencia do Rio de 20 de outubro, publicada n'uma folha de Londres, a qual as segura que o Governo portuguez havia dado instrucções peremptorias ás suas authoridades no Brazil, e em Africa, que tinham paralisado o trafico de tal modo que durante os dous mezes anteriores apenas tinham chegado tres navios de escravatura.

Na política colonial portuguesa as terras africanas estavam, até 1836, fora da área de atuação do governo central. Os esforços da metrópole se concentravam no comércio das Índias Orientais em Goa e Macau, e nas plantações de cana de açúcar e extração de ouro no Brasil. Na dinâmica do comércio triangular a África não comercializava diretamente com a Europa, por esse motivo a política econômica africana dependia mais do desenvolvimento dos projetos coloniais em outras regiões do que no próprio continente (SANTOS, 1982).

Entre 1830 e 1840 a ocupação efetiva de Angola se limitava a estreitas faixas litorâneas de 80 a 130 km de largura. Os motivos para a não expansão do tipo bandeirismo em solo africano são diversos, o clima, a vegetação densa, a resistência dos povos africanos frente ao avanço europeu, a necessidade em fortificar as feitorias do litoral que

sustentavam o tráfico negreiro transoceânico, e se “[...] comparada com o Brasil e o Oriente, a África desempenhava para Portugal um papel económico reduzido, onde só os escravos avultavam” (OLIVEIRA MARQUES, 1995, p. 523).

Durante boa parte da colonização portuguesa na África a concepção de exploração do interior estava limitada em criar uma grande rota comercial para as Índias Orientais, ligando o Atlântico ao Índico através de um corredor entre Angola e Moçambique. Esse projeto aparece em 1797 com Dom Rodrigo de Sousa Coutinho (1755-1812), que propõe um estudo para ampliar e assegurar o comércio de todas as colônias portuguesas na Ásia por uma nova via comercial: Goa, Moçambique, África austral, Angola e Lisboa (SANTOS, 1978). Durante a Conferência de Berlim (1884-1885) essa concepção ganha contornos neocolônias com o mapa Cor-de-Rosa, projeto de colonização dos territórios africanos que funcionaria como barreira para o avanço das potenciais indústrias.

A preocupação em expandir e demarcar territórios no interior de Angola tinha como perspectiva a criação de "brasis africanos", isto é, a construção de uma economia agroexportadora que pudesse caminhar sem a lucratividade do tráfico negreiro, a principal receita fiscal da colônia. A economia Atlântica em Angola estendia-se pelo interior através de vastas redes de comércio apoiadas em centros intermediários como Cassanje, Bié e Caconda onde a soberania portuguesa estava restrita a pequenos fortes militares.

Os poucos portugueses que viviam no interior de eram chamados de sertanejos, nome atribuído aos comerciantes dos sertões de Luanda e Benguela que tinham fortes relações com o tráfico negreiro, pessoas de frágil relação com Portugal cuja experiência em terras africanas era negligenciada pelas autoridades da metrópole. Nos séculos XVIII e XIX os sertanejos realizaram inúmeras expedições não oficiais entre o

litoral e interior, organizados em numerosas caravanas os sertanejos capturavam escravizados, extraíam marfim, cera, cobre e borracha. Em 1793 algumas caravanas que saíam de Bié atingiram as nascentes do rio Zambeze nas terras de Lovale, nome da população nativa que habitam a divisa entre Angola e a Zâmbia (SANTOS, 1978; 1982)

O avanço colonial britânico sobre a África foi sentido entre os sertanejos. António Ferreira Silva Porto (1817-1890), que viveu e viajou por Angola entre 1840 e 1890, percebera a chegada de exploradores, agentes colônias e a movimentação dos cruzadores britânicos no litoral angolano. Seu testemunho, apoiado na experiência africana, analisa os problemas internos e externos que atingiam a administração colonial nas primeiras décadas do século XIX. Segundo SILVA (1982, p. 125-126):

Silva Porto, que estava lá, havia muito que chamava a atenção das autoridades para o facto de a pressão das potências europeias na África se estar a começar a exercer também no interior. Insistia mesmo na necessidade de alterar a estratégia política portuguesa de acordo com a mudança que se estava a operar

A necessidade em criar novos projetos coloniais entrava no horizonte da coroa portuguesa, daí a utilização do termo *recolonização* de Angola como título do artigo. O coronel António Vicente Ferreira (1874-1953), Alto Comissário em Angola entre 1926 a 1928, meditando sobre a colonização portuguesa na África escreve:

[...] Mas a causa imediata e mais activa da abolição do pacto colonial, pelo menos no seu rigorismo primitivo, foi à pressão exercida pelos países concorrentes, sobretudo pelos que, tendo alcançado um grande desenvolvimento industrial e comercial, cubiçavam os mercados coloniais de todo o mundo, para venda dos seus artefactos, e para a

aquisição de matérias primas, dos metais preciosos e das rendosas especiarias. [...]

Foi, porém, no decurso do século XIX, — sobretudo na segunda metade —, que toda a política colonial portuguesa teve de sofrer uma transformação completa, sob a pressão, por vezes brutal, de interferências estranhas (FERREIRA, 1932, p. 10-11)

Para o historiador português Oliveira Marques (1995, p. 523) a recolonização de Angola fora impulsionada pela concorrência das potências industriais:

[...] O que levou Portugal à conquista de Angola Moçambique e Guiné, foi sobretudo a concorrência estrangeira e o receio de ser «roubado» daquilo que considerava território seu. Este «imperialismo não-económico» [...], necessita ser acentuado a fim de podermos compreender cabalmente a posição de Portugal em África no século XIX [...].

Já o historiador congolês M'Bokolo (2011, p. 312) a recolonização está relacionado a independência do Brasil, sua maior e mais rica colônia:

[...] Os portugueses, que pretendiam controlar uma parte do antigo reino do Congo e Angola desde há três séculos, na realidade só estavam firmemente estabelecidos em Luanda, em Benguela e numa estreita faixa costeira. Foi a perda do Brasil que os levou a retornar uma política expansionista em Angola [...].

Seja pela perda do Brasil e/ou pelo medo das potências industriais, fato é que no começo do século XIX “a África tornava-se um empreendimento urgente, como um trabalho prévio para avaliar da viabilidade da companhia de comércio” (SILVA, 1978, p. 184). É nesse contexto que a coroa portuguesa instituiu uma série de expedições para conhecer e ocupar as

terras do interior de suas colônias na África. Acompanhando a experiência sertaneja a nova política colonial portuguesa elaborou meios de explorar os territórios africanos através de expedições científicas.

Em solo brasileiro as expedições científicas portuguesas haviam avançado para o interior ao longo do século XVIII. Na África a primeira experiência patrocinada pela coroa portuguesa veio com Francisco José de Lacerda e Almeida (1753-1798), astrólogo e matemático que havia realizado expedições no interior do Brasil, parte para Moçambique em 1797 com a intenção de cruzar a África de ponta a ponta. Pautado no espírito Iluminista Lacerda e Almeida tinha como proposta elaborar um conhecimento completo sobre a mineralogia, zoologia e botânica, hidrografia, comunicação e redes de comércio.

A viagem de Lacerda e Almeida pela África austral é a primeira viagem de exploração com apoio técnico e financeiro, colocando em prática o antigo sonho de unir as colônias Angola e Moçambique. Todavia, Santos (1978, p. 191) chama a atenção para o desconhecimento dos contemporâneos de Lacerda e Almeida sobre o interior de suas colônias:

A expedição devia partir de Moçambique. A escolha da costa oriental para início da viagem revela, desde logo, o desconhecimento acerca da verdadeira situação em que se encontravam as duas colônias portuguesas da África austral. Com efeito, em Angola, a expansão comercial tinha conseguido fazer descobertas capazes de facilitar a travessia da África por uma missão científica. Os projectos e as pesquisas nesse sentido partiam tradicionalmente do lado de Angola. É certo que o ouro do Monomotapa estava do lado oriental, mas se alguém precisava abrir caminho até às minas era agente de Angola, que

nunca desistira de desviar a corrente do ouro para a costa ocidental. Era daí que podiam vir as informações.

Esse desconhecimento dos territórios africanos permaneceu até meados do século XIX e refletia nas decisões socioeconômicas e política da corte portuguesa, que não sabia como agir frente aos avanços coloniais das potências industriais. A partir da década de 1840 os portugueses passam a publicar suas experiências em terras africanas, o que contribuiu para o conhecimento geográfico do período. As fontes portuguesas apresentavam regiões até então desconhecidas, a maior parte dessas narrativas foram organizadas, entre 1840 a 1846, pela Associação Marítima e Colonial, fundada em 1839, e a partir de 1854 pelo Conselho Ultramarino, que desde 1642 colecionava documentos do império marítimo português (SANTOS, 1978).

Essas instituições estavam longe de representar uma sociedade geográfica, muito menos tinham as ambições necessárias para um novo projeto colonial. Suas ações estavam limitadas em recolher e publicar obras de viajantes, naturalistas, comerciantes, colonos, militares, etc. Nos periódicos dos *Annaes Marítimos e Colônias* e dos *Annaes do Conselho Ultramarino* haviam relatórios militares e administrativos, estáticas comerciais, ensaios técnicos e agrícolas, em sua maioria escrita por amadores, mas que ajudaram a fomentar o debate científico, a curiosidade e a opinião pública sobre a urgência em recolonizar os territórios africanos (SANTOS, 1978).

Em dezembro de 1875 é criada a Sociedade Geográfica de Lisboa (SGL), 45 anos depois da *Royal Geographical Society* britânica instituída em 1830. Essa distância de quase meio século demonstra o atraso português na “corrida para África”. Desenvolvida por intelectuais preocupados com ineficaz política colonial a SGL promoveu eventos e estudos para debater a situação dos

territórios africanos. Em 1879 Manuel Ferreira Ribeiro (1839-1917), participante da expedição do caminho de ferro da Ambaca em 1877, fala da urgência em reunir informações acerca os territórios africanos para melhorar a colonização:

O que necessitamos pois é reunir os trabalhos dispersos, colher todas as informações, escreve-las e aproveita-las praticamente, e mostrar assim que a Africa é bem nosso conhecida, e que facilmente podemos obter d'ella os fructos que póde e deve dar-nos, e que evidentemente são muito superiores ao que possa imaginar-se.

Passei em muitos valles, atravessei largas planicies, estudei algumas zonas, e, conhecendo de perto as causas por que não tiramos d'ali os rendimentos que deviamos, e os embaraços que sempre tem encontrado a colonização pratica e a immigração effectiva, não posso deixar de interessar-me pela nossa colonisação em solo tão rico (RIBEIRO, 1879, p. 505).

A fala de Ribeiro reflete a preocupação de Portugal com o atraso na colonização da África. A possibilidade de perda dos territórios de Angola e Moçambique ficava cada vez mais próxima com o passar dos anos. Em 1876 os belgas formalizam a colonização da África central, em 1880 os franceses fundam Brazzaville, futura capital do congo francês instituído em 1882. Em 1884 os alemães decretam o Sudoeste Africano, atual Namíbia, com seu protetorado, e em 1889 o empresário Cecil John Rhodes (1853-1902) funda a *British South Africa Company*, responsável pela colonização da África austral, colocando fim ao sonho português de unir Angola e Moçambique.

Às vésperas da Conferência de Berlim o Reino de Portugal não tinha claro uma política de recolonização dos territórios africanos. Atordoada pela independência de sua maior e mais rica colônia e não podendo mais traficar

escravizados em alto mar, os dirigentes portugueses se esforçavam para correr atrás das potências industriais. A África tornava-se agora o único sustento de um Império em desespero.

## **Referências**

DAGET, S. **A abolição do tráfico de escravos**. In: AJAYI, J. F. A. (org.). História geral da África, VI: África do século XIX à década de 1880. Brasília-DF: UNESCO, 2010.

FERREIRA, R. A. **Brasil e Angola no tráfico ilegal de escravos, 1830-1860**. In: SARAIVA, J. F. S. e PANTOJA, S. (org.). Angola e Brasil nas Rotas do Atlântico Sul. Rio de Janeiro, 1999.

FERREIRA, V. **A Política Colonial Portuguesa em Angola**. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1932.

FERRO, M. **Sobre o tráfico e a escravidão**. In: Ferro, M. (orgs). O livro negro do colonialismo. Rio de Janeiro-RJ: ed. Ouro, 2004.

HENRIQUES, I. C. **Percursos da modernidade em Angola: dinâmicas comerciais e transformações sociais no século XIX**. Lisboa: Instituto de investigação científica tropical, 1997.

M'BOKOLO, E. **África Negra: história e civilizações**. Tomo I. Salvador: EDUFBA; São Paulo: Casa das Áfricas, 2009, p. 279.

M'BOKOLO, E. **África Negra. História e Civilizações – Do século XIX aos nossos dias**, Tomo II. Lisboa: Edições Colibri, 2007. cap. III, p. 234-255.

OLIVEIRA MARQUES, A. H. de. **Breve História de Portugal**. Lisboa: Ed. Presença. 1995.

RIBEIRO, M. F. **As conferencias e o itinerario do viajante Serpa Pinto a través das terras da Africa Austral nos limites das provincias de Angola e Moçambique Biè a Shoshong**. Lisboa: Typographia Nova Minerva. 1879.

SÁ DA BANDEIRA, B. de S. N. de F. **Carta dirigida ao ex. mo Sr. José Maria Latino Coelho sobre a reforma da carta constitucional**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1872.

SÁ DA BANDEIRA, B. de S. N. de F. **O trabalho rural africano e a administração colonial**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1873.

SÁ DA BANDEIRA, B. de S. N. de F. **O trafico de escravatura: e o bill de lord Palmerston**. Lisboa : Na Typ. de José Baptista Morando, 1840.

SANTOS, M. E. M. **Silva Porto e os problemas da África portuguesa no século XIX**. Coimbra: Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1982.

SANTOS, M. E. M. **Viagens de exploração terrestre dos portugueses em África**. Lisboa: Centro de estudos de cartografia antiga, 1978.