As feitorias de urzela e os barracões de negreiros nos empreendimentos atlânticos da década de 1840

Maria Cristina Cortez Wissenbach
Departamento de História, FFLCH – USP

Resumo:

A presente comunicação tem como objetivo contextualizar a narrativa de Georg Tams, *Visita às possessões portuguezas na costa occidental d´África,* de 1845, nos termos dos empreendimentos mercantis de José Ribeiro dos Santos, cônsul português em Hamburgo. A partir de uma análise que se concebe como um exercício metodológico, acredita-se ser possível dimensionar a importância do testemunho histórico oferecido pelo médico alemão sobre o comércio atlântico dos inícios da década de 1840. De um lado, ao especificar os vínculos entre as grandes casas mercantis européias e os mercadores negreiros estabelecidos no litoral da África centro-ocidental, em algumas das ilhas atlânticas e em reinos africanos diretamente envolvidos com os negócios atlânticos. De outro, ao fornecer os detalhes da movimentação destes últimos: os pontos e as estratégias preferenciais de atuação, as redes de fornecedores e de receptores, as maneiras pelas quais interceptam redes de comércio e de poder africanas e seus agentes. Por fim, a importância de sua narrativa deve-se ao fato de deixar clara a correspondência entre o tráfico de escravos e a comercialização da urzela, produto considerado "legitimo" e destinado, sobretudo às indústrias têxteis da Grã-Bretanha.

Em seu livro, *Visita às possessões portuguezas na costa occidental d´África*, [1] o médico alemão Georg Tams relata as viagens que realizou às partes meridionais da África, entre os anos de 1841 e 1842, participando de uma expedição arquitetada por um negociante português estabelecido em Hamburgo. Com o objetivo de registrar as potencialidades do comércio africano, Tams descreve pormenorizadamente a vida econômica e social de cidades como Benguela, Luanda e Novo Redondo, e territórios africanos fora do domínio português, notadamente o reino de Ambriz. Segundo suas observações, os portos da costa eram animados diariamente com a chegada das caravanas vindas do interior, carregadas com marfim, cera e urzela [2] e também com escravos que entravam nas cidades silenciosamente à noite, em razão das proibições que já se faziam sentir. Pelos trajetos na costa, deparava-se com situações características de

um comércio considerado ilegal, marcado por uma dinâmica imposta pela presença do esquadrão marítimo britânico e pelas leis européias antitráfico. O livro também descreve as hierarquias sociais comprometidas com estes negócios – os grandes mercadores europeus, brasileiros e luso-africanos, as autoridades metropolitanas e os fiscais alfandegários, chegando aos canoeiros africanos e demais trabalhadores dos portos. Também localiza feitorias de várias nacionalidades e barracões improvisados que se espalhavam por praias ermas e pequenos ancoradouros em zonas quase despovoadas. No dizer de Tams, "essas bellas solidões" que só eram atravessadas quando os apanhadores de escravos as atingiam. [3]

Tams servia uma expedição comercial de extraordinária dimensão dirigida por um único individuo – José Ribeiro dos Santos, na época cônsul de Portugal nas cidades hanseáticas. A frota consistia de seis navios fundeados no porto de Altona / Hamburgo, no rio Elba, preparados ao longo de um ano e abundantemente providos de mercadorias adequadas às necessidades dos mercados africanos e ao gosto dos residentes europeus. De outra parte, uma dose de sofisticação marcava o empreendimento: era servido não só por um profissional médico – o próprio Tams –, como por um secretário e dois jovens naturalistas encarregados de realizar investigações de campo. Além disso, faziam parte dos navios provisões da melhor qualidade, livros incorporados em quantidade suficiente para montar uma pequena biblioteca, e entre os tripulantes, um cozinheiro italiano e uma pequena banda de músicos. Por fim, adicionando um tom a mais à expedição, depois de cerca de seis meses, em janeiro de 1842, a viagem foi abalada dramaticamente com a morte de seu chefe nas terras africanas. Além de José Ribeiro dos Santos, os "ares corrompidos" da costa já haviam vitimado, anteriormente, três dos jovens colaboradores europeus.

Dispõe-se de poucas notícias sobre Georg Tams. Médico, seu nome aparece como autor de uma tese escrita em Kiel, norte da Alemanha, em 1838.[4] Beatrix Heintze menciona-o em partes de seu estudo sobre os viajantes alemães que percorreram as regiões subsaarianas no século XIX e que produziram material etnográfico. [5] Numa obra mais recente, a estudiosa enfatiza o pioneirismo e o cariz ideológico do relato, transcrevendo longas preleções nas quais se evidencia a sensibilidade do autor diante da condição dos escravos e sua firme posição abolicionista. [6]

Apesar de pouco conhecido, a menção à obra de Tams aparece de forma recorrente na produção historiográfica que tratou das realidades africanas em contato com o mundo atlântico na primeira metade do século XIX. Partes do seu agudo relato foram usadas como fonte histórica nos estudos que procuraram reconstituir as sociedades da África central e os movimentos do tráfico de escravos numa fase significativa de sua história. Entre eles é possivel citar Mário António Fernandes de Oliveira, Anne Stamm, Joseph Miller, Jill Dias e Isabel de Castro Henriques. [7] Entre os que estudaram as dinâmicas do tráfico de escravos, os estudos pioneiros de Mary Karash, Leslie Bethell, Luis Henrique Tavares, [8] e mais recentemente, Roquinaldo Ferreira, Mariana Candido e Flávia Pires que identificaram os principais mercadores, suas estratégias e subterfugios da mesma forma que havia indicado Pierre Verger desde 1968. [9]

O relato de Tams acompanha o exato roteiro da expedição comercial, descrevendo inicialmente os domínios portugueses na ilha da Madeira e no arquipélago de Cabo Verde e depois, na África centro-ocidental, as cidades luso-africanas de Benguela e Luanda, as pequenas localidades de Novo Redondo, Inandanha, Quicombo, e o porto e reino de Ambriz, onde se finda, de certa forma, a viagem de negócios. No percurso da volta, descreve ainda a ilha de Ano Bom e localidades nos Açores, antes de chegar ao destino final da expedição: Londres e Altona, este último em 31 de maio de 1842.

Na leitura de sua narrativa, dois aspectos chamaram minha atenção: uma espécie de intimidade com os mais importantes comerciantes que atuavam na África centro-ocidental, embora mesclada com um tom de aguda crítica social, e a coincidência entre suas descrições e os pontos de maior freqüência do tráfico de escravos desta época. Estas coincidências fizeram-me considerar a necessidade de uma compreensão do contexto no qual a narrativa estava inserida, as circunstâncias do empreendimento e as inferências disso na produção da obra. Indagava especialmente quais as motivações de uma expedição de tão grande dimensão, promovida por uma firma luso-hamburguesa de certo renome, deixando os portos hanseáticos em direção aos mercados da África centro-ocidental?

Com isso, minha pesquisa tomou algumas direções: (1) uma investigação sobre a historia do livro, comparando suas várias edições; (2) uma pesquisa sobre Ribeiro dos

Santos, seus empreendimentos e as motivações da viagem, (4) e por fim, a busca da explicação de uma certa dose de discrição ou mesmo de ambivalência que transparecia na obra de Tams. Em torno destes tópicos organizo esta comunicação.

1. A história da obra, suas traduções e objetivos

O livro teve uma primeira edição na cidade de Hamburgo, em 1845, três anos após o retorno do médico da costa da África, escrito num único volume, em alemão antigo.[10] Sua estrutura era simples: constava, inicialmente, de uma apresentação feita pelo conhecido geógrafo Carl Ritter, figura de destaque da Sociedade de Geografia de Berlim;[11] uma introdução e seis capítulos estruturados a partir das fases da viagem, perfazendo 245 páginas. No mesmo ano de 1845, a obra recebeu uma tradução inglesa, e transformou-se em dois volumes, com cerca de 460 páginas, incluindo notas e anexos de autoria de Hannibal Evans Lloyd, o tradutor britânico. [12] Estes acréscimos abrangiam temas sugestivos: a descrição mais extensa de certas localidades (a Ilha do Príncipe que não fazia parte do roteiro original do livro), listas de produtos africanos com valor comercial (índigo, açúcar, óleo de palma); dados etnográficos sobre alguns dos grupos africanos e, finalmente, informações estatísticas sobre o tráfico de escravos. É importante dizer que, baseada nesta versão inglesa, a obra foi traduzida para o português e impressa na cidade do Porto, em 1850. [13]

Promovidas pelas Sociedades de Geografia de Berlim e de Londres, as razões das várias edições do livro podem ser inferidas não só a partir do gosto do público europeu pelos relatos de viagem, mas principalmente decorrente de um ambiente favorável à discussão acerca das várias situações do comércio de escravos associadas, direta ou indiretamente, ao inventário dos recursos naturais de áreas potencialmente férteis, mas inadequadamente exploradas. Nos apêndices de Evans este ponto aparece revestido de uma contundente critica à política adotada pelos portugueses na África e a hipótese de que certos direitos lusos nas áreas africanas poderiam ser transferidos a Grã-Bretanha como um pagamento às dividas contraídas anteriormente por Portugal. Em outras palavras, as convicções antitráfico do médico alemão, sua crítica à dominância da ordem dos negreiros em Angola, tornavam-se argumentos que alimentam as ambições expansionistas britânicas, anunciando que a rivalidade entre os dois países haviam somente começado. [14] Diante disso, em face de propósitos tão manifestos, ao optar pela

versão portuguesa a partir da edição britânica, tudo o que restava ao tradutor português era ironizar a filantropia inglesa e advertir as autoridades portuguesas sobre seu perigo.

Além dessas questões, a investigação sobre as circunstancias da expedição revelou a existência de mais uma intenção da obra: a intransigente defesa do caráter da empresa e de seu mandatário. De fato, de acordo com um obituário publicado num jornal de Lisboa, [15] em seu leito de morte Ribeiro dos Santos recomendava a seus leais servidores o compromisso de que limpassem seu nome das acusações que vinha sofrendo na imprensa inglesa. Em um artigo intitulado "Another Step in the Portuguese Slave-Trade", [16] Ribeiro dos Santos era tido como um dos maiores negociantes de escravos e sua expedição, planejada para conduzir uma negociação numa escala nunca antes vista.

Em razão disso, a tarefa de compreender a natureza da expedição passou a prevalecer e o pressuposto adotado passou a ser igualmente metodológico: ao invés do uso esporádico e fragmentado das observações de um "viajante", a qualidade da obra como fonte histórica poderia ser reavaliada num esforço pelo qual se buscaria o entendimento da viagem e de seus participantes. [17]

2. A trajetória de José Ribeiro dos Santos e sua rede

Na direção proposta, a primeira figura que se destacou foi certamente a de José Ribeiro dos Santos, à época do empreendimento, cônsul geral de Portugal nos reinos da Dinamarca e de Hanover, nos Grãos Ducados de Oldemburgo, Mecklenburgo e nas cidades livres de Hamburgo, Lübeck e Bremen, as três últimas pertencentes à secular liga hanseática. As pesquisas realizadas revelaram que, além de portavoz dos interesses de Portugal na região, Ribeiro dos Santos nunca deixou seus negócios de lado, à testa de uma das maiores firmas mercantis de Altona e Hamburgo – a casa Santos & Monteiro.

Adicionalmente, os documentos revelaram uma história de vida sugestiva. Nascido em 1798, em Vila Nova de Gaia, Porto, oriundo de uma família de comerciantes remediados, veio como jovem caixeiro para o nordeste brasileiro, estabelecendo-se em Recife, em 1818. [18] No Brasil, criou um vínculo com a comunidade de negociantes portugueses e trilhou os caminhos da carreira militar. Participou das lutas da Independência nas províncias de Pernambuco e da Bahia e exilou-se, após isso, nos Açores. Em 1828 foi nomeado Cônsul Geral do Brasil na

Dinamarca,[19] e a partir de 1836, escolhido como representante de Portugal em vários países e repúblicas da região. Ostentando os títulos de Comendador da Ordem de Cristo, [20] Cavaleiro da Ordem de Nossa Senhora da Conceição da Vila de Viçosa, [21] e, posteriormente o de Cavaleiro da Casa Real, obtido em 1841, [22] mantinha relações diretas com D. Maria II e era amigo pessoal de Sá da Bandeira, então Ministro dos Assuntos Estrangeiros. [23] [24] Durante o tempo de exercício diplomático continuou seus negócios, licenciando-se nos meses de inverno quando viajava em direção a Inglaterra, às Américas e às ilhas do Atlântico, para tratar de assuntos comerciais. Com sede em Altona, seus interesses ramificavam-se em direção a Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro, Açores, Cabo Verde, e a várias localidades da África Central, mantendo agentes na Inglaterra, no Porto e em Lisboa. Num sentido geral, a amplitude de sua atuação indicou a participação de navios e de casas luso-hamburguesas no comercio atlântico, em transações dirigidas a vários de seus mercados. Penso ser esta uma importante direção investigativa relacionada à complexidade do comercio atlântico na primeira metade do dezenove e ao envolvimento de grandes casas mercantis de nacionalidades diversas.

Em troca de produtos em demanda pelas indústrias européias, ou mesmo de escravos, as importações que alimentavam o comércio africano vinham, desde o final do século XVIII, não só de Liverpool e de Bristol, como também de outros portos que passavam a figurar com maior intensidade: Nantes, Bordeaux, Marselha e Hamburgo, por onde, segundo a historiografia, transitava a quase totalidade do comércio europeu em direção a África. [25] Este último, porto livre até a década de 1880, quando então adere ao *Zollverein*, república hanseática, cuja importância cresceu a partir das primeiras décadas do século XIX em razão do advento da navegação à vapor, do desenvolvimento das indústrias manufatureiras e do comércio de grãos nos estados alemães. Além disso, nas décadas de 1830 e 1840, intensificaram-se as relações comerciais entre as cidades do Elba e do Báltico e Portugal, numa política claramente defendida pelos cônsules, entre eles, Ribeiro dos Santos. [26]

3. As relações de Ribeiro dos Santos com a ordem dos negreiros

Uma das maiores possibilidades que o relato de Tams oferece é a de aprofundar os aspectos sociais relativos ao comercio africano nos inicios da década de 1840. [27] Por um

lado, a obra oferece observações significativas sobre a chegada de caravanas de bens e de escravos vindas do interior; descreve os grandes páteos ou quintais nos quais eles eram depositados, os meios usados para seu controle, a diversidade de sua aparência e suas marcas etnicas – as escarificações em seus corpos, a maneira peculiar de trançar os cabelos. De outra parte, a obra flagra a sociedade envolvida no grande negócio: das chefias africanas e seus agentes na costa, aos sertanejos portugueses e suas familias mestiças no interior de Benguela, aos cabindanos envolvidos no transporte de escravos. Mas notadamente, identificados um aum, os grandes mercadores cuja influência se estende em direção às sociedades americanas: Rio de la Plata, Cuba, Rio de Janeiro, Recife. As informações de Tams nos levam a considerar a importancia das mulheres mercadoras, africanas ou mestiças e a presença, entre os homens, de mercadores de várias nacionalidades tal como o degredado italiano chamado Nicolau Tavana (ou Tabana), comerciante de marfim, óleo de palma e escravos, que se tornaria o principal senhor branco de Novo Redondo. Além dele, descreve duas das mais expressivas figuras do mundo atlantico daquele tempo: um dos irmãos Fonsecas, possivelmente Manoel Pinto da Fonseca [28] e Arsenio Pompeu Pompilio de Carpo.

As referencias ao primeiro são significativas pois dizem respeito a um dos maiores mercadores de escravos mas cuja biografia foi relativamente obliterada. No relato de Tams, Fonseca aparece sem o prenome, designado como "um certo senhor Fonseca" que, por volta de 1841, ocupava o posto de agente da casa de Ribeiro dos Santos, na ilha de Santo Antão, e que (cito) "estava próximo a remover-se para Benguela em utilidade da casa", (*VPP*, I, 82). Segundo ainda Tams, uma vez no continente converter-se-ia definitivamente aos negócios escusos de tráfico da escravatura, devido a seu intento de (cito) "uma prompta aquisição de riqueza". [29]

Os irmãos Fonseca, da mesma forma que os demais negreiros referidos na obra, são constantes na documentação produzida pelas autoridades que controlavam o tráfico. Na base de dados sobre as viagens dos tumbeiros, Manoel Pinto da Fonseca aparece, em 1837, como proprietário do brigue *Especulador*, de bandeira portuguesa, agindo a partir do Cabo Verde e contrabandeando cerca de 490 escravos em direção ao Rio de Janeiro. [30] Coincidentemente, no mesmo local onde Tams o encontraria mais tarde. Embora lidando no terreno movediço das suposições, estas informações podem iluminar aspectos da trajetória do traficante e de sua família. Como quer Conrad, talvez vinda de

algumas das ilhas do Atlântico, tendo sido Manuel, segundo ele, caixeiro de uma firma mercantil até pelo menos os finais de 1830. [31] No texto do médico alemão, a referência a ele reaparece quando da morte de Ribeiro dos Santos, sendo ele consignatário de grande parte das mercadorias pertencentes à casa, num momento em que estas corriam o risco de serem confiscadas pelas autoridades alfandegárias de Luanda.

Embora de forma discreta, os testemunhos de Georg Tams conectam Ribeiro dos Santos ao conjunto dos negócios desenvolvidos pela casa mercantil de Manoel Pinto Fonseca. Num de seus trabalhos, Mary Karash reconstituiu em detalhes as transações e os meios usados pelo grande mercador: o aporte a pequenos e médios fornecedores de escravos, a consignação de mercadorias vindas sobretudo da Inglaterra; a propriedade ou o aluguel de navios que portavam bandeiras de diferentes nacionalidades, entre eles os rápidos veleiros construídos em Nova York, Baltimore e Filadélfia, livres de serem abordados pelo esquadrão africano e que transitavam ora carregados de produtos legítimos, ora de escravos. [32] Neste contexto, não é leviano identificar Ribeiro dos Santos como um dos seus fornecedores, trazendo mercadorias a ele consignadas e comumente encontradas nos sertões africanos.

Já há algum tempo a produção historiográfica sobre a transição entre o comércio de produtos ilegítimos ao comércio de produtos legítimos [e aqui é possível citar Jean-Luc Vellut, Alfredo Margarido, Robin Law, Paul Lovejoy, David Northrup, entre outros] afirma que os comerciantes de escravos não eram tão somente comerciantes de escravos, e que este comércio não lidava somente com estas mercadorias. Observam que nos fluxos seculares dos produtos africanos, chegavam aos portos marfim, ceras, gomas, urzela, borracha selvagem, nozes de kola, óleo de palma entre outros tidos como legítimos por uma produção intelectual ideologicamente comprometida com o final do tráfico de escravos (entre os primeiros, Datzel, em sua História do Dahomé). De outra parte, estudando esta época na perspectiva da história social, notificam o crescente envolvimento dos mercadores com novos projetos, buscando ultrapassar a dependência dos domínios portugueses em relação aos mercados americanos. Além disso, buscando a complexidade da transição, procuram seus "sinais" em outros aspectos variados: por exemplo na transformação das terras comunais africanas em propriedades privadas dos residentes europeus: os arimos do rio Bengo, as terras dos barões de café em Cazengo, os campos de palma de Novo Redondo. "Nunca eu havia visto tão bellas florestas de

palmeiras", diria Tams sobre as áreas pertencentes ao italiano (*VPP*, I, 178) Nicolau Tabana.

Eu gostaria de completar minha apresentação com um episódio que aponta a pertinência de se avaliar o contexto histórico com o caminho para se entender Ribeiro dos Santos como um grande empreendedor atlântico e seus fortes interesses nos mercados africanos.

Na pesquisa realizada no Arquivo Histórico Ultramarino, entre os papéis do Governo Geral de Angola, localizei talvez a informação mais concreta sobre os negócios de Ribeiro dos Santos na África central: um oficio escrito por ele quando sua frota aguardava em Luanda a liberação do produto que transportavam, a urzela, que ainda nesta época, era mantida como monopólio da coroa, e como tal, só podendo ser transportada em navios de bandeira portuguesa em direção a portos portgueses. Em carta endereçada à rainha, em novembro de 1841, Ribeiro dos Santos mostrava-se particularmente contrariado, chegando a ameaçar a figura real e suas determinações:

> Por sua justiça e amor pelo bem do paiz, a que tanto serviços há feito, não houver por bem suspender o embargo da urzella, terei de dar a vella para Ambriz e outros lugares independentes vizinhos, para alli vender e trocar os carregamentos de meus navios – Vasco da Gama, Camões, Sultana, Georgina, Esperança e Marianna Hedwiges, e perderá assim o Erário, o direito que eu teria a pagar como acima deixo dito, alem d´elle mais o da sahida da urzella. V. Excia ordenará o que em sua sabedoria julgar conveniente. Assinado: o Consº José Ribeiro dos Santos". [33]

Levando em conta que, dias após, a urzela e os navios foram finalmente liberados pelas autoridades de Luanda – embora sem o consentimento do poder central, é possivel conjecturar que o toque de uma certa discrição sentida no relato de Tams possa ser resultado deste fato em referencia à natureza dos negócios de seu patrão. Ou num outro sentido, possa insinuar, como aponta Valentim Alexandre, nas chamadas feitorias de urzela, a intima associação entre a recolha do produto e o trabalho escravoe sua comercialização.

NOTAS DE REFERÊNCIAS

[1] Tams, Georg. *Visita às possessões portuguezas na costa occidental d´Africa*, por [...], doutor em medicina, com uma introducção e annotações, em dous volumes. Vertida do Inglez por M. G. C. L. Porto: Typographia da Revista, 1850.

[2] "Urzela pe uyma especie de liquen usado como tintura, conhecido no systema de Linneu com o nome de LICHEN ROCCELLA. Trata-se de produto de destaque do comércio africano da década de 11840.

[3] TAMS, Georg. *Visita às possessões portuguesas,* vol. 1, p. 98.

[4] TAMS, Georg. *Conspectus luxationum et fracturarum, quae a mense octobr. a. 1837 ad euden usque a. 1838 in nosocomio region Fredericiano Kiliensi tractatae sunt.* Dissertatio inauguralis: Kiliae, Mohr, 1839.

[5] HEINTZE, Beatrix. *Ethnographic Appropriations*, op. cit. p. 24.

[6] HEINTZE, Beatrix. *Exploradores alemães em Angola (1611-1954).* Apropriações etnográficas entre comércio de escravos, colonialismo e ciência. Trad. Rita Coelho Brandes e Marina Santos, still in Press. Agradeço a disponibilidade do original ainda não publicado pela autora, bem como por suas observações e correções.

[7] OLIVEIRA, Mário Antonio Fernandes de. *Alguns aspectos da administração de Angola em época de reforma (1834-1851).* Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, FCSH, 1981, especially "Sob o signo da mudança". STAMM, Anne. La societé creole à Saint-Paulo de Loanda dans les années 1838-1848. *Revue Française d´Histoire d´Outre Mer*, LIX, 217, 1972, pp. 578-610; MILLER, Joseph. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*. Madison: University of Wisconsin Press, 1986. DIAS, Jill. Angola. In: DIAS, J. e ALEXADRE, Valentim. *O império africano, 1825-1890*. Volume X, *Nova História da Expansão Portuguesa* (dir. J. Serrão and A. H. de Oliveira Marques). Lisboa: Editorial Estampa, 1998; HENRIQUES, Isabel de Castro. *Percursos da modernidade. Dinâmicas comerciais e transformações sociais no século XIX*. Trad. A. Margarido. Lisboa: IICT – ICP, 1997.

[8] KARASH, Mary. *The Brazilian Slavers and the Illegal Slave Trade, 1836-1851*. Madison, 1976. Th., PhD – Wisconsin Univ.; BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos 1807-1869.* Trad., Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: Edusp, 1976; TAVARES, Luis Henrique Dias. *Comércio proibido de escravos.* São Paulo: Ática, 1988.

[9] FERREIRA, Roquinaldo Amaral. O significado e os métodos do tráfico ilegal de africanos na Costa Ocidental da África, 1830-1860. *Cadernos do Laboratório Interdisciplinar de Pesquisa em História Social.* 2, 1995. – *Dos sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860*. Rio de Janeiro, 1996. Dissertação de Mestrado, UFRJ; Idem. *Transforming Atlantic Slaving: Trade, Warfare and Territorial Control in Angola, 1650-1800*. Los Angeles, 2003. Th. PhD, UCLA. CÂNDIDO, Mariana Pinho. *Enslaving Frontiers: Slavery, Trade and Identity in Benguela, 1780-1850.* Toronto, 2006. Th. PhD, York University. PIRES, Ana Flávia Cicchelli. *Tráfico ilegal de escravos: os caminhos que levam a Cabinda.* Niterói, 2006. Mestrado, UFF. And, first of all: VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos, dos séculos XVII a XIX*; part. cap. XI: "Astúcia e subterfúgios no tráfico clandestino de escravos, 1810-1851". Trad., Salvador: Currupio, 4ª ed. revisada, 2002.

[10] TAMS, Georg. *Die Portugiesischen Besitzungen in Süd-West-Afrika.* Ein Reisenbericht von G. Tams. Mit einen Vorworte von C. Ritter. Hambourg: Berlag von Robert Rittler, 1845, 245 pp.

[11] "Preâmbulo do Professor Ritter", *VPP*, I, p. 29-31. Ritter manteve uma relação muito próxima às viagens empreendidas, nos anos de 1850, por Heinrich Barth, financiado pelo governo britânico. Sobre o tema: ESSNER, Cornélia. Some Aspects of German Travellers´Accounts from the Second Half of the 19th Century. In: HEINTZE, B. e JONES, A. (eds.). European Sources for Sub-Saharan Africa before 1900: Use and Abuse. *Paideuma – Mitteilungen zur Kulturkunde*, 33, 1987, p. 197. O mesmo aspecto é salientado na coletânea: DIAWARA, M.; FARIAS, P. F. M.; SPITTLER, G. *Heinrich Barth et l´Afrique*. Köln: Rüdiger Köppe Verlag Köln, 2006.

[12] TAMS, Georg. *Visit to the Portuguese Possessions in South-Western Africa,* by [....]. Tr. from the German, with an introduction and annotations by Hannibal Evans Lloyd and Carl Ritter. 2 vols, London: T. C. Newby, 1845.

[13] TAMS, Georg. *Visita às possessões portuguezas na costa occidental d´Africa*, por [...], doutor em medicina, com uma introducção e annotações, em dous volumes. Vertida do Inglez por M. G. C. L. Porto: Typographia da Revista, 1850, 461 pgs.

[14] Estas rivalidades já existiam, sendo 1838 o inicio da questão Bolama em que ambas as nações discutiam os direitos à posse da ilha localizada na costa de Serra Leoa. PÉLISSIER, René. *História da Guiné – portugueses e africanos na Senegâmbia* (1841-1936). Lisboa: Ed. Estampa, 1989, p. 81. No anexo final, "Descripção da Ilha do Príncipe" (*VPP*, 2, 183-208), encontram-se trechos significativos: "Eu invejei aos portuguezes a posse d´uma ilha tão fértil, onde era evidente, que no meio de tão pitoresco exterior produziram os ricos thesouros da terra tais como – grãos, legumes e fructas", p. 193; mais adiante, o desejo de seus habitantes de "ver o dia em que nos achemos dominados pela bandeira ingleza" (p. 201); e sobre a dívida e a venda: "Ella [a Grã-Bretanha] mesma reconhece lhe será difícil paga-la actualmente. Depois da contenda entre os irmãos (o senhor) D. Pedro, e (o senhor) D. Miguel, concordou-se que Portugal poderia offerecer aos inglezes em pagamento della esta ilha do príncipe, a de S. Thomé e a d´Anno Bom" (p. 202).

[15] SILVA, Inocêncio Francisco da. *Diccionário bibliográphico portuguez julgado pela imprensa contemporânea e estrangeira*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1860, Tomo V, p. 110; e the obituary publish in Lisboa: CASTILHO, José Feliciano de. Noticia necrológica, *Diário de Governo*, n. 128, 2 jun 1842, p. 591. With indications of both, some phases of Ribeiro dos Santos´ life could be investigated, by the searching different archives of Lisbon.

[16] "Another Step on the Portuguese Slave-Trade", London Journal of Commerce, de 7 de agosto de 1841, transcrito numa correspondência do vice-consul Andre van Randvyk Schut ao Ministério dos Negócios Exteriores, in: AHD, Lisboa, *Consulado em Hamburgo*, 487, 1833-1859, 1841, oficio n. 10 AGOSTO 1841, pelo consul em exercício André van Randvyk Schut.

[17] Sobre o assunto ver os estudos citados na nota 12.

[18] Arquivo Histórico Ultramarino (doravante AHU), ACL, CU, 015, Cx. 279, Doc. 18860. *Requerimento de José Ribeiro dos Santos ao rei (D. João VI), pedindo passaporte para fazer viagem a Pernambuco, datado de 18 de janeiro de 1818*. "Diz José Ribeiro dos Santos, da Villa Nova de Gaya, comarca do Porto, que sendo-lhe indispensável ir a Pernambuco a tratar de Negºs. da sua caza, e não estando ligado a corpo algum militar, nem marcado para recrutamento, justificou perante a Ilma. Junta do Porto a identidade de sua pessoa, o que comprova o documento incluso, a vista do que, Pª V Magᵉ. se digne mandar lhe passar, na forma de estillo, o competente passaporte". Em anexo: "O provedor e deputado da Ilustríssima Junta da Administração da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro. Fazemos certos que Jose Ribeiros dos Santos, natural de Villa Nova de Gaia, subúrbio desta Cidade do Porto, justificou perante o desembargador Juiz Conservador desta Companhia, que pretende transportar-se à Cidade de Pernambuco, a tratar de vários negócios seus próprios; que não tem cometido crime algum, nem he comissário volante da carreira do Brasil, e do Auto de confrontação feito na pessoa do justificante na presença do dito Ministro, perante o qual justificou ser o próprio, consta que o sobredito José Ribeiro dos Santos he de estatura ordinária, magro, tem o rosto hum pouco comprido, miudo de feições, e hum tanto trigueiro, tem os olhos, e cabellos acastanhados, e representa ter a idade de vinte e hum anos [...] Porto, Junta em 08-01-1818 anos".

[19] Entre dezembro de 1823 e agosto de 1826 são numerosos os requerimentos dirigidos às autoridades metropolitanas por José Ribeiro dos Santos, Tenente da Cavalaria e Ajudante do Escrivão da Intendência da Marinha, com o ordenado de duzentos mil reis mês. Na documentação localizada ora justificava seu afastamento do Brasil (por conta dos ataques aos portugueses), ora solicitava licença médica (com remuneração) em cidades dos Açores, em São Miguel e na ilha de Fayal, para onde se dirigiu com a família. AHU, ACL, CU, cxs. 288; 278, 46 (entre outras). Os requerimentos param quando, em 1826, Ribeiro dos Santos aparece já como Cônsul do Brasil na Dinamarca, posto que ocuparia até 1828.

[20] Instituto dos Arquivos Nacionais / Torre do Tombo, doravante IAN-TT, *Livro Geral das Mercês*, VI, p. 214; Decreto de 30 de novembro de 1836, de nomeação em razão dos socorros pecuniários que prestou por ocasião do cerco da cidade do Porto.

[21] IAN-TT, *Livro Geral das Mercês*, VIII, p. 64: nomeado cavaleiro desta ordem em razão "do desinteresse com que presta a servir gratuitamente o lugar de Cônsul Geral".

[22] IAN-TT, *Livro Geral das Mercês*, XIII, 02 junho 1841, Alvará Fidalgo Cavaleiro da Casa Real.

[23] IAN-TT, *Livro Índice das Mercês, D. Maria II*, volume A-J, nomeações sucessivas.

[24] SANTOS, José Ribeiro dos; BARRETO, José Feliciano de Castilho. *Traité du Consulat, par le commandeur J. R. S., Consul-Générale et docteur J. F. C. B. Vice-Consul*. Hambourg, de l´Imprimerie de Langhoff, 1839, 2 volumes. Obra dedicada por Ribeiro dos Santos "a mon ami le Vicomte Sá da Bandeira". Entre as atribuições estipuladas aos cônsules, em suas funções administrativas e judiciárias, colocava-se a oposição ("com todas as suas forças") ao tráfico de negros sob bandeira portuguesa. Função explicitada na nota 47, volume II, p. 328-329.

[25] FREUDENTHAL, Aida. *Arimos e fazendas – a transição agrária em Angola*. Luanda: Edições Chá de Caxinde, 2005, p. 52.

[26] Para a história dos portos livres do norte europeu: SILVA, Marcos Viera da. *Portos Francos (contendo os planos dos portos-francos de Hamburgo, Bremem, Copenhagem, Genova e Trieste)*. Lisboa: Livraria Ferin, 1906; BURY, J. P. T. Introduction. *The Zenith of European Power, 1830-1870* (*The New Cambridge Modern History)*, p. 4. A importância do comércio de Hamburgo com Portugal aparece expressa na correspondência diplomática gerada também em Portugal: AHD, MNE, Lisboa, caixa *Consulado das Cidades Hanseáticas em Portugal*, ofício do vice-cônsul C. D. Lindenberg, 14 de janeiro de 1835, entre outros.

[27] Esta é também uma outra direção de minhas pesquisas; a possibilidade de perscrutar diferentes niveis de interação social no mundo do comércio atlântico de escravos.

[28] Sobre a participação dos mercadores, navios e proprietários de navios norte-americanos no comércio atlantico de escravos, especialmente em seu transpote ver: GRADEN, Dale. O envolvimento dos Estados Unidos no comércio transatlântico de escravos (1840-1858). *Afro - Ásia*, 35, 2007. Also: CICCHELLI, Ana Flávia. *Tráfico ilegal de escravos*, op. cit.

[29] Enquanto a mulher receava o clima da costa, o marido não prestava attenção com seus rogos; porque o seu único intento era o de uma prompta acquisição de riqueza; e enlevado só neste desejo, de boa vontade se sujeitava a todos os inconvenientes. O thema que absorvia todas as suas conversações durante nossa subseqüente viagem, era riqueza, unicamente a riqueza [...] Logo que desembarcamos naquelle reino, o seu vil, abjecto e avarento espírito o fez instantaneamente adoptar o meio mais efficaz de alcançar aquillo que elle somente ambicionava; e sem hesitar um momento se profanou, empregando-se no tráfico da escravatura. (VPP, I, 83),

[30] ELTIS, David e outros. *The Trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em: http://www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces, viagem n. 46260, de 26-09-1837, segundo dados recolhidos no Archivo General de la Nátion, Montevidéo, Uruguai. Acesso em 07-08-2009. Trata-se, de fato, segundo os dados da base, a primeira viagem identificada pela amostra. Computando-se o total de viagens sob o nome de "Fonseca", entre os anos de 1837 e 1851, foram identificadas como realizadas 43 viagens, provenientes da costa norte de Angola (sobretudo Ambriz e Cabinda) e também da África Oriental, do Golfo de Biafra e da Alta Guiné, com destino ao Brasil, em navios de bandeira portuguesa, mas também norte-americana. Num universo identificado, no período de 1837 a 1851, os irmãos Fonseca desembarcaram, nas praias brasileiras, quase 18.000 escravos, dos 20.000 obtidos na África. Assim, mesmo que no terreno das suposições, não se pode deixar de lado qualquer tipo de informação sobre eles. O quadro apresentado no anexo 2 foi elaborado a partir dos recursos oferecidos pela base.

[31] CF CONRAD, Robert. *Os tumbeiros*, p. 121. "Manoel Pinto da Fonseca iniciou sua carreira como 'um criado subalterno em um estabelecimento mercantil, dispondo de recursos muito limitados'; 'em 1837, contudo, junto com seus irmãos e um grupo de seguidores, ele entrou para o tráfico crescente, e em sete ou oito anos era um dos homens mais ricos do Brasil'. O nome de Manuel Fonseca aparece mencionado e estudado em outras obras sobre o tráfico no século XIX: atuando em Moçambique, segundo CAPELA, José. *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique*. Porto: Edições Afrontamento, 2002, p. 160-61; agindo em Angola e nas regiões próximas a Cabinda, encontra-se presente em longos trechos da obra de PIRES, Ana Flávia C. *Tráfico ilegal de escravos*, op. cit, p. 109-112.

[32] KARASH, Mary. *The Brazilian Slavers and the Illegal Slave Trade*, op. cit. p. 27-37 ; seg. Horne, O sul mais distante, p. 55

[33] AHU, SEMU, DG, Correspondência de Angola: Oficio do comendador José Ribeiro dos Santos, 2 de novembro de 1841; e cópia da Acta da Sessão do Conselho de Governo, de 8 de novembro de 1841 e 15 de novembro de 1841.