



UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA-UNEB
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS HUMANAS-DCH
CAMPUS-JACOBINA

IASMIM DE OLIVEIRA CEZAR

A CAMINHO DOS SERTÕES: O TRÁFICO INTERNO
MOVIMENTANDO O INTERIOR BAIANO, 1778-1798

Jacobina

2016

IASMIM DE OLIVEIRA CEZAR

**A CAMINHO DOS SERTÕES: O TRÁFICO INTERNO
MOVIMENTANDO O INTERIOR BAIANO, 1778-1798**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Ciências Humanas – DCH, Campus IV da Universidade do Estado da Bahia – UNEB, como requisito parcial para obtenção do grau de Licenciada em História.

Orientador: Prof. Ms. Cândido Eugênio Domingues de Souza.

Jacobina

2016

TERMO DE APROVAÇÃO

**A CAMINHO DOS SERTÕES: O TRÁFICO INTERNO
MOVIMENTANDO O INTERIOR BAIANO, 1778-1798**

IASMIM DE OLIVEIRA CEZAR

BANCA EXAMINADORA

Prof. Ms. Cândido Domingues de Souza – Orientador
Universidade do Estado da Bahia.

Prof. Ms. Carlos da Silva Jr.

PhD Candidate, Wilberforce Institute for the study of Slavery and Emancipation, University
of Hull. UK Research Associate/ Post Doctoral Fellow, Department of History, King's
College London.

Prof. Dr. Jackson André Ferreira da Silva
Universidade do Estado da Bahia.

Aprovada em ____ de _____ de 201__

AGRADECIMENTOS

Ao longo da minha trajetória acadêmica e, sobretudo durante a produção deste Trabalho de Conclusão de Curso, por vários momentos deparei-me pensando no quão seria fácil a escrita dessas linhas, e no quanto seria simples usar as palavras para demonstrar gratidão e amor pelas pessoas que tiveram ao meu lado, acompanhando meus passos no decorrer de quase cinco anos de vivência universitária. Entretanto, confesso que estava de sobremaneira equivocada.

Esforçando-me para cumprir essa difícil tarefa, primeiramente quero deixar registrado que sem o apoio incondicional da minha família, talvez o sonho de concluir uma graduação em uma universidade pública não estaria tornando-se realidade neste momento. Portanto, essa conquista não é apenas minha, é de todos aqueles que travaram essa luta junto comigo.

Agradeço imensamente a minha mãe, Elinete Matos, por tudo o que ela representa para a minha vida. Sou grata por ter acreditado que os investimentos nos meus estudos valeriam à pena. Pelas palavras de incentivos e de forças a mim depositadas, pelas compreensões quanto as minhas ausências e por sempre ter confiado em mim quando por várias vezes, este sentimento me faltava. Ao meu pai, Pedro Elson, pelas conversas encorajadoras e por ter me mostrado desde menina, o verdadeiro valor da educação.

Às minhas irmãs, Ianka e Iorrane, agradeço pelos momentos descontraídos, pensados exatamente para aliviar as tensões ou mesmo o peso nos ombros deixados pelos cansativos trabalhos. Agradeço também pela paciência que tiveram comigo durante essa caminhada. À minha madrinha, Elineuza Matos, sou grata por todos os incentivos e o apoio incondicional direcionado a mim no curso dessa jornada. Obrigada pela dedicação e preocupação, e por ao longo da minha vida ter me acolhido e amado como filha.

Uma gratidão especial eu dedico ao meu tio, Eliandro de Oliveira. Este me ensinou a lutar por aquilo que acreditamos e, acima de tudo, mostrou-me que não podemos mudar tudo, mas, podemos fazer de tudo para mudar. Enfim, agradeço a todos os meus familiares e amigos pela assistência e o carinho recebido por mim durante esse período.

Não poderia deixar de agradecer aos companheiros de jornada, amigos e colegas de turma, que trilharam comigo os caminhos da história e acompanharam desde o início o desenvolvimento dessa pesquisa. Dentre estes, devo muitos agradecimentos a Alessandro, Filipe e Samuel. Obrigada por terem me acolhido como amiga, pelas trocas de experiências,

aprendizados de vida, e por permanecerem ao meu lado participando das minhas tristezas em momentos de ansiedades e pelas risadas nos momentos felizes. A estes queridos amigos, gratidão desmedida.

A todos os meus professores, em especial ao meu orientador Cândido Domingues, por sempre ter exigido de mim e do meu trabalho muito mais do que pensava ser capaz de fazer. Agradeço pela paciência e pela dedicação, ao ter aceitado esse desafio de me orientar ao longo de dois anos de pesquisa, demonstrando o seu total comprometimento e confiança na execução dessa atividade, norteando-me sempre que necessário e tornando possível a realização deste trabalho. Hoje muito mais que professor e aluna, os caminhos da pesquisa levou-nos a construir laços de companheirismo e amizade.

Agradeço também ao meu orientador pela oportunidade de ter sido vinculada ao Programa de Bolsas de Iniciação Científica da UNEB, desenvolvendo o subprojeto *Nas rotas dos sertões: africanos e agentes do tráfico interno de escravos. Bahia, século XVIII*, do qual fiz parte durante dois anos, sendo financiada inicialmente pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado da Bahia (FAPESB), e no último ano pelo Programa Institucional de Iniciação Científica da UNEB (PICIN). A estas instituições sou grata pela concessão das bolsas e pelo amparo e suporte dado aos programas de pesquisa.

Ao pesquisador Urano de Cerqueira Andrade pela indicação da fonte primordial que guiou todo o percurso desta pesquisa. Apesar de tê-lo encontrado poucas vezes, sempre o via entusiasmado com a realização deste trabalho, que hoje se torna realidade graças à sua importante contribuição.

A minha parceira de Iniciação Científica, Mariana Dourado, em pouco tempo tornou-se uma das pessoas mais especiais da minha vida. Suas palavras sempre carregadas de incentivo e confiança davam-me forças para superar o desânimo ou o cansaço que por várias vezes fizeram-se presentes durante esse último ano de pesquisa. A ela sou grata pelas leituras, pela paciência, pela amizade e por ela ter acompanhado com carinho passo a passo da escrita deste trabalho.

É impossível citar nominalmente todos aqueles que, de algum modo nas horas tranquilas ou apreensivas, fizeram parte da minha vida no curso desses anos dedicados inteiramente ao âmbito acadêmico. Por isso, agradeço a todas as pessoas que compartilharam esses momentos juntamente comigo.

Quero, ainda, dedicar as próximas linhas para agradecer aos meus queridos avôs, sertanejos fortes e determinados que, apesar de todas as adversidades da vida, sempre acreditaram no poder da educação. Ao meu avô “Chico”, sou grata por todas as histórias e os

chamados “causos” contados por ele ao longo da minha vida. Confesso que meu interesse por estudar o passado foi despertado no momento em que ouvia a voz de entusiasmo do meu avô, ao contar aquelas longas histórias de infância e juventude vividas no sertão paraibano.

A minha avó “Valmira” (*In memoriam*), por tudo o que ela foi e sempre será na minha vida. Agradeço a ela por sempre ter incentivado os meus estudos, por ter acreditado na minha formação, por sempre ter dito palavras de afeto e carinho para me acalantar em momentos conflituosos. Minha avó não teve a oportunidade de presenciar a concretização deste sonho, mas tenho certeza que todos os seus ensinamentos e seus exemplos de mulher forte, que trilhava diariamente os caminhos sertanejos para realizar as suas atividades na *roça*, com amor e dignidade, serão levados por mim para o resto da minha vida.

Além de agradecer, eu dedico este texto a ela, a dona Valmira, por sua força e resistência e por tudo o que ela representou e ainda representa na minha vida.

Estende-se o sertão da Bahia até a barra do rio de São Francisco, oitenta léguas por costa; e indo para o rio acima, até a barra que chamam de Água Grande, fica distante a Bahia da dita terra cento e quinze léguas; de Centocê, cento e trinta léguas; de Rodelas por dentro, oitenta léguas; das Jacobinas, noventa; e de Tucano, cinquenta.

Extensão do sertão baiano descrito por Antonil no início século XVIII

RESUMO

A Cidade da Bahia (Salvador), durante o Setecentos, exerceu função significativa como entreposto comercial transatlântico, principalmente por ser um ponto estratégico de abastecimento de africanos escravizados, destinados aos mercados consumidores dos sertões da América portuguesa. Assim, encaminhando remessas de escravos ou percorrendo as principais rotas, os agentes do tráfico abasteciam as comunidades ávidas por mão de obra escrava para trabalhar em atividades como mineração, pecuária e agricultura. A análise qualitativa dos passaportes de envio de escravos de 1778 a 1798, o cruzamento de suas informações com o banco de dados *Transatlantic Slave Trade* e, conseqüentemente, a busca por informações em séries documentais existentes para o período, permitiu-me pensar o tráfico interno considerando suas conexões comerciais que ligavam as praças mercantis atlânticas aos sertões da Bahia setecentista. Com isso, é de interesse desta pesquisa compreender o abastecimento do mercado negreiro presente no interior baiano, buscando entender o processo de redistribuição de escravos a partir dos principais caminhos sertanejos, analisando-a com o olhar especialmente voltado àqueles inseridos nesta fase que foi chamada de “terceira perna do tráfico”.

Palavras Chave: Bahia colonial; Sertões; Tráfico interno; Traficantes.

ABSTRACT

The City of Bahia (Salvador), during the 17th century, had a significant role as a transatlantic commercial warehouse, mainly because it was a strategic point of supply for enslaved Africans, destined to the consumer markets of the backlands of Portuguese America. Thus, by sending remittances of slaves or by traversing the main routes, the agents of the traffic supplied the communities eager for slave labor to work in activities such as mining, livestock and agriculture. The qualitative analysis of the slave transfer passports from 1778 to 1798, the relation of their information with the *Transatlantic Slave Trade database* and, consequently, the search for information in documentary series for the period, allowed me to think of internal traffic considering its commercial connections that linked the Atlantic market places to the backlands of Bahia in eighteenth century. Therefore, it is in the interest of this research to understand the supply of the slave market present in the interior of Bahia, trying to understand the process of redistribution of slaves from the main ways, analyzing it with a special focus on those inserted in this phase that was called "Third leg of the traffic".

Keywords: Colonial Bahia; Backlands; Internal traffic; Dealers.

LISTA DE TABELAS

TABELA 1	Volume do tráfico para o Brasil de acordo com as regiões específicas desembarque durante a vigência do tráfico atlântico	24
TABELA 2	Volume do tráfico para o sertão baiano, 1778-1798	32
TABELA 3	Principais ocupações dos escravos no sertão baiano, 1778-1798	33
TABELA 4	Perfil dos escravos remetidos anualmente do Porto da Bahia para o sertão baiano, 1778-1798	35
TABELA 5	Volume do tráfico interno realizado pelos traficantes, 1778- 1798...	44
TABELA 6	A participação dos traficantes atlânticos nas duas esferas do tráfico de escravos, 1778-1798	46

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1	Salvador, c. 1714	19
-----------------	-------------------------	----

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1	Nações correspondentes aos escravos despachados para o interior baiano, 1778-1798	37
GRÁFICO 2	Principais rotas e seus respectivos destinos finais, 1778- 1798	42

LISTA DE MAPAS

MAPA 1	Principais regiões de desembarques de cativos, 1514-1866	22
MAPA 2	Caminhos principais do sertão baiano – 1640-1750	41

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS	04
RESUMO	08
ABSTRACT	09
LISTAS DE TABELAS, FIGURA, GRÁFICOS E MAPAS	10
INTRODUÇÃO	12
CAPÍTULO I: O TRÁFICO ATLÂNTICO E A INCORPORAÇÃO DO SERTÃO NO SISTEMA MERCANTIL ESCRAVISTA	17
1.1 O comércio de escravos e a praça mercantil baiana	17
1.2 O desembarque de africanos na Cidade da Bahia	21
1.3 A caminho das minas: a demanda por escravos no interior da América portuguesa	25
CAPÍTULO II: MOVIMENTANDO OS SERTÕES: A TERCEIRA PERNA DO TRÁFICO ATLÂNTICO	29
2.1 O tráfico interno: A última rota da travessia atlântica	29
2.2 O mercado de escravos: Abastecimento interno	31
2.3 Perfil dos escravos transacionados para o sertão baiano	35
CAPÍTULO III: DA PRAÇA LITORÂNEA AOS MERCADOS SERTANEJOS: ROTAS E AGENTES DA REDISTRIBUIÇÃO	39
3.1 Percorrendo os sertões: rotas de redistribuição	39
3.2 Negócios negreiros: Agentes do tráfico interno	43
3.3 Negociantes atlânticos: Senhorios e capitães de negreiros movimentando a última rota atlântica	45
CONSIDERAÇÕES FINAIS	50
REFERÊNCIAS	52
LISTA DE FONTES	56
ANEXOS	58

INTRODUÇÃO

Este trabalho monográfico é o resultado de dois anos de pesquisas desenvolvidas a partir da minha vinculação ao programa de Iniciação Científica da Universidade do Estado da Bahia, sendo financiada pela FAPESB entre 2014-2015 e pela PICIN/UNEB entre 2015-2016.¹ O estudo realizado ao longo desse período possibilitou-me analisar as formas de inserções das populações negras na América portuguesa como mão de obra escravizada durante a vigência do tráfico atlântico. No entanto, o objeto primordial que norteou todo esse processo de investigação e construção dessa escrita historiográfica possui um olhar especialmente voltado para o abastecimento do mercado negreiro presente nos sertões da Bahia na segunda metade dos Setecentos.

Sabe-se que o tráfico atlântico provocou a maior migração forçada da humanidade, promovendo o deslocamento de grandes contingentes populacionais para abastecer os mercados americanos.² Nessa perspectiva, é importante ressaltar a importância da Bahia no que toca à constituição de relações comerciais entre as costas brasileiras e africanas. Pierre Verger, analisando os vínculos socioeconômicos firmados entre a Costa da Mina e a Baía de Todos-os-Santos do século XVII ao XX, aponta a intensiva participação de negociantes baianos nas relações mercantis ligadas ao comércio de escravos, enfatizando que a presença de aspectos econômicos e políticos foram determinantes para estruturar influências mútuas entre essas regiões.³

Assim, o porto baiano tornou-se uma das mais importantes vias de acesso, usadas por comerciantes de escravos, sendo considerado o segundo maior porto de desembarque de africanos nas Américas.⁴ Por meio de suas instalações, realizavam embarques e desembarques, com o objetivo de articular o comércio de mercadorias e, ao mesmo tempo,

¹ O subprojeto do qual fui vinculada, foi intitulado *Nas rotas dos sertões: africanos e agentes do tráfico interno de escravos. Bahia, século XVIII*, e fez parte do projeto de pesquisa mais amplo nomeado *Dos portos aos sertões: rotas de comércio, capitães negreiros e outros agentes do tráfico atlântico de escravos. Bahia, século XVIII*, desenvolvido por meu orientador Cândido Domingues. A este sou grata por ter participado desse projeto, pois as experiências no âmbito da pesquisa vivenciadas ao longo desses dois anos foram essenciais para a minha formação enquanto pesquisadora.

² Segundo a base de dados *TSTD* estima-se que embarcaram forçadamente mais de 12,5 milhões de africanos para serem conduzidos até as Américas, entre os séculos XVI e XIX, entretanto, apenas 10 milhões desembarcaram com vida no continente americano, ver ELTIS, David; BEHRENDT, Stephen; RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database (TSTD)*, disponível em www.slavevoyages.org.

³³ 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*. São Paulo, Corrupio, 1987.

⁴ Segundo a base de dados *TSTD*, o porto baiano foi superado apenas pelo Rio de Janeiro, disponível em www.slavevoyages.org.

incrementar a comercialização de escravos africanos que se constituíam como a principal, dentre as demais mercadorias negociadas neste entreposto comercial.

Alexandre Vieira Ribeiro, em seu estudo sobre o tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, evidencia a posição desta cidade como sendo o principal centro fornecedor de escravos para o abastecimento interno da América portuguesa. Segundo o autor, no início do século XVIII a saída de negreiros da Bahia acompanhava o aumento da produção mineradora na região das Minas Gerais.⁵ A constituição desse espaço econômico do ouro foi amplamente discutida por Kelmer Mathias, que enfatiza que a ligação entre os mercados mineiros e suas principais regiões abastecedoras de mercadorias e mão de obra, nesse caso as capitânicas da Bahia e do Rio de Janeiro, suscitou a formação de novos circuitos mercantis articulados dentro de uma dinâmica comercial que abrangia a participação de várias regiões da América portuguesa.⁶

A existência dessa circularidade mercantil escravista foi dada em função da demanda por escravos no interior do continente, sobretudo após as descobertas das regiões auríferas. Esse fator possibilitou ao tráfico atlântico remodelar a sua estrutura de funcionamento para atender a essa nova extensão do comércio de africanos escravizados. Para Katia Mattoso a ampliação das rotas de comercialização de escravos para os sertões da América lusa tornou mais complexa à estrutura mercante do tráfico promovendo, deste modo, o surgimento de mercados sertanejos pautados na transferência ou escoamento de escravos para o sertão através do processo denominado *tráfico interno*.⁷

Segundo Janaína Amado, este termo intitulado *sertão* foi uma categoria construída pelos primeiros colonizadores portugueses no sentido de designar os espaços amplos, longínquos, pouco habitados ou desabitados do Brasil colonial. Nesse caso, esta expressão, representou uma categorização oposta ao litoral que, além de ser visto como um espaço da alteridade, ele também passou a ser usado para referir-se aos territórios interiores da colônia lusa.⁸

Assim, o presente estudo buscou conhecer os mecanismos que viabilizaram a introdução das levas de escravos nesse interior baiano por meio do tráfico interno, uma atividade que movimentava os sertões através do sistema de redistribuição de cativos, que

⁵ RIBEIRO, Alexandre Vieira. *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c.1750 – c.1800)*. Tese de Doutorado, PPGHS/ UFRJ, 2009, pp. 19-21.

⁶ MATHIAS, Carlos L. Kelmer. *As múltiplas faces da escravidão. O espaço econômico do ouro e sua elite pluriocupacional na formação da sociedade mineira setecentista, c. 1711 – c. 1756*. Rio de Janeiro, Mauad, 2012, pp. 27-51.

⁷ MATTOSO, Katia M. de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1988, pp. 53-57.

⁸ Sobre a discussão referente ao termo “sertão”, uma categoria construída durante a colonização, ver AMADO, Janaína. “Região, sertão, nação”. In: *Revista Estudos Históricos*, v. 8, n. 15 (1995), pp. 145-151.

possuía um modelo de operacionalização voltado para complementar o mercado de mão de obra sertanejo. Para isso, a pesquisa teve por base a análise de uma fonte inédita e de grande importância para o conhecimento do comércio interno de escravos. Essa documentação corresponde ao *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, um conjunto de guias de passaportes que abarcam os registros das remessas de escravos recém-chegados ao porto baiano e com destino aos sertões da América portuguesa.⁹

Apesar de esta documentação abranger o abastecimento de vários mercados sertanejos, este estudo contempla apenas o sertão da Bahia. Quanto às demais capitânicas, a continuidade da pesquisa irá propor uma abordagem mais aprofundada a respeito desses sertões, que assim como no contexto baiano, foram abastecidos por essa prática comercial, denominada por alguns autores como sendo a “terceira perna do tráfico”.¹⁰

Essa última rota da travessia atlântica, era movimentada pela atuação de agentes comerciais ligados ao abastecimento do mercado consumidor sertanejo através da comercialização interna de cativos. De acordo com Júnia Furtado, muitas pessoas envolvidas com outras ocupações associavam-se indiretamente às atividades comerciais desenvolvidas no interior da América portuguesa. Para a autora, esta seria uma forma de diversificar os investimentos, alargando a lucratividade advinda do comércio de várias mercadorias, incluindo escravos.¹¹

Nesse caso, localizar os nomes dos principais sujeitos inseridos no comércio de escravos para o interior baiano, também foi outro ponto importante para o desenvolvimento deste trabalho. Conhecer as experiências pessoais e profissionais de alguns desses indivíduos possibilitou a esta análise ampliar o entendimento sobre as formas de funcionamento e reprodução do comércio de escravos, que nesse momento trilhava por caminhos sertanejos.¹²

O acesso à documentação pertencente ao Arquivo Histórico Ultramarino, mais especificamente, os *Documentos Manuscritos “Avulsos” da Capitania da Bahia*, possibilitou-

⁹ Apesar de ter sido registrado pela APEB com a periodização entre 1778-1797, o *Catálogo de Alvarás* registra os despachos de escravos até 1798. Agradeço a Urano de Cerqueira Andrade a indicação desta fonte. Este códice está sendo trabalhado por Cândido Domingues, Urano Andrade e eu no projeto *Dos portos aos Sertões: rotas de comércio, capitães negreiros e outros agentes do tráfico atlântico de escravos. Bahia, século XVIII*.

¹⁰ A expressão *terceira perna do tráfico* foi citada em 2005, pelo historiador Alexandre Vieira Ribeiro em sua dissertação de Mestrado. No entanto, segundo Gabriel Santos Berute o termo foi usado pela primeira vez pelo pesquisador Roberto Martins durante o *V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de História de Empresas* em setembro de 2003, ver BERUTE, Gabriel Santos. *Dos Escravos que partem para os portos do Sul: Características do Tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c.1790 - c. 1825*. Dissertação de Mestrado, PPGH/UFRGS, Porto Alegre, 2006, p. 14.

¹¹ FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de Negócios: a interiorização da metrópole e do comércio nas minas setecentistas*. São Paulo, Editora Hucitec, 2006, pp. 160-172.

¹² Foram importantes para esse método as discussões de GUINZBURG, Carlo. “O nome e o como”. In: Carlo Guinzburg, *et alii. A micro-história e outros ensaios*. Lisboa, DIFEL, 1991, pp. 169-178.

me enxergar o sertão conectado ao mundo atlântico. De modo que, também foi possível compreender a complexidade da empresa traficante, pois identifiquei a presença de alguns agentes participando desde o comércio com o continente africano até a redistribuição interna de escravos para o sertão baiano.¹³

Por reunir informações referentes a quase 36.000 viagens negreiras, a consulta ao Banco de Dados *Transatlantic Slave Trade* (TSTD) foi muito relevante para o avanço da pesquisa, pois me proporcionou visualizar as conexões comerciais que ligavam as praças mercantis atlânticas aos sertões da capitania da Bahia. Analisar o volume desses desembarques, e conseqüentemente, a quantidade de escravos conduzidos para o Brasil, tornou-se possível graças à divulgação deste projeto desenvolvido por uma equipe de historiadores desde 1999.¹⁴

Portanto, o acesso a essas informações referentes ao tráfico global transatlântico, pode ser analisado por meio da consulta ao banco de dados *Transatlantic Slave Trade*, um mecanismo de pesquisa indispensável para o historiador que procura aventurar-se pelos espaços atlânticos do tráfico de escravos.

O cruzamento dos dados coletados a partir do *TSTD* e dos manuscritos analisados, juntamente com o estudo dos registros de envios de escravos entre 1778 a 1798 e, conseqüentemente, o amparo da bibliografia referenciada ao longo das discussões, a pesquisa teve por finalidade traçar os principais caminhos desenhados pelas redes do tráfico interno e suas ligações com o comércio atlântico de africanos escravizados.

O texto está dividido em três capítulos que pretendem estudar a importância desse comércio negreiro para a capitania da Bahia. A análise busca refletir sobre as suas formas de atuação, analisando os agentes responsáveis pela execução dessa atividade, bem como as principais rotas usadas pela logística do tráfico interno.

No primeiro capítulo, nomeado *O tráfico atlântico e a incorporação do sertão no sistema mercantil escravista*, apresentamos a Cidade da Bahia como um entreposto comercial importante para o desenvolvimento das relações mercantis entre Brasil e África. A continuação da análise discute aspectos estruturais relativos ao desembarque de escravos africanos na costa baiana e, posteriormente, a chegada desses cativos nos sertões da capitania devido à carência por escravos no interior.

¹³ O conceito “Mundo Atlântico” é usado pela historiografia nas análises dos processos de interações atlânticas que surgiram a partir do século XV, ver THOMPSON. Estevam C. *O Atlântico Sul para além da miragem de um espaço homogêneo (Séculos XV-XIX)*. In: *Temporalidades*, vol. 4, n. 2 (ago/dez 2012).

¹⁴ ELTIS; BEHRENDT; RICHARDSON & FLORENTINO, *op. cit.*

No segundo capítulo, intitulado *Movimentando os sertões: A terceira perna do tráfico atlântico*, procuramos compreender os mecanismos de redistribuição de escravos, por via terrestre, que promovia a inserção do cativo ao contexto sertanejo. Na sequência foram analisados os principais mercados de abastecimento interno do sertão baiano e o perfil (sexo, idade, nação) dos escravos transacionados para esses respectivos mercados negreiros.

No terceiro capítulo, designado *Da praça litorânea aos mercados sertanejos: rotas e agentes da redistribuição*, elencamos as principais rotas de redistribuição voltando atenção especial para o processo de ocupação do sertão colonial que influenciou a abertura desses novos caminhos. Dando prosseguimento ao estudo, construímos uma análise dos negócios negreiros pautadas na atuação dos agentes comerciais que, direta ou indiretamente, foram os responsáveis pelo abastecimento dos mercados presente nos sertões da Bahia setecentista.

Portanto, este estudo pretende acrescentar mais uma página à História Social do tráfico setecentista baiano, uma vez que esse objeto ainda é carente de estudos na historiografia brasileira. Esperamos aqui, que as próximas linhas sejam reveladoras para o leitor que procura aventurar-se pelos caminhos do tráfico interno.

CAPÍTULO I

O TRÁFICO ATLÂNTICO E A INCORPORAÇÃO DO SERTÃO NO SISTEMA MERCANTIL ESCRAVISTA

1. 1 O comércio de escravos e a praça mercantil baiana

Desde o final do século XVI, a Cidade da Bahia já desempenhava uma função significativa para o comércio atlântico, promovendo trânsitos e trocas comerciais importantes para a manutenção da economia colonial portuguesa. A cidade portuária configurava-se, portanto, como um entreposto comercial que proporcionava o encontro mercantil da América portuguesa com as demais praças comerciais atlânticas.¹⁵

Segundo Estevam C. Thompson, a abertura do Atlântico Sul a partir do século XV possibilitou a existência dessas interações comerciais e culturais entre as sociedades situadas nesse espaço chamado de “Mundo atlântico”.¹⁶ No caso da colônia lusitana, o comércio de africanos foi à principal atividade comercial estabelecida entre as costas brasileiras e africanas, “representando o instrumento essencial de reprodução física dos escravos e, por meio deles, da própria estrutura produtiva”. Nessa perspectiva, o tráfico atlântico passou a ser pensado como um empreendimento importante para a acumulação de capital, sobretudo para os traficantes atlânticos, muitos deles, senhorios de embarcações, também chamados de homens de negócios, que passaram a fazer parte da elite colonial.¹⁷

Analisando o comércio de escravos como um negócio com lógica de funcionamento e estrutura empresarial própria à dinâmica mercantil escravista, Manolo Florentino também ressalta que o tráfico para o Brasil acabou se tornando o item de maior peso nas importações coloniais. Essa posição foi dada à América portuguesa devido ao grande volume de africanos desembarcados em portos brasileiros.¹⁸

¹⁵ A expressão “Cidade da Bahia” era usada no período colonial para referir-se à cidade de Salvador.

¹⁶ THOMPSON, *op. cit.*, 2012, p. 81.

¹⁷ RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, c. 1680 - c. 1830*. Dissertação de mestrado, PPGHS/UFRJ, Rio de Janeiro, 2005, p. 15.

¹⁸ FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo, Companhia das Letras, 1997, p. 23.

Para compreender o tráfico de escravos no cenário mercantil da América Lusa, é preciso considerar que essa atividade mercante fazia parte de um modelo pautado na dependência dos recursos do comércio ultramarino por parte do império português.¹⁹

Esse dinamismo da economia escravista contribuiu para situar o Brasil como a maior região de desembarque de africanos na América durante a vigência do comércio negreiro. Inserida nesse contexto, a Bahia possuiu um papel significativo nas relações comerciais entre Brasil e África, uma vez que o porto da Cidade da Bahia foi uma das mais importantes vias de acesso usadas por comerciantes de escravos.

A função comercial protagonizada pela primeira capital do Brasil, também era percebida por olhares estrangeiros. “A frota, que vem todos os anos vem de Portugal, traz vinhos, farinhas, azeite [...] e todas as mercadorias necessárias”, escreveu o viajante francês Froger que permaneceu na Baía de Todos-os-Santos durante o ano de 1696.²⁰

Três anos mais tarde o capitão William Dampier encontraria “aqui na Bahia cerca de trinta grandes navios da Europa, com dois vasos de guerra do Rei de Portugal para comboiá-los”.²¹ A presença frequente de frotas portuguesas em terras brasílicas apenas reforça o caráter mercantil da praça baiana, pois se tratava de ocorrências corriqueiras, pertencentes à lógica econômica do sistema colonial atlântico.

A historiadora Katia Mattoso considera a Cidade da Bahia como um grande centro que reunia todas as riquezas coloniais. Essa posição econômica estaria ligada a função desempenhada pelo principal porto baiano que além de importar e exportar produtos variados, também exercia um papel importante como redistribuidor de mercadorias, vindas da Europa, da África e Ásia para várias localidades da América portuguesa.²²

Fundada em 1549, esta cidade colonial foi sede da administração portuguesa até a transferência da capital para o Rio de Janeiro, em 1763. No entanto, segundo Avanete Pereira Sousa esse episódio não representou a perda da condição de centralidade econômica da cidade, pois ao longo dos séculos XVIII e XIX ela continuou sendo um importante centro

¹⁹ FRAGOSO, João; Guedes, Roberto & Krause, Thiago. *A América Portuguesa e os Sistemas Atlânticos na Época Moderna: Monarquia Pluricontinental e o Antigo Regime*. Rio de Janeiro, Editora da Fundação Getúlio Vargas, pp. 38-40. Sobre a economia colonial baseada na mão de obra africana e os fatores que influenciaram a consolidação da escravidão africana na América ver ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul. Séculos XVI e XVII*. São Paulo, Companhia das Letras, 2000.

²⁰ FROGER, Sier Le. “Relations du Voyage de M. de Gennes audetroit de Magellan, fait em 1695, 1696 et 1697” *apud* 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*. São Paulo, Corrupio, 1987, p. 101.

²¹ DAMPIER, William. “Voyages: fait em 1699. Amsterdam, 1705” *apud* VERGER, *op. cit.*, 1987, p. 77.

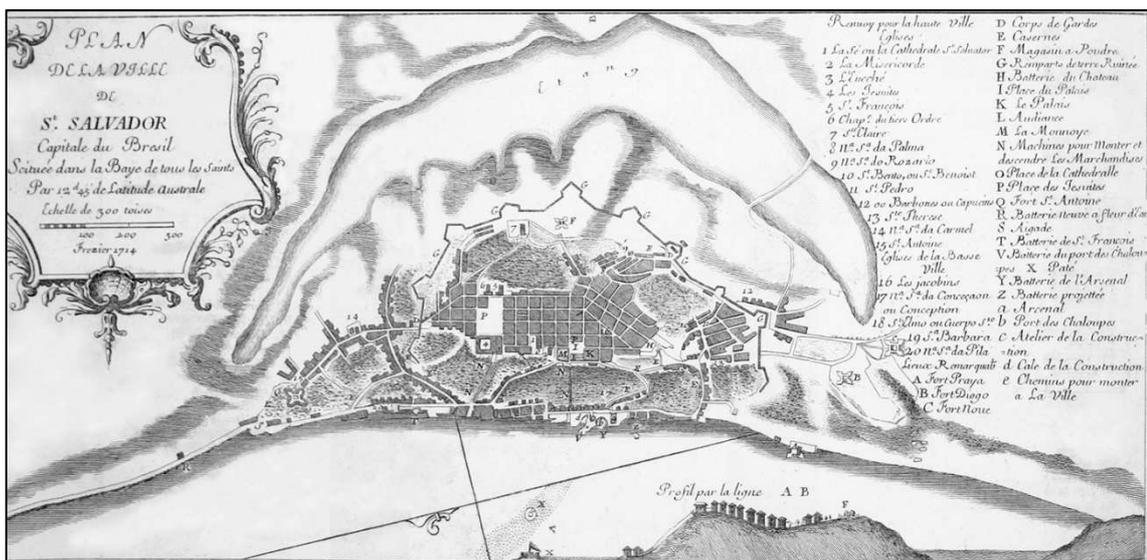
²² MATTOSO, Katia. “Bahia opulenta: uma capital portuguesa no Novo Mundo (1549 – 1763)”. In: MATTOSO, Katia. *Da revolução dos Alfaiates à riqueza dos baianos no século XIX: itinerário de uma historiadora*. Salvador, Corrupio, 2004, p. 285.

mercantil para a colônia, por localizar-se em um ponto comercial estratégico para o Império atlântico português.²³ Para a autora

Salvador e sua Baía de Todos os Santos tornaram-se estratégicas no interior do Império atlântico português. A cidade mantivera-se, ao longo dos séculos XVIII e XIX, como espaço urbano fundamental nas relações comerciais que envolviam o Brasil, a Europa e a África, além de, isoladamente, articular uma rede atlântica de comércio que excluía a Europa e englobava territórios portugueses na África e nas Ilhas Atlânticas.²⁴

A imagem abaixo apresenta um panorama ilustrativo desta cidade atlântica, desenhada pelo viajante francês Frézier que permaneceu na Bahia de 26 de abril a 07 de maio de 1714.²⁵

FIGURA 01: Salvador, 1714



Fonte: Planta da cidade de Salvador, c. 1714. Disponível em: <http://www.bahia-turismo.com/salvador/antiga/salvador-frezier.htm>. FRÉZIER, Amédée François. *Relation du Voyage de la Mer du Sud aux Côtes du Chily et du Perou*. Paris, 1716.

²³ SOUSA, Avanete Pereira. "A centralidade/capitalidade econômica de Salvador no século XVIII". In: SOUZA, Evergton Sales; MARQUES, Guida & SILVA, Hugo R. (Orgs). *Salvador da Bahia: Retratos de uma cidade atlântica*. Salvador/Lisboa, EDFUBA/CHAM, 2016, p. 102.

²⁴ SOUSA, Avanete Pereira Souza. "Trânsitos mercantis de uma cidade capital (Salvador, séc. XVIII)". In: *Revista Mosaico*, vol. 7, n. 2 (jul./dez. 2014), p. 174. Ainda sobre a cidade da Bahia e o poder local concentrado nas mãos de um seletivo grupo social ver SOUSA, Avanete Pereira. *Poder local, cidade e atividades econômicas (Bahia, século XVIII)*. Tese de Doutorado, PPHG/USP, 2003.

²⁵ FRÉZIER, A. F. *Relation du Voyage de la Mer du Sud aux Côtes du Chily et du Perou. (1712-1714)* apud VERGER, op. cit., 1987, p. 82.

Quanto ao roteiro mercantil firmado entre a Bahia e África, as relações comerciais que envolviam essas duas costas foram observadas pelo professor português Luis dos Santos Vilhena, que viveu na Bahia Setecentista no final do século XVIII. Em seus escritos o autor ressalta a mobilidade existente entre essas regiões, afirmando que o acesso aos portos africanos era dado no intuito de “trocar os nossos gêneros de tabaco, açúcar, e aguardente por escravos para trabalharem, e servirem nas nossas colônias do Brasil”.²⁶

Dentre essas mercadorias, o fumo foi o produto que mais se destacou como moeda de troca nas relações comerciais com a África, mais especificamente, com a Costa da Mina, uma região localizada na costa leste do continente africano, sobretudo, na Costa Ocidental a leste da Mina. Este nome lhe foi dado devido a sua dependência ao castelo de São Jorge da Mina.²⁷

Durante o século XVIII, o fumo possibilitou aos negociantes da Bahia a constituição de um movimento comercial com a Costa da Mina que escapava ao controle de Lisboa, ou seja, a partir do tabaco as relações mercantis passaram a ser realizadas dentro de um modelo bilateral. Nesse período essa região era a principal fornecedora de escravos para a Bahia. O comércio entre as duas costas atlânticas iniciou-se ainda no século XVII, no entanto, essas relações comerciais se tornariam mais intensas a partir da expedição do Alvará de 1687, que apontava aos capitães negreiros a troca de rota do Reino de Angola devido ao um surto de bexiga, para a região da Costa da Mina.²⁸

Segundo Pierre Verger, o principal fator que viabilizou a formação dessa conexão comercial entre essas duas regiões foi justamente o desenvolvimento da cultura do tabaco na Bahia, durante o setecentos. No alvorecer do mesmo século, o padre Jesuíta André João de Antonil já descrevia como era realizado o despacho do tabaco na alfândega da Bahia para a Costa da Mina. De acordo com seus relatos a extração de treze mil arrobas para a dita costa africana, devia ser arrumada em “cinco mil rolos pequenos de três arrobas, os quais também pagam a setenta réis por cada rolo”.²⁹

Debruçando-se sob um extrato de carregações de mercadorias da Bahia para a Costa da Mina entre 1767 e 1770, por meio da corveta *Nossa Senhora da Esperança e São Jozé*, de que era capitão Antônio da Costa Basto, podemos avaliar o volume do tabaco transportado por este capitão na tentativa de “vender, e empregar o seu produto a troco de Escravos”. O

²⁶ VILHENA, Luís dos Santos. *A Bahia no século XVIII*. Salvador: Itapuã, vol. 1, 1969, p. 135.

²⁷ VEGER, *op. cit.*, 1987, p. 30

²⁸ VEGER, *op. cit.*, 1987, pp. 39-79.

²⁹ VEGER, *op. cit.*, 1987, p. 38. ANTONIL, André João, *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*, introdução e notas de André Mansuy Diniz Silva. São Paulo: Edusp, 2007 [1ª Ed 1711].

extrato possui ao todo 51 carregações contendo a quantidade e o valor dos produtos destinados a esta costa africana.

Dentre as demais mercadorias (açúcar, aguardente, búzios, sedas e algumas miudezas), o tabaco foi o produto de maior destaque dentre desse cenário comercial, pois foram importados 1.523 rolos, sendo cada rolo de tabaco baiano avaliado em 12\$800, correspondendo a uma *onça*, moeda da Costa da Mina.³⁰

Portanto, a ligação comercial existente entre essas duas regiões era norteadada por reciprocidade e podem ser compreendidas através das palavras de Luis Viana Filho, descrevendo que “A Bahia tinha fumo e queria escravos. A Costa da Mina tinha escravos e queria fumo”.³¹ Esses fatores acabaram por tornar o porto baiano um grande exportador de tabaco e importador de africanos escravizados ao longo do século XVIII.

1.2 O desembarque de africanos na Cidade da Bahia

Durante o período Setecentista o desenvolvimento da economia colonial baiana estava diretamente associado à mão de obra de africanos escravizados inseridos na sociedade escravista por meio do tráfico atlântico.³² Essas levas de escravos importados para o Brasil eram provenientes de diversas regiões da África, sobretudo da África Ocidental e Centro-ocidental, e passaram a ser comercializados dentro de uma rede mercantil que possuía ligações firmadas desde o interior do continente africano até regiões mais afastadas do litoral brasileiro. Segundo Alexandre Vieira Ribeiro

O escravo africano chegava ao porto de Salvador num estado de exaustão física e moral após a longa travessia do Atlântico que durava em torno de dois meses. Em sua terra de origem, fora capturado, posto a ferros, separado de seus familiares, percorrera longas distâncias até ser embarcado em navios apinhados de africanos, onde conheceu as desventuras de uma viagem forçada,

³⁰ AHU, Bahia Avulsos, cx. 169. doc. 01, (*Extrato das carregações que o capitão Antônio da Costa Basto levava da Bahia para a Costa da Mina datado de 02 de janeiro de 1770, Lisboa*). Apesar de a documentação citar “onça” como sendo a moeda da Costa da Mina, a “onça” representava apenas uma unidade de valor usada no comércio da África Ocidental, ver JOHNSON, Marion. *The Ounce in Eighteenth-Century West African Trade*, *Journal of African History*, VII, 2 (1966), 197-214.

³¹ VIANA FILHO, Luis. *O negro na Bahia*. Rio de Janeiro, 1946, p. 67. (Coleção Documentos Brasileiros).

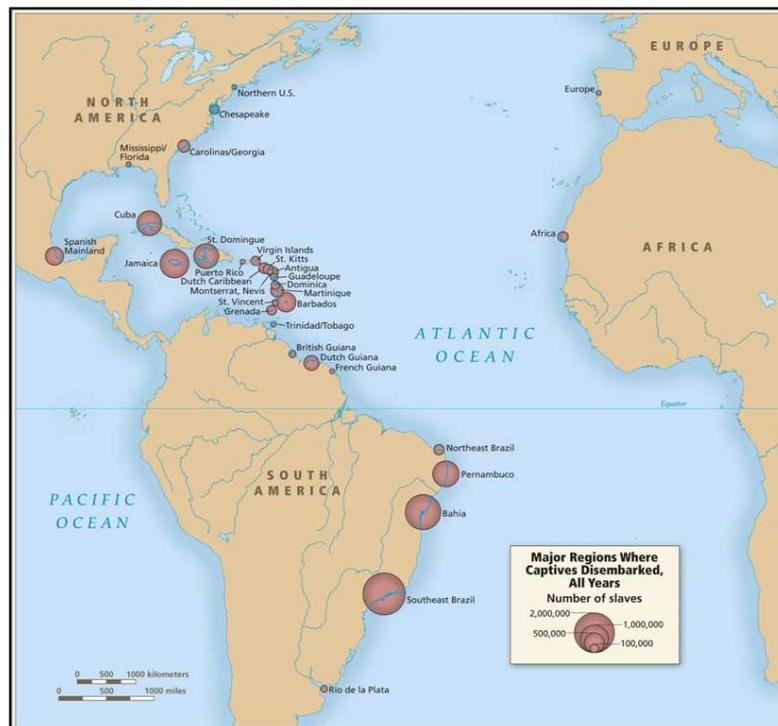
³² RIBEIRO, Alexandre Vieira. “O comércio de escravos e a elite baiana no período colonial”. In: FRAGOSO, João; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de & SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de (Orgs.). *Conquistadores e Negociantes: história de elites no Antigo Regime nos trópicos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 313.

convivendo com os maus tratos dos seus condutores, a fome, a sede, a promiscuidade, as doenças e a morte.³³

O comércio transatlântico foi o maior movimento migratório transoceânico forçado da história. A partir do século XVI o embarque de alguns escravos da Península Ibérica para o Novo Mundo iniciara um fenômeno novo na experiência humana, capaz de sustentar o modelo de sociedade colonial baseado no sistema escravista.³⁴

Durante a vigência do tráfico atlântico, a Bahia possuiu o segundo maior porto de desembarque de africanos no Brasil, ficando atrás apenas da região sudeste que recebeu o equivalente à 1.389.415 de africanos escravizados.³⁵

Mapa 01: Principais regiões de desembarques de cativos, 1514-1866



Fonte: ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database* (TSTD), mapa 08.

³³ RIBEIRO, Alexandre Vieira. “E lá se vão para as minas: perfil do comércio de escravos despachados da Bahia para as Gerais na segunda metade do século XVIII”. In: *Anais do XII Seminário sobre a Economia Mineira*, Diamantina/MG, 2006, p. 02.

³⁴ ELTIS, David & RICHARDSON, David. “A New Assessment of the Transatlantic Slave Trade”. In: *Extending the frontiers: essays on the new transatlantic slave trade database*, New Haven/ London: Yale University Press, 2008, p. 01.

³⁵ ELTIS; BEHRENDT; RICHARDSON & FLORENTINO, *op. cit.*

Esses escravos chegavam à Cidade da Bahia por meio da freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia, um local de grande dinâmica comercial e estruturada para receber os produtos importados pela colônia portuguesa. Segundo o historiador Carlos Eugênio Líbano Soares, a Conceição da Praia era uma das freguesias mais antigas da cidade. Foi fundada em 1623 e no século seguinte viria a se tornar uma “área comercial por excelência da cidade”.³⁶

Localizada na região do porto de Salvador, essa freguesia era o ponto de chegada de muitos navios carregados com uma variação de produtos para o consumo da colônia portuguesa. Assim, como as demais mercadorias (vinhos, farinha de trigo, tecidos, especiarias), os africanos também desembarcavam nesse local de intenso fluxo comercial, norteado por embarques e desembarques de navios cargueiros.³⁷

Com base no banco de dados *TSTD*, estima-se que entre o final do século XVI e início da segunda metade do século XIX, cerca de 1.214.865 africanos desembarcaram em portos baianos. Esse valor representa 38% do total de africanos que aportaram no Brasil durante a vigência do tráfico negreiro transatlântico.³⁸

Através desses números percebemos a importância que o porto da Cidade da Bahia representou para o comércio de escravos, por incorporar ao seu cenário mercantil aproximadamente 99.44% dos africanos aportados em costas baianas.³⁹

O acesso ao *TSTD* também me permitiu analisar as principais regiões fornecedoras de escravos africanos para a Bahia. A Tabela 01 sistematiza a quantidade de escravos desembarcados mediante o abastecimento de mão de obra para o mercado de consumo baiano.

³⁶ SOARES, Carlos Eugênio Líbano. “Sacramento ao pé do mar: batismo de africanos na freguesia da conceição da praia, Bahia, 1700-1751”, in: *Revista de História Comparada*, Rio de Janeiro, vol. 7, n. 2 (2013), p. 48; ver também DOMINGUES, Cândido. “Perseguidores da espécie humana”: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII. Dissertação de Mestrado, PPGH/UFBA, Salvador, 2011, p. 49.

³⁷ SILVA JUNIOR, Carlos Francisco da. *Identidades afro-atlânticas: Salvador, século XVIII (1700-1750)*. Dissertação de mestrado, PPGH/UFBA, Salvador, 2011, p. 33.

³⁸ A base de dados *Transatlantic Slave Trade* é o resultado de uma pesquisa internacional iniciada no final da década de 1960, no momento em que Herbert S. Klein e outros pesquisadores começaram a coletar dados sobre viagens de navios negreiros em arquivos ou fontes inéditas, codificando-os em um formato computadorizado. No entanto, o historiador mais importante dessa geração é Philip Cutin, cujo influenciou a formação de pesquisadores para o desenvolvimento de trabalhos no *TSTD*. Ao longo desses anos a equipe do projeto desenvolveu mecanismos de busca capazes de atender as necessidades dos pesquisadores no que toca as estimativas do tamanho e a direção do tráfico, ver ELTIS; BEHRENDT; RICHARDSON & FLORENTINO, *op. cit.*

³⁹ A consulta realizada no banco de dados *Voyages* apresenta uma cifra elevada de escravos desembarcados na Bahia, porém o principal porto de desembarque não está especificado. No entanto, sabemos que se trata do porto da Cidade da Bahia devido à existência de outros documentos históricos que comprovam a intensa chegada de africanos aportados na Bahia por intermédio dessa zona portuária. Assim, durante o período de estudo que contempla essa pesquisa, os desembarques de africanos em costas baianas concentraram-se no porto da cidade da Bahia, ficando atrás os portos de Porto Seguro e o de Itaipu que receberam apenas 369 e 6.388 escravos respectivamente. Disponível em: www.slavevoyages.org.

Tabela 01: Volume do tráfico para a Bahia de acordo com as regiões específicas de embarque durante a vigência do tráfico atlântico

Período	África Ocidental	África Centro-ocidental	África Oriental	Outra África	Total
1561- 1611	----	480	----	27	507
1612- 1662	786	5.627	----	356	6.769
1663- 1713	115.441	15.161	947	2.268	133.817
1714- 1764	268.220	123.097	2.036	3.363	396.716
1765-1815	281.710	146.152	1.921	6.448	436.231
1816-1866	63.380	123.091	10.382	43.972	240.825
Total	729.537	413.608	15.286	56.434	1.214.865

Fonte: ELTIS; BEHRENDT; RICHARDSON & FLORENTINO, *op. cit.*

Ao longo do século XVIII a Bahia recebeu o equivalente a 751.349 escravos africanos, dentre os quais 66.20% eram provenientes da África Ocidental. Apesar de ter sido a principal região abastecedora de escravos nos primeiros cem anos do tráfico transatlântico para a Bahia, a África Centro-ocidental perdeu a sua posição para a África Ocidental no período setecentista. Segundo Verger a possibilidade de despachar grande quantidade de fumo de terceira qualidade para esta região africana, sobretudo para a baía do Benin, possibilitou a constituição de laços comerciais mais expressivos entre os portos Ocidentais africanos com os negociantes baianos.⁴⁰

Observando os números presentes nas relações de entradas de navios entre 1780 e 1781 a partir da análise das documentações oficiais referentes a cartas remetidas para a Coroa portuguesa, notamos a forte presença desse comércio com a África Ocidental, especificamente a Costa da Mina, uma vez que, durante esses dois anos foram registrados a entrada de 26 embarcações contendo 7.547 escravos e 70 crias de peito. Quanto a Angola e Benguela (África Centro-ocidental) esses números correspondiam a 4.999 cativos e 139 crias de peito, transportados para a Cidade da Bahia por intermédio de 14 embarcações.⁴¹

Os registros dessas quarenta viagens negreiras também foram organizados pelo banco *TSTD*, no entanto é preciso ater-se para os valores numéricos apresentados, pois observamos que em alguns registros são contabilizados apenas o número de escravos,

⁴⁰ Sobre o comércio bilateral entre Bahia e Costa da Mina, ver VERGER, *op. cit.*, 1987.

⁴¹ Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Bahia Avulsos, cx. 183. doc. 35 e 36, (*Carta do intendente da marinha e Armazéns Reais da Bahia, Rodrigo da Costa Almeida, remetendo a relação de informações específicas referentes à entrada de embarcações vindas de Angola e Benguela para a Bahia datado de 22 de maio de 1781, Bahia*); AHU, Bahia Avulsos, cx. 183 doc. 27 e 28, (*Carta do intendente da marinha e Armazéns Reais da Bahia, Rodrigo da Costa Almeida, remetendo a relação de informações específicas referentes à entrada de embarcações vindas da Costa da Mina para a Bahia datado de 22 de abril de 1781, Bahia*); AHU, Bahia Avulsos, cx. 184. doc. 14, (*Carta de Antônio José de Sousa Freire, da Alfândega da Bahia, à rainha [D. Maria I], remetendo a relação do número de escravos, nome dos capitães e invocação das embarcações datada de 10 de março de 1782, Bahia*).

deixando de incorporar a essa soma os números referentes às crias, como por exemplo, a viagem empreendida pelo capitão Caetano José da Rocha para a Costa da Mina, em 1781, que traz para a Bahia uma carga de 216 escravos e 03 crias de peito, entretanto o banco *TSTD* computa apenas os 216 escravos.⁴²

De modo geral, devemos considerar a existência de uma pequena variação para mais ou para menos no que tange a quantidade de escravos desembarcados por viagem, pois existem alguns números que não correspondem ao valor oficial registrado pela documentação setecentista, como a viagem que o capitão Miguel Monteiro realizou para Benguela em 1780 e acabou trazendo uma carga de 247 escravos, mas o banco registra apenas 225 escravos.⁴³

Sendo assim, esse grande circuito comercial escravista era dado em função da lucratividade advinda do tráfico atlântico, pois ao desembarcarem no Brasil os escravos eram vistos por seus proprietários como uma importante mercadoria capaz de promover um retorno financeiro superando os investimentos por ora depositados na empresa traficante. Uma grande parcela desses escravos recém-chegados à América também era destinada ao interior ou para cidades litorâneas da América portuguesa. Nesse caso, a continuidade do texto pretende demonstrar o contexto econômico sertanejo que influenciou a chegada dos escravos africanos aos sertões da América lusa.

1.3 A caminho das minas: A demanda por escravos no interior da América portuguesa

Ao desembarcarem no porto de Salvador muitos escravos eram comercializados nesta praça mercantil e outros eram destinados aos sertões ou cidades costeiras da América portuguesa. Segundo Ribeiro, nos séculos XVI e XVII, os escravos eram transacionados principalmente para regiões próximas ao porto de desembarque ou regiões de cultivo da cana-de-açúcar. Para o autor, nesse momento o movimento de compra e venda era pequeno se comparado aos circuitos de redistribuição desenvolvidos nos séculos XVIII e XIX.⁴⁴

Com o processo de interiorização da colonização portuguesa sendo consolidado e baseado em um modelo de ocupações e conquistas dos territórios sertanejos até então encarados como fronteira de colonização por parte da Coroa portuguesa, os primeiros núcleos

⁴² ELTIS; BEHRENDT; RICHARDSON & FLORENTINO, *op. cit.*

⁴³ A construção desse parágrafo foi orientada de acordo com análise da mesma documentação citada na nota 38, sendo estes: AHU, Bahia Avulsos, cx. 184. doc. 14; AHU, Bahia Avulsos, cx. 183 doc. 27 e 28; AHU, Bahia Avulsos, cx. 183. doc. 35 e 36.

⁴⁴ RIBEIRO, *op. cit.*, 2005, p. 95. Sobre a produção do açúcar e as origens das economias coloniais americanas, ver SCHWARTZ, *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial 1550-1835*. São Paulo, Companhia das Letras, 1995.

populacionais começaram a se estabelecer nos sertões inicialmente vistos como inóspitos e desérticos. No caso do sertão baiano, a fundação das primeiras vilas estabelecidas às margens dos rios São Francisco e de Contas foi motivado devido à descoberta, e conseqüentemente, a exploração do ouro.⁴⁵

Analisando a confirmação da existência de metais e pedras preciosas pelos governos de várias capitanias, a historiadora Albertina Vasconcelos aponta que na Bahia a região da Jacobina já era conhecida por possuir cobre, prata e ouro no início do século XVIII. No entanto, para evitar incursões estrangeiras e prejuízos nas lavouras de tabaco e cana-de-açúcar, a Coroa passou a proibir sua extração e apenas em 1720 foi concedida a liberação para a exploração dessas minas. Essa autorização coincide com o período referente à proposta da criação das vilas de Jacobina e Rio de Contas.⁴⁶

Pouco tempo depois, a efetiva extração de ouro já podia ser percebida a partir das prestações de contas dadas ao rei D. João V referentes à chegada de ouro proveniente dessas duas áreas mineradoras. Em uma dessas cartas percebemos o quanto a administração portuguesa estava preocupada com os descaminhos do ouro. A missiva conferia à casa da moeda o papel de confiscar as entradas e saídas de ouro nos dois distritos a cada três meses. De qualquer forma, o controle da produtividade também esteve atrelado à cobrança dos *quintos*, sendo uma conta que deveria ser paga anualmente de julho a julho e o valor deveria ser abatido de acordo com o volume da produção.⁴⁷

Enquanto isso, a atividade exploratória de ouro em Minas Gerais expandia-se entre o rio das Velhas e o rio Doce no intuito de alcançar a região de Ouro Preto. Esse processo de expansão territorial atingiu outras capitanias e contribuiu para tornar Minas Gerais um espaço de migração e de exploração comercial importante para a economia colonial portuguesa.⁴⁸

Refletindo sobre o surgimento da sociedade mineira e a necessidade de abastecimento do mercado interno a partir na última década do século XVII e início do século XVIII, Hugo Demétrio Nunes T. Bonifácio aponta que

⁴⁵ O estudo sobre a interiorização da metrópole foi discutido pela historiadora Maria Odila Leite da Silva Dias, cujo trabalho considera a importância desses trânsitos internos, assim como a vinda da Corte Portuguesa para o Brasil, como fatores determinantes para despertar o processo de independência. In: DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *A interiorização da metrópole e outros estudos*. 2ª ed. São Paulo, Alameda. 2009. Sobre a povoação dos sertões baianos, ver TOLEDO, Maria Fátima de Melo. *Desolado Sertão: A colonização portuguesa nos sertões da Bahia (1654-1702)*. Tese de doutorado, Pós-Graduação em História Social, USP, 2006, pp. 209-230.

⁴⁶ VASCONCELOS, Albertina. *Ouro: conquistas, tensões, poder, mineração e escravidão: Bahia do século XVIII*, Dissertação de mestrado, Unicamp, 1998, pp. 39-60.

⁴⁷ AHU, Bahia Avulsos, cx. 23. doc. 29, (*Carta do Vice-rei Vasco Fernandes Cezar de Meneses ao Rei D. João V sobre a conferência Trimestral pela casa da Moeda do ouro que entra nos distritos de Jacobina e Rio de Contas datado de 07 de julho de 1726, Bahia*).

⁴⁸ VASCONCELOS, *op. cit.*, 1998, p. 63. Sobre o espaço econômico do ouro, ver MATHIAS, *op. cit.*, 2012.

A descoberta e posterior exploração do ouro durante o século XVIII, além de gerar receitas bastante positivas para os cofres da Coroa portuguesa, fez surgir um mercado interno, baseado em um avultado comércio de abastecimento da região centro-sul. Este comércio foi responsável pela conexão de vários mercados com diferentes perfis, a saber: os coloniais (das várias capitânicas), africanos e reinóis.⁴⁹

A formação dos circuitos mercantis pautados nos deslocamentos físicos de mercadorias, indivíduos e nos trânsitos de riquezas, especialmente metais preciosos, caracterizou esse novo espaço econômico sertanejo. A mineração, ao movimentar economicamente os sertões do Brasil, influenciou a constituição de um mercado interno estruturado e marcado por uma intensa circulação de pessoas e mercadorias, inclusive escravos, possibilitando a formação de comunidades sertanejas que, por sua vez, foram incorporadas a um sistema amplo de conexões sociocomerciais no contexto do tráfico atlântico.⁵⁰

Sendo assim, a descoberta das jazidas auríferas no interior da América portuguesa, na última década do século XVII, possibilitou o crescimento da demanda por escravos destinados às regiões mineiras. Para Mattoso esse fator contribuiu para que houvesse uma nova remodelação das estruturas ligadas à dinâmica do comércio negreiro, pois nesse momento o tráfico teve que se adaptar para atender às novas necessidades de mão de obra nos mercados sertanejos.⁵¹

Ao longo do século XVIII o desenvolvimento da economia mineradora esteve associado à mão de obra do escravo africano. O surgimento desses novos mercados consumidores além de possibilitar a atuação de comerciantes que realizavam a conexão comercial entre Salvador e os sertões baianos, através do processo de redistribuição dos cativos, influenciou também o aumento do volume do tráfico de escravos para a Bahia.⁵²

⁴⁹ BONIFÁCIO, Hugo Demétrio Nunes Teixeira. *Nas rotas que levam às Minas: Mercadores e homens de negócios da capitania de Pernambuco no comércio de abastecimento da região mineradora no século XVIII*. Dissertação de mestrado, PPGH/UFPE, Recife, 2012, p. 35.

⁵⁰ Isnara Pereira Ivo também ressalta essa grande diversidade presente nos sertões, afirmando que eram espaços de grandes mobilidades e circularidades, pautadas em intercâmbios e trocas culturais, sendo norteadas por movimentos de pessoas e de produtos de todo o Império português. Nesse sentido, podemos pensar como esses movimentos dentro dos sertões contribuíram para acelerar demanda de mão de obra escrava, intensificando, assim, o processo de interiorização da metrópole lusa, In: IVO, Isnara Pereira. *Homens de caminho: trânsitos culturais, comércio e cores nos sertões da América portuguesa – século XVIII*. Vitória da Conquista, Edições UESB, 2012. Ainda sobre a aproximação de diversas regiões do Brasil devido ao advento do ouro, dentro do contexto de formação do Brasil no atlântico sul, ver ALENCASTRO, *op. cit.*, 2000.

⁵¹ MATTOSO, Katia M. de Queirós. *op. cit.*, 1988, p. 53-57.

⁵² RIBEIRO, *op. cit.*, 2005, p. 20.

Daniele Santos de Souza afirma que, no início do século XVIII, houve um crescimento de negociações e um aumento das relações comerciais entre a Bahia e à África, devido, principalmente, a essa crescente demanda por escravos para trabalhar na extração do ouro e pedras preciosas nas recentes minas descobertas no interior da colônia. Além disso, o fato do ouro ter entrado como moeda nas trocas comerciais com a costa africana contribuiu para incrementar o volume do tráfico para a Bahia.⁵³

Logo, além de realizar as conexões mercantis entre o Brasil, África e Europa, o porto baiano também desempenhou uma importância primordial para os mercados internos, sendo considerado um dos grandes redistribuidores de escravos para o interior da colônia americana do Império Português. A cidade de Salvador constituía-se, portanto, como uma praça de redistribuição importante para o fornecimento de mão de obra para o mercado interno, não só para o interior baiano, como também para as demais capitanias.⁵⁴

Tendo isso em vista, entendemos que o processo de redistribuição de escravos para os sertões a partir do porto de Salvador, estava inteiramente associado ao comércio atlântico e, por isso, deve ser entendido como uma última rota da travessia atlântica, a chamada “terceira perna do tráfico”.⁵⁵

⁵³ SOUZA, Daniele Santos de, *Entre o “serviço da casa” e o “ganho”: escravidão em Salvador na primeira metade do século XVIII*, Dissertação de mestrado, PPGH/UFBA, Salvador, 2010, p. 32.

⁵⁴ RIBEIRO, *op. cit.*, 2005, p. 113.

⁵⁵ RIBEIRO, *op. cit.*, 2005, p. 98. A expressão “última rota da travessia atlântica” não foi usada por Ribeiro, este usou a expressão “última rota transatlântica”. No entanto, este objeto de pesquisa optou pelo uso da primeira, pois a *terceira perna* não estaria relacionada diretamente a uma rota transatlântica, mas sim, a uma parte final da travessia atlântica.

CAPÍTULO II

MOVIMENTANDO OS SERTÕES: A *TERCEIRA PERNA* DO TRÁFICO ATLÂNTICO

2.1 O tráfico interno: a última rota da travessia atlântica

Os escravos africanos chegavam ao porto de Salvador após uma longa travessia do Atlântico. Quando desembarcavam eram vistos pelos traficantes como uma importante mercadoria capaz de abastecer tanto os mercados regionais da praça baiana, quanto os mercados existentes nos sertões da América portuguesa.

Com a finalidade de atender a esse novo mercado consumidor sertanejo, a logística do tráfico atlântico adotou uma última rota da travessia atlântica que passaria a transitar por vias terrestres no intuito de fornecer escravos para comunidades ávidas por mão de obra. Esses escravos eram deslocados para o interior do continente por comerciantes intermediários através de um sistema de redistribuição de cativos, processo este conhecido como “terceira perna” do tráfico.

Quanto à chegada dos escravos nas regiões mineiras no início do século XVIII, Kelmer Mathias aponta que a estrutura da posse de escravos nos termos de Vila do Carmo e de Vila Rica em 1718, era dada dentro de uma distribuição homogênea dos cativos entre diversos senhores de escravos. No entanto, ele evidencia um “quadro obscuro” a respeito das diferentes formas de acesso ao cativo, acrescentando também a existência de uma considerável concentração dos escravos em poder de poucos.⁵⁶

Pesquisando a entrada de escravos no interior da América portuguesa nas primeiras décadas do século XVIII, encontramos registros de despachos de cativos da Cidade da Bahia para as minas do ouro entre 1725 e 1726. Infelizmente essa documentação não fornece informações precisas acerca desses despachos, o que dificulta a construção de um entendimento mais acertado sobre o funcionamento do sistema de redistribuição no início do setecentos.⁵⁷

⁵⁶ MATHIAS, Carlos L. Kelmer. “Preço e estrutura da posse de escravos no termo de Vila do Carmo (Minas Gerais), 1713-1756”. In: *Revista Almanack Braziliense*, n. 06 (nov. 2007), p. 55.

⁵⁷ AHU, Bahia Avulsos, cx. 19, doc. 06. (*Certidão do escrivão José dos Reis Oliveira atestando o registro da ordem que recebeu o provedor para que restituísse os doze vinténs que tinha levado de cada um dos escravos despachados para as minas do ouro, certidão datada de 01 de junho de 1725, Bahia*); AHU, Bahia Avulsos, cx. 22, doc. 12. (*Certidão do registro da condição 11 do contrato dos direitos dos escravos que despacham da Bahia para as minas do ouro, certidão datada de 12 de março de 1726, Bahia*).

Entretanto, para controlar esse novo circuito comercial, a Coroa Portuguesa passou a regular a atividade de redistribuição de escravos desenvolvida entre os pequenos comerciantes e os grandes importadores de Salvador. Desse modo, era exigida aos negociantes uma documentação específica expedida na Bahia, ficando a serviço dos funcionários do contratador a fiscalização desses registros de envios de escravos. Nesse momento, essa documentação passou a registrar a saída de escravos do porto baiano para o interior da América portuguesa.⁵⁸

Estudando dois livros de despachos de escravos partindo de Salvador, e contendo passaportes para os anos de 1760 a 1770 e 1811 a 1820, respectivamente, Ribeiro ressalta que esses códices possuíam estruturas semelhantes. Eram guias de passaportes que continham informações referentes à data do despacho, nome do comerciante, a quantidade de escravos, o destino no interior da América portuguesa e outros dados ligados ao sexo e a nação desses cativos.⁵⁹ Para Ribeiro

Ao fornecer tais informações, a documentação de despacho de escravos nos permite aferir as flutuações do comércio atlântico de escravos e sua redistribuição nos mercados regionais da América portuguesa; a concentração dos negócios; a demografia dos escravos vendidos.⁶⁰

Seguindo essa análise dos passaportes de envios de escravos para os sertões, é importante ressaltar que essa pesquisa trabalha com um período que contempla o intervalo de 1778 a 1798. E, assim como os códices trabalhados por Ribeiro, os despachos presentes no *Catálogo de Alvarás (1778-1797)*, também seguem essa mesma estruturação na escrita do registro. Alguns desses passaportes podem ser visualizados através da reprodução abaixo.

Despachos de escravos para os sertões baianos datado de janeiro de 1785:

Em 8 do d.º se deôpassp.º a EuzebioAlz' da Costa p.º Levar p.º o Certão Com.º da Jacobina, pela Cachoeira Moritiba e Boqueirão, huáescr.º de Beng.ºa Livre.

Em 10 do d.º; outro a Calirto Gomes de Ar.º p.º Levar p.º o R.º de S. Franc.º doze escr.ºs Seis maxos e seis femeas, Livres. Em 15 do d.º outro a Vicente Frr.º das Neves,

⁵⁸ RIBEIRO, *op. cit.*, 2005, p. 96.

⁵⁹ *Idem*, pp. 96-97.

⁶⁰ *Idem*, p. 97.

p.^a Levar p.^a o R.^o das Contas, e Minasnovas pela Cachoeira, Moritiba, e Boqr.^mhúescr.^o Ladino p.^r nome Luiz de nação Mina, Livres.⁶¹

Por meio da análise desses despachos de escravos para os sertões da capitania da Bahia, a presente pesquisa buscou conhecer os mecanismos que viabilizaram a inserção dos escravos africanos e crioulos no interior baiano, traçando o perfil desses cativos transacionados para esses sertões, bem como compreendendo o abastecimento interno de escravos que movimentavam os mercados sertanejos.

2.2 O mercado de escravos: abastecimento interno

Sabemos que a partir das primeiras décadas do século XVIII, os sertões da América portuguesa foram acometidos por movimentos comerciais que influenciaram a constituição de um mercado interno diretamente conectado ao contexto atlântico. Assim, as comunidades sertanejas passaram a estabelecer relações econômicas e sociais que influenciaram a formação de um amplo mercado negreiro importante para a manutenção da empresa traficante.⁶²

Ao analisar os trânsitos entre senhores e escravos nas redes do tráfico negreiro, o historiador Jaime Rodrigues considera que foram essas relações socioeconômicas que sustentaram o comércio negreiro, agindo como uma composição pluralizada, norteadas por diferentes interesses entrelaçados, que asseguravam ao tráfico um caráter mais complexo.⁶³ Nesse caso, essas relações estendidas para o espaço sertanejo foram essenciais para atender a essas novas demandas impostas pelo regime escravista atlântico.

A relevância econômica do comércio de africanos para a economia global também foi abordada por Kelmer Mathias ao se referir ao “espaço econômico” do tráfico, como sendo um local envolvido por redes e circuitos comerciais que “ganhavam razão de ser ao ligarem diferentes paragens do globo entre si”.⁶⁴

⁶¹ Os três registros de despachos de escravos são pertencentes à fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

⁶² Segundo Richard Graham, o Brasil foi o país que mais importou escravos da África, tendo a escravidão brasileira mais duradoura dentro da história da escravidão moderna, devido à existência do tráfico interno, atividade esta que se tornou fundamental para que houvesse essa distinção, GRAHAM, Richard. “Nos tumbeiros mais uma vez? O comércio Interprovincial de escravos no Brasil”. *Afro-Ásia*, n. 27 (2002), pp. 121-160.

⁶³ RODRIGUES, Jaime. África, “Uma sociedade mais feliz do que a nossa”: Escravos e senhores transitórios nas redes do tráfico negreiro. *Proj. História*, São Paulo, n. 27 (dez.2003), p. 124.

⁶⁴ MATHIAS, Carlos L. Kelmer. Nos ventos do comércio negreiro: a participação dos traficantes baianos nas procurações passadas no termo de Vila do Carmo (1711-1730), in: *Revista de História* (USP), vol. 158 (1º sem. 2008), p. 92.

No contexto do sertão baiano, essas ligações comerciais pertencentes à economia global escravista, manifestam-se por meio do abastecimento interno de cativos a partir do porto da Cidade da Bahia. Desse modo, a análise do volume dessa redistribuição de escravos africanos e crioulos (em menor escala), pode ser avaliada considerando a seguinte tabela:

Tabela 02: Volume do tráfico para o sertão baiano, 1778-1798

Sertões baianos	Ano(s) dos despachos	Quantidade de despachos	Quantidade de escravos
Barra do Rio Grande	1778-1796	20	77
Bom Jesus da Lapa	1782	02	04
Caetitê	1778-1798	170	1.352
Cairú	1778-1790	05	24
Cachoeira	1788	01	25
Caravelas	1779-1798	97	550
Coité	1783	04	12
Geremoabo	1778-1790	06	30
Ilheus	1785	01	03
Itabuna	1792	01	03
Itapicurú	1779	02	06
Jacobina	1778-1795	08	24
Jacuípe	1778 e 1788	02	02
Maracás	1778-1798	30	199
Morro do Chapéu	1792	01	01
Oiteiro Redondo	1778-1793	04	14
Pambú	1788-1795	06	16
Paramirim	1783 e 1784	05	11
Pilão Arcado	1778-1794	15	51
Porto Seguro	1778-1788	06	40
Rio das Velhas	1778-1796	16	71
Rio de Contas	1779-1797	28	60
Rio Preto	1783-1795	02	07
Rio Pardo	1778-1793	24	68
Rio Real	1778-1798	64	316
São Félix	1784	01	03
São Francisco	1778-1798	219	984
Santo Antônio do Orubú	1778-1798	145	541
Senhor do Bomfim	1780-1788	05	28
Sento Sé	1778-1797	61	190
Serra Grande	1789	01	13
Sertão da Ressaca	1778-1793	13	45
Sincorá	1778-1797	22	88
Tocano	1777-1788	04	06
Xique-Xique	1788-1797	05	06
35 destinos finais	20 anos	996 despachos	4.870 escravos

Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778 1797*.

Os registros das remessas de escravos para esses sertões revelam as demandas internas em regiões voltadas para atividades em engenhos, mineração, pecuária e agricultura, além de trabalhos domésticos. Por conta disso, a relação dos principais serviços encaminhados para os escravos de acordo com os principais destinos finais registrados pela documentação pode ser analisada conforme a tabela a seguir.

Tabela 03: Principais ocupações dos escravos no sertão baiano, 1778-1798

Destinos finais	Ano(s) dos despachos	Quantidade de escravos	Serviços
Barra do Rio Grande	1786	02	Engenho
Cairú	1786	03	Casa
Caetité	1784-1795	40	Lavoura
Caravelas	1780	11	Casa e Lavoura
Maracás	1796	16	Lavoura e Fazendas de Gado
Pambú	1791	02	Fazenda
Pilão Arcado	1780	04	Casa
Rio de São Francisco	1790-1795	08	Convento e Casa
Rio de Contas	1781	05	Fazenda
Santo Antônio do Orubú	1781-1797	15	Casa e Lavoura
Sento Sé	1795	01	Casa
Sertão da Ressaca	1788	06	Fazenda

Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.⁶⁵

A expansão do número de escravos encaminhados para regiões normalmente voltadas para a agricultura pode ser compreendida por meio do cenário econômico do nordeste brasileiro. Observando o aumento do número de escravos remetidos para esses núcleos internos, Ribeiro ressalta que a partir da década de 1760, a economia agrícola nordestina estaria passando por um processo de recuperação econômica, ampliando assim a carência por mão de obra escrava nas lavouras e fazendas.⁶⁶

Sobre a presença da mão de obra escrava em atividades produtivas ligadas ao cultivo ou à criação de bovinos, é relevante ressaltar que ao longo da formação de determinadas comunidades sertanejas essas duas atividades estavam atreladas aos principais trabalhos desenvolvidos pela escravaria. Trazendo uma abordagem referente ao contexto sertanejo que favoreceu a formação do chamado Alto Sertão da Bahia, Erivaldo Fagundes Neves evidencia

⁶⁵ Apesar da existência de alguns registros que mencionam às ocupações que os escravos desempenhariam no seu destino final, a maioria dos despachos não contém essa informação. Dessa forma, a tabela 03 trabalha apenas os passaportes que possuem essa especificidade quanto aos serviços que seriam direcionados aos cativos.

⁶⁶ RIBEIRO, *op. cit.*, 2005, p. 107.

a presença da mão de obra de africanos escravizados nas policulturas agropecuárias dessa região.⁶⁷

Sendo assim, podemos acrescentar que esses africanos certamente foram inseridos nesse contexto sertanejo, por meio do tráfico interno. Uma vez que, entre 1778 e 1798 foi despachada para o Alto Sertão uma cifra equivalente a 1.349 escravos.

O estudo de Gabriela Nogueira, acerca das experiências de famílias escravas no “Certam de cima do Sam Francisco”, de 1730 a 1790, também reforça a proposição ligada à intensiva utilização do trabalho escravo, sobretudo nas atividades como a pecuária e a agricultura, salientando a participação efetiva dos escravos na dinâmica econômica dos sertões baianos.⁶⁸ Alexandre Ribeiro constatou um decréscimo no volume de escravos destinados às Minas Gerais entre 1760 e 1776 o que seria explicado levando em consideração a existência de outras minas nas capitâneas de Goiás e Mato Grosso e no interior da Bahia, como Jacobina e Rio de Contas, que também estavam sendo abastecidas pelo tráfico interno.⁶⁹

Apesar de este autor considerar que a presença de outras áreas voltadas para a mineração tenha contribuído para diminuir o volume do tráfico para Minas, foram registrados apenas 86 escravos despachados para essas duas regiões baianas supracitadas. Ou seja, o volume do tráfico de escravos para Jacobina e Rio de Contas no último quartel dos setecentos não teve peso suficiente para desestabilizar o mercado de escravos mineiro, que entre 1778 e 1798 continuou recebendo poucas remessas de escravos provenientes do porto baiano.⁷⁰

Sendo assim, entendemos que o fornecimento de escravos para a Bahia não estava estritamente direcionado às áreas de mineração, pois regiões de cultivos e criações de gado

⁶⁷ NEVES, Erivaldo Fagundes. *Uma comunidade sertaneja: Da sesmaria ao Minifúndio. Um estudo de História regional e local*. Feira de Santana/Salvador, UEFS/UFBA, 2008. Ainda segundo Neves, o termo “alto sertão da Bahia”, refere-se à sua distância do litoral, e ao fato desse sertão ter sua posição relativa ao curso do Rio São Francisco e do alto relevo baiano, que contribuiu para torná-la como uma das maiores altitudes do nordeste brasileiro, ver NEVES *op. cit.*, 2008, p.28.

⁶⁸ NOGUEIRA, Gabriela Amorim. “Viver por si”, *Viver pelos seus: famílias e comunidades de escravos e forros no “Certam de Sima o Sam Francisco” (1730-1790)*. Dissertação de Mestrado, PPGHRL/UNEB, Santo Antônio de Jesus, 2011, p. 152-170. Uma boa discussão sobre a historiografia da “ausência” de escravos negros na pecuária sertaneja encontra-se em VIEIRA FILHO, Raphael Rodrigues. *Os Negros em Jacobina (Bahia) no século XIX*. São Paulo, Annablume, 2006, “Introdução”; sobre a presença negra em Jacobina no século XVIII, ver Capítulo 1.

⁶⁹ RIBEIRO, *op. cit.*, 2005, p.106. Ainda sobre o desenvolvimento da economia nas minas do Rio de Contas a partir da mão de obra escrava africana, ver ALMEIDA, Kátia Lorena Novais. *Escravos e libertos nas minas do rio de contas – Bahia, século XVIII*. Tese de Doutorado, PPGHS/UFBA, Salvador, 2012.

⁷⁰ Entre os anos de 1778 e 1798 foram despachados para as Minas Gerais cerca de 528 escravos, uma cifra muito inferior se comparada aos sertões sergipanos e baianos, que receberam do porto baiano 5.111 e 4.850 escravos, respectivamente. O número de escravos destinados às Minas Gerais representa apenas 7,22% da quantidade de escravos despachados para os sertões baiano e sergipano no último quartel do Setecentos. Portanto, a atuação do tráfico mostrou-se de forma mais expressiva nos mercados da Bahia e de Sergipe, áreas cujas práticas econômicas estavam inteiramente ligadas à agricultura, pecuária e aos trabalhos nos engenhos.

também estavam entre os principais destinos finais dos escravos comercializados pelo tráfico interno.

2.3 Perfil dos escravos transacionados para o sertão baiano

Com base no *Catálogo de Alvarás 1778-1797* também foi possível traçar o perfil dos escravos distribuídos para os sertões baianos, considerando a composição sexual, a idade e a nação dos escravos que abasteceram o mercado negreiro do interior da Bahia.⁷¹ A tabela abaixo sistematiza os principais dados referentes às remessas de escravos despachadas para o interior da capitania.

Tabela 04: Perfil dos escravos remetidos anualmente do Porto da Bahia para o sertão baiano, 1778-1798

Ano	Quantidade de escravos	Homens %	Mulheres %	Africanos %	Crioulos %
1778	342	96,49	0,51	98,83	1,17
1779	120	91,66	8,34	92,50	7,50
1780	165	77,57	22,43	98,78	1,22
1781	295	74,23	25,77	99,66	0,34
1782	136	85,29	14,71	97,80	2,20
1783	145	66,89	33,11	100	0,0
1784	131	71,75	28,25	96,94	3,06
1785	79	65,82	34,18	93,67	6,33
1786	135	75,55	24,45	97,77	2,23
1787	85	63,52	36,48	100	0,0
1788	166	64,45	35,55	98,19	1,81
1789	207	59,42	40,58	99,51	0,49
1790	392	72,19	27,81	100	0,0
1791	239	68,20	31,80	100	0,0
1792	215	73,48	26,52	99,6	0,4
1793	563	73,53	26,47	100	0,0
1794	260	71,92	28,08	99,61	0,39
1795	290	78,27	21,73	100	0,0
1796	451	74,50	25,50	100	0,0
1797	337	61,12	38,88	100	0,0
1798	117	74,35	25,65	99,14	0,86
1778-98	4.870	73,88	26,12	99,19	0,81

⁷¹ Segundo Carlos Silva Júnior o termo *nação* foi usado no período colonial para identificar os africanos inseridos na América portuguesa por meio do tráfico atlântico. Esse reconhecimento do cativo através dessa expressão pode ser visualizado na documentação do período. Desse modo, adotarei o termo *nação* para identificá-la os escravos africanos traficados para o sertão baiano, ver SILVA JUNIOR. *op. cit.*, 2011, p. 19-21. Ainda sobre tráfico, nações e grupos de procedência ver: PARÉS, Luís Nicolau. “Entre duas costas: nações, etnias, portos e tráfico de escravos”. In: *A formação do Candomblé: história e rituais da nação jeje na Bahia*. Campinas/SP, Editora da Unicamp, 2006, p. 23-62.

Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

De acordo com os percentuais apresentados, salientamos que o número de escravos do sexo masculino equivale a quase 75% do total de africanos redistribuídos pelo tráfico interno. Em relação aos crioulos, a taxa de masculinidade possui uma diferença ainda maior, uma vez que, aproximadamente 90% dos crioulos despachados para o sertão baiano correspondiam ao sexo masculino. Calculando a demografia dos escravos despachados nas primeiras décadas do século XIX, Ribeiro também constatou essa predominância da masculinidade em relação à quantidade de fêmeas remetidas para o interior da América portuguesa.

Segundo o autor, havia semelhanças no que toca o padrão sexual dos escravos despachados de Salvador com a redistribuição a partir do Rio de Janeiro, evidenciando uma simetria em relação aos mecanismos de atuação do tráfico atlântico nessas duas praças mercantis.⁷²

Pensando esse mercado interno de escravos para o interior da Bahia, compreendemos que o padrão dos cativos transacionados estava diretamente ligado a compra e venda de africanos, pois apenas 0,81% dos escravos despachados da Cidade da Bahia eram crioulos. De acordo com Ribeiro, essa opção pelo escravo boçal também se manifestou de forma expressiva no contexto mineiro, demonstrando que apesar do aumento do número de crioulos inseridos na sociedade mineira a partir de 1771, o perfil de comercialização dos escravos continuou sendo de africanos novos.⁷³

Por trás desses números o autor salienta que a inserção predominante do boçal estaria atrelada a uma questão política, de modo que “Não era interessante a compra e a circulação de crioulos pela Colônia. Vender um crioulo significava separá-lo de sua família, de seus amigos, o que poderia gerar conflitos que viessem a desestabilizar o sistema”.⁷⁴

Uma situação semelhante também acontecia com o escravo ladino, que uma vez adaptado à sociedade colonial, poderia acarretar uma instabilidade ao sistema escravista. Entre 1760-1770 apenas 712 escravos ladinos foram despachados para o interior da América portuguesa. Voltando esse olhar para o contexto baiano, nas décadas seguintes também verificamos a baixa quantidade de ladinos despachados, atingindo um valor numérico equivalente a apenas 24 escravos.

⁷² RIBEIRO, *op. cit.*, 2005, p. 116.

⁷³ RIBEIRO, *op. cit.*, 2005, p. 110.

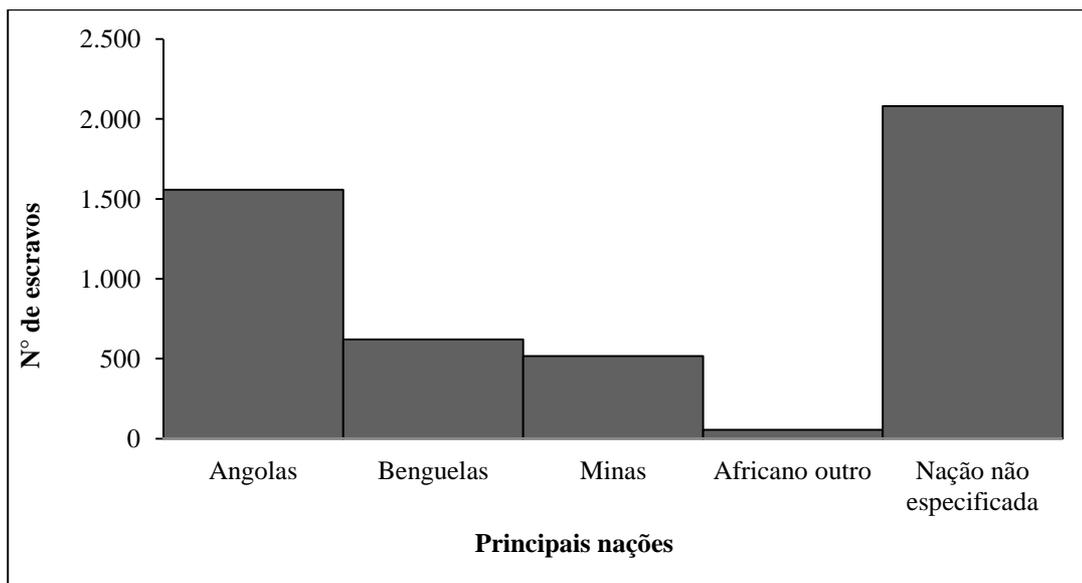
⁷⁴ A citação direta e o segundo parágrafo desta página possuem a mesma referência. Ver RIBEIRO, *op. cit.*, 2007, p. 316.

Considerando a existência desse padrão pautado na comercialização de africanos novos, é importante especificar as nações desses cativos, verificando a quantidade de escravos por nação e conhecendo as principais regiões fornecedoras de cativos para o abastecimento interno da capitania.

De acordo com o banco de dados *TSTD*, dos escravos aportados em portos baianos no período que compreende essa pesquisa, 56,44% eram provenientes da África Ocidental e 40,37% da África Centro Ocidental. Ou seja, a aquisição do escravo mina na América portuguesa era superior se comparado ao número de escravos angolas e benguelas.

Essa realidade tornara-se possível devido à Costa da Mina ter se tornado a principal região fornecedora de escravos para a Bahia no século XVIII, como já discutimos acima.⁷⁵

Gráfico 01: Nações correspondentes aos escravos despachados para o interior baiano, 1778-1798



Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.⁷⁶

No entanto, a quantidade de escravos registrados como minas e redistribuídos para o interior representou apenas 10,60% dos africanos despachados, enquanto que os angolas corresponderam a 32%. Considerando que 42,73% dos africanos não possuíam nações definidas e que a quantidade de escravos minas chegando à Bahia nesse mesmo período

⁷⁵ELTIS; BEHRENDT; RICHARDSON & FLORENTINO, *op. cit.*

⁷⁶ A expressão “Africano outro” foi usada para agrupar as demais nações africanas que tiveram menos ocorrências dentro dos passaportes, dentre essas, a pesquisa computou a presença de 32 Jejes, 12 nagôs, 02 gentios da Costa, 05 Loangos, 02 Moçambique e 03 São Tomé.

superava às demais nações africanas, presumimos que a maioria desses escravos certamente também eram minas, isto é, oriundos da África Ocidental.⁷⁷

Referindo-se à idade dos cativos destinados ao interior da Bahia, a documentação registra a presença de 82 moleques, 27 moças, sete “negrinhas”, um mulatinho, um rapaz e por fim um velho. Diante disso, inferimos que os demais passaportes que não possuíam essa informação, estavam despachando escravos em idade adulta, a preferência do mercado negreiro. Se essa fosse à realidade, então, provavelmente, 97% dos escravos redistribuídos eram adultos e estavam sendo deslocados, sobretudo para regiões de lavouras e fazendas.

Dentre esses escravos transacionados para o sertão, também identificamos a presença de mulheres africanas que estavam sendo postas ao sistema de redistribuição juntamente com as suas “crias”, entretanto não existem especificações se estas seriam “de peito” ou “de pé”. De qualquer forma, o número de “crias” despachadas correspondia a 0,14%. Ampliando essa análise para um contexto atlântico tendo por base o *TSTD*, o percentual médio de crianças traficadas para a Bahia nesse período, equivale a 0,2%.⁷⁸

Ainda que a inserção de crianças no sistema do tráfico atlântico tenha sido uma prática presente na comercialização de escravos da África para o Brasil, sabe-se que o tráfico de crianças escravas logicamente não teve a mesma dimensão quanto ao tráfico de escravos adultos, uma vez que, o comércio de menores teria ocupado um peso muito pequeno no que toca ao volume de escravos importados para a América portuguesa.⁷⁹

Portanto, os registros de 996 despachos envolveram a comercialização de 4.870 escravos, dentre os quais 3.598 eram homens. A partir desse estudo, percebemos que o perfil do escravo redistribuído pelo tráfico interno para o sertão baiano possuía semelhanças ao padrão do cativo comercializado no contexto do tráfico Atlântico, que tinha como preferência o comércio de escravos do sexo masculino e em idade adulta.

⁷⁷ Segundo Ribeiro, a preferência pelo escravo mina também esteve presente no mercado negreiro do Rio de Janeiro, uma vez que, eram apreciados por sua beleza e a sua capacidade de trabalho. Ainda de acordo com o autor, a documentação da época reforça essa afirmativa por enfatizar que os comerciantes de escravos preferiam as minas, pois os angolanos padeciam rapidamente. In: RIBEIRO, *op. cit.*, 2005, p. 111.

⁷⁸ ELTIS; BEHRENDT; RICHARDSON & FLORENTINO, *op. cit.*

⁷⁹ Sobre o tráfico de crianças no setecentos, ver GUTIÉRREZ, Horácio. “O tráfico de crianças escravas para o Brasil durante o Século XVIII”, In: *Revista História*, São Paulo, (jan/jul de 1989), n. 120, pp. 60-61.

CAPÍTULO III

DA PRAÇA LITORÂNEA AOS MERCADOS SERTANEJOS: ROTAS E AGENTES DA REDISTRIBUIÇÃO

3.1 Percorrendo os sertões: rotas de redistribuição

Saindo de Salvador, as remessas de escravos adentravam o interior baiano levadas por traficantes que realizavam a ligação comercial entre as praças de abastecimento interno e o entreposto comercial da Cidade da Bahia. Percorrendo as principais rotas sertanejas, os agentes do tráfico forneciam escravos para os mercados de consumo presentes nos sertões da América portuguesa.

A chegada do projeto colonizador a estes territórios sertanejos foi viabilizada devido à ação “de caçadores de índios, exploradores, missionários, ocupadores, pioneiros e agentes do governo” que seguiam um modelo de ocupação luso-brasileira pautada na interiorização da colonização portuguesa. Dessa forma, esses trânsitos tornou possível a abertura de estradas ou utilizando os caminhos indígenas já existentes, facilitando a mobilidade social e geográfica desses agentes coloniais.⁸⁰

As atividades desenvolvidas nesse espaço sertanejo, como a pecuária e a mineração, também influenciaram a abertura de novas estradas a fim de promover o acesso mais facilitado tanto às demais regiões sertanejas quanto litorâneas da América portuguesa. A existência dessas rotas facilitou a circulação de pessoas e mercadorias, fazendo dessas estradas importantes vias que interligavam a cidade de Salvador com diversas regiões economicamente ativas sediadas dentro dos sertões da América lusa.

No caso do sertão baiano, a ocupação através dos processos mineratórios, primeiramente, fez-se presente no Rio das Velhas em 1693, seguido do Itapicuru e Rio de Contas, ambas nas primeiras décadas do século XVIII. De acordo com Erivaldo Fagundes Neves essa atividade mineradora facilitou o estabelecimento de caminhos e vias, percorridos por mineradores e vaqueiros. A edificação das vilas de Jacobina e Rio de Contas também foi determinante para a criação da Estrada Real, uma importante via de escoamento de ouro por meio das cabeceiras dos rios Itapicuru e de Contas.⁸¹

⁸⁰ SANTOS, Márcio Roberto Alves dos. *Fronteiras do sertão baiano: 1640-1750*. Tese de Doutorado PPGH/UPS, 2010, p. 56.

⁸¹ NEVES, Erivaldo Fagundes & MIGUEL, Antonieta (Orgs.). *Caminhos do Sertão: Ocupação Territorial, Sistema Viário e Intercâmbios Coloniais dos Sertões da Bahia*. Salvador, Editora Arcadia, 2007, p. 17-20.

Sobre esse caminho que ligava Jacobina e Rio de Contas, a documentação oficial do período aponta que, inicialmente, esta abertura teria sido realizada pelo sertanista Pedro Barboza Leal no intuito de auxiliar o trânsito entre essas regiões e controlar a arrecadação dos quintos referentes às minas existentes nestas localidades sertanejas.⁸²

Analisando os caminhos de ouro das Minas setecentistas, a historiadora Sofia Antezana considera que todos os caminhos que “vinham” do interior baiano e que tinham como ponto em comum o Rio São Francisco, eram considerados *Caminhos dos Sertões* ou *Caminhos da Bahia*. O caminho do sertão partia inicialmente de Cachoeira, atingindo as regiões de Santo Antônio Amaro e Tranqueira. Seguindo a direção dessas duas localidades, alcançava-se o rio Verde e o rio das Velhas. Chegando à Barra do rio das Velhas o acesso às regiões mineradoras era facilitado devido à existência de várias estradas em função das minas descobertas.⁸³

Em 1711 o roteiro desse caminho foi registrado pela primeira vez por Antonil, que observou a presença de muitas fazendas de gado em meio às suas paragens.⁸⁴ Segundo Capistrano de Abreu, a condução destas boiadas foi determinante para que houvesse a estabilização de alguns moradores em meio aos trajetos do gado. Em virtude disso, muitas estradas foram encurtadas, viabilizando o trânsito de pessoas e mercadorias pelos territórios sertanejos.⁸⁵

O mapa abaixo reproduz o roteiro dos principais caminhos abertos ao longo do sertão baiano. Segundo Marcio Roberto Santos, possivelmente existiram outras vias, no entanto essas seriam as estradas mais importantes exatamente por interligarem o Recôncavo Baiano às demais regiões sertanejas.⁸⁶

⁸² AHU, Bahia Avulsos, cx. 18, doc. 11. (*Carta do vice-rei Vasco Fernandes César de Menezes ao rei tratando da abertura de um caminho ligando Jacobina e Rio de Contas, carta datada de 19 de Janeiro de 1725, Bahia*). Sobre a trajetória do Coronel Pedro Barboza Leal e, conseqüentemente, a fundação da vila de Jacobina em 1722, chefiada por este sertanista, ver CONCEIÇÃO, Héliida Santos. “O Sertão e o Império: Hierarquias sociais, trajetórias de elites e o projeto de exploração do sertão da capitania na Bahia no século XVIII”. *Anais do IV Encontro Internacional de Jovens Investigadores em História Moderna*, Porto, 2015, pp.1-25. Ainda sobre o sertão de Jacobina nas primeiras décadas do século XVIII ver SILVA, Geraldo Antônio da. “*As embrulhadas de Jacobina nunca terão fim*”: criminalidade e justiça na vila de Jacobina (1720-1743). Trabalho de conclusão do curso de graduação, Universidade do Estado da Bahia, Jacobina, 2014.

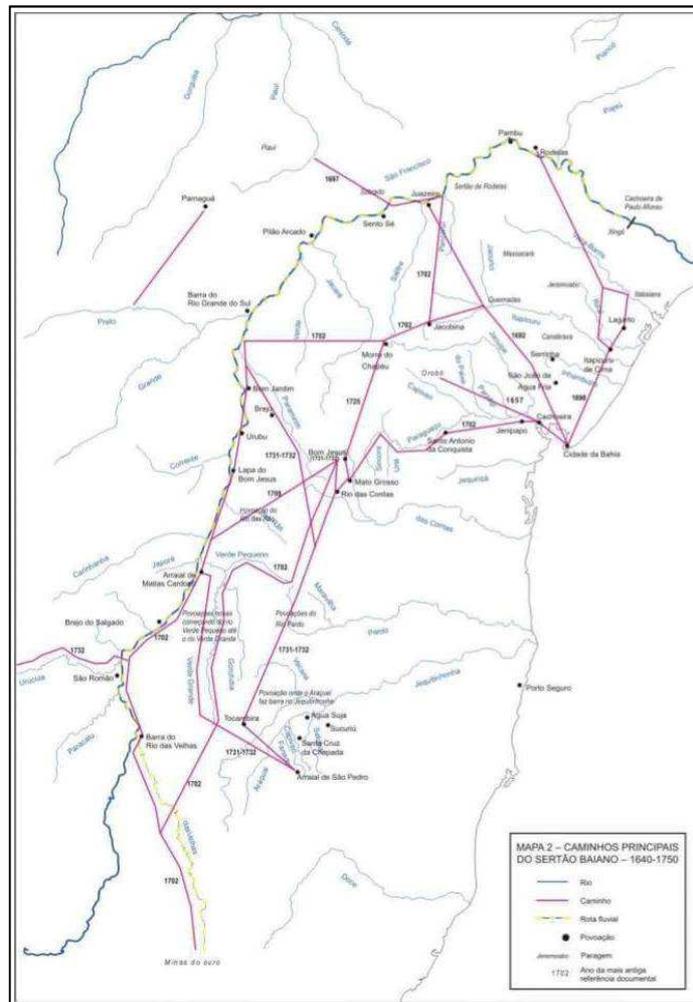
⁸³ ANTEZANA, Sofia Lorena Vargas. *Os contratadores dos caminhos do ouro das Minas Setecentistas: estratégias mercantis, relações de poder, compadrio e sociabilidade (1718-1750)*. Dissertação de Mestrado, PPGH/UFMG, Belo Horizonte, 2006, p.22. Sobre os caminhos sertanejos e os currais da Bahia dentro de um circuito mercantil entre Minas e Bahia ver SANTOS, Raphael Freitas. *Minas com Bahia: Mercados e Negócios em um circuito mercantil setecentista*. Tese de Doutorado PPGH/UFF, Niterói, 2013, capítulo 02.

⁸⁴ ANTEZANA, *op. cit.*, 2006, p. 23. Sobre os caminhos do sertão, ver ANTONIL, *op. cit.*, 2007.

⁸⁵ ABREU, Capistrano de. *Capítulos de história colonial: 1500-1800*. Brasília, Senado Federal, 1998, p.137.

⁸⁶ SANTOS, *op. cit.*, 2010, pp. 160-163.

Mapa 02: Caminhos principais do sertão baiano, 1640-1750

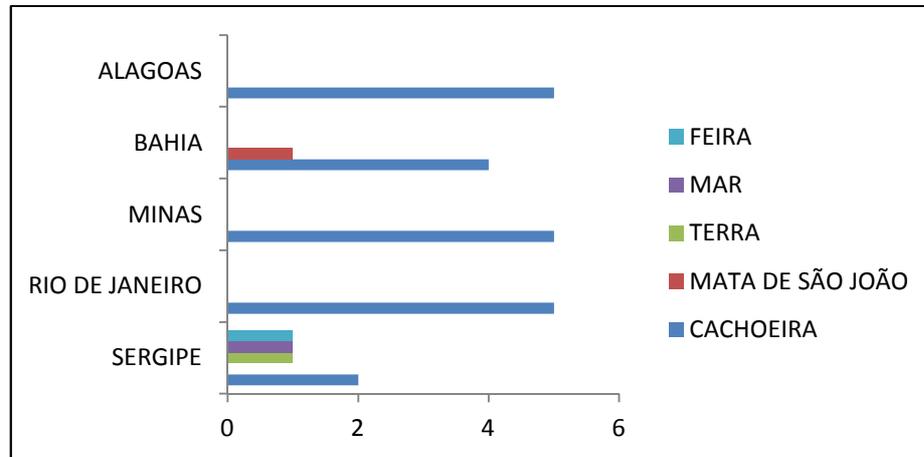


Fonte: SANTOS, Márcio Roberto Alves dos. *Fronteiras do sertão baiano: 1640-1750*. Tese de Doutorado, PPGH/USP, 2010, p.162.

Sendo assim, os caminhos dos sertões eram norteados por um conjunto de rotas que, além de possibilitar o acesso do centro administrativo colonial às áreas de mineração, promoviam também o transporte de mercadorias e o escoamento de escravos.⁸⁷ Desse modo, a análise dos principais percursos trilhados por traficantes para abastecer o mercado interno pode ser visualizado através de a reprodução a seguir. Nesse caso, optamos por abarcar outras capitanias para tornar possível o entendimento acerca dos principais roteiros usados pela lógica do tráfico interno entre 1778-1798.

⁸⁷ RIBEIRO, *op. cit.*, 2009, p. 59.

Gráfico 02: Principais rotas e seus respectivos destinos finais, 1778-1798



Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

Consideramos que a principal trajetória percorrida pelos traficantes tinha como ponto inicial a vila de Cachoeira, seguindo a rota de Muritiba e Boqueirão. Desse modo os traficantes adentravam o interior possivelmente seguindo os percursos desenhados pelos *caminhos dos sertões*. Quanto ao uso dessa rota, no início do século XVIII Antonil já descrevia que “Partindo da Cidade da Bahia, a primeira pousada é na Cachoeira”. Dessa forma, ao longo do período setecentista, esta vila continuou sendo a principal “porta de entrada” aos sertões a partir da cidade de Salvador.⁸⁸

Em relação a Sergipe verificamos que caminhos por *terra* (não identificados) ou por *via marítima* também foram utilizados pelos traficantes. Quanto à única ocorrência da rota definida por *feira* pouco ainda sabemos sobre ela, mas acreditamos que esse percurso faz referência à feira de Capuame, um ponto obrigatório de passagem e comercialização dos bovinos destinados à Cidade da Bahia durante os Setecentos.⁸⁹

A *Mata de São João* foi outra rota usada por traficantes para alcançar o interior baiano, mais especificamente o sertão do Sento Sé. Localizada no litoral norte da Bahia, esta rota referia-se à freguesia de Nosso Senhor do Bomfim da Mata de São João, uma região

⁸⁸ ANTONIL, *op. cit.*, 2007; ALMEIDA, *op. cit.*, 2012, p. 31.

⁸⁹ A respeito do processo de territorialização dos sertões baianos através da pecuária e suas conexões com os portos e as praças comerciais do Atlântico Sul, ver HENRIQUE, Juliana da Silva. *A feira de Capuame. Pecuária, Territorialização e Abastecimento (Bahia, século XVIII)*. Dissertação de Mestrado, PPGHE/USP, São Paulo, 2014.

também usada muitas vezes como caminhos de bovinos vindos do sertão para abastecer a capital e seu recôncavo, devido à sua proximidade com a feira de Capuame.⁹⁰

No decorrer do processo de ocupação do sertão, os caminhos foram sendo estabelecidos e trilhados, facilitando a comunicação e os intercâmbios comerciais entre a Bahia e as demais capitanias, contribuindo, assim, para a expansão das rotas que favoreceram o abastecimento interno. Seguindo essas principais vias dentro da América portuguesa, os traficantes abasteciam os mercados internos, e realizavam conexões socioeconômicas importantes para o tráfico atlântico.

3.2 Negócios negreiros: agentes do tráfico interno

O aumento da demanda por escravos no interior do continente, em virtude da descoberta das jazidas de metais e pedras preciosas, tornou os mecanismos de comercialização de escravos mais complexos. À medida que essa nova extensão do mercado negreiro passou a depender da atividade de agentes comerciais responsáveis pelo escoamento de levas de cativos para as regiões sertanejas ávidas por mão de obra.

Observando essas formas de circulação da “mercadoria viva” nos trânsitos pertencentes ao setor mercantil escravista, Manolo Florentino ressalta que poucos traficantes atuavam no transporte dos escravos desde a África até a redistribuição desses cativos para os mercados interioranos. Para o autor, essa última etapa do tráfico atlântico era, na verdade, o final de um ciclo comercial iniciado no continente africano e embora essa atividade estivesse nas mãos de centenas de pequenos traficantes regionais, configurava um mercado negreiro altamente concentrado.⁹¹

A historiadora Kátia Mattoso já afirmava que, no momento em que o tráfico passou a percorrer também por caminhos sertanejos a atuação desses pequenos comerciantes por ela chamados de “tratantes”, foi fundamental para remodelar a configuração do tráfico negreiro, possibilitando assim, o surgimento de novos mercados pautados na transferência de escravos para o interior do continente.⁹²

Tratando-se do interior mineiro, por exemplo, ao analisar os comerciantes coloniais atuantes nas minas setecentistas, a pesquisadora Júnia Furtado constatou que a maior parte dos carregamentos de mercadorias era realizada pelo intermédio de comerciantes, cuja autora

⁹⁰ HENRIQUE, *op. cit.*, 2014, p.17.

⁹¹ MANOLO, *op. cit.*, 1997, pp. 137-139.

⁹² MATTOSO, *op. cit.*, 1988, p. 57.

classificou-os como agentes eventuais. Segundo Furtado, o mercado interno mineiro era norteado por uma multiplicidade de pequenos mercadores, sendo que em pequenas exceções alguns deles se estabeleciam em rotas e ou mesmo constituíam mercados fixos.⁹³

Assim como no contexto mineiro, o mercado de abastecimento de escravos presente no interior baiano também foi movimentado pela constante atuação de eventuais comerciantes que estavam sendo incorporados ao sistema mercantil escravista logicamente para atender à demanda do mercado interno. Entretanto, é preciso considerar a existência de traficantes que também atuaram frequentemente no processo de redistribuição de cativos, não apenas para os sertões baianos, como também para outras capitanias.

Desse modo, torna-se importante analisar a quantidade dos agentes comerciais envolvidos no tráfico interno para a Bahia entre 1778-1798, avaliando essa participação de acordo com o volume do tráfico empreendido por esses sujeitos.

Tabela 05: Volume do tráfico interno realizado pelos traficantes, 1778- 1798

DESPACHOS	AGENTES ENVOLVIDOS		ESCRAVOS DESPACHADOS	
Quantidade	Quantidade	%	Quantidade	%
01	596	81, 87	2. 731	56,08
02	69	9,48	601	12,34
03	34	4,67	548	11,26
04	19	2,61	414	8,50
05 a 10	08	1,10	232	4,76
11 a 33	02	0,27	344	7,06
TOTAL	728	100	4.870	100

Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás, 1778-1797*.

A maior parte dos despachos estava sendo realizados por traficantes casuais, responsáveis por abastecer os sertões baianos por meio de um único envio. Para Furtado, era bastante costumeira a entrega de apenas uma carga por parte desses sujeitos, que na maioria das vezes eram portugueses e detentores de poucas posses.⁹⁴

Ainda de acordo com a autora, alguns moradores dos mercados regionais envolviam-se nesse comércio interno. Esse fator é importante se considerarmos a existência de traficantes envolvidos diretamente com os seus mercados de redistribuição. Um bom exemplo é o caso

⁹³ FURTADO, *op. cit.*, 2006, pp. 160-162.

⁹⁴ FURTADO, *op. cit.*, 2006, p. 262.

do traficante José Antônio Álvares de Araújo, que além de ser Ouvidor da vila de Jacobina em 1779, também abasteceu o mercado negreiro dessa comunidade em dezembro deste ano.⁹⁵

De acordo com Luís dos Santos Vilhena, este traficante foi o segundo Ouvidor da comarca de Jacobina, tomando posse em 15 de maio de 1779, sete meses antes de mandar seis escravos para a referida vila. Dessa forma, percebemos a diversidade de sujeitos envolvidos nesse processo de redistribuição, pois apesar da existência de traficantes exercendo essa atividade para a obtenção de alguma renda extra, existiram também traficantes, como o exemplo citado, que pertenceram ao corpo de funcionários da administração local.⁹⁶

Esses agentes coloniais desempenhavam, portanto, uma variedade de atividades além da prática do tráfico interno. Para Mattoso, os negociantes, assim como “Senhores de Engenho, lavradores de cana ou de tabaco” não podiam ser enquadradas dentro de uma categoria social definida, uma vez que, esses indivíduos estavam sempre abertos a novas possibilidades de enriquecimento e ascensão social. Cândido Domingues também afirma a existência de traficantes de escravos exercendo os mais variados *papéis sociais*, atuando, por exemplo, “como senhores de engenho, sertanistas, ou ainda, pecuaristas”.⁹⁷

Além da atuação desses traficantes eventuais que adentravam aos sertões e redistribuíam escravos percorrendo as rotas sertanejas, é importante citar que o processo de redistribuição de cativos também poderia ser realizado indiretamente. Ou seja, os grandes negociantes de Salvador *mandavam* escravos para os destinatários presentes nos sertões baianos. Certamente esses sujeitos poderiam ser compradores diretos de escravos da Praça de Salvador, ou mesmo traficantes encarregados de redistribuir essas levas de escravos recém-despachados. Cerca de 150 traficantes encaminharam remessas de escravos para o abastecimento interno da capitania.

Analisando a ação dessas pessoas dentro do processo de operacionalização do tráfico, podemos destacar então, a existência de traficantes que se enquadravam na categoria de “pequenos comerciantes” e traficantes que além de encaminharem escravos para abastecer o mercado interno, participaram também do tráfico atlântico. Esses últimos submetiam os pequenos traficantes à prática de receptadores e distribuidores de escravos para o interior.⁹⁸

⁹⁵ AHU, Bahia Avulsos, cx. 179, doc. 04 (*Requerimento do Bacharel José Antônio Álvares de Araújo à rainha solicitando as ajudas de custo referentes à sua nomeação como ouvidor da vila de Jacobina, requerimento datado de 18 de janeiro de 1779*).

⁹⁶ VILHENA, *op. cit.*, 1969, p. 323.

⁹⁷ MATTOSO, *op. cit.*, 2004, p. 295; DOMINGUES, *op. cit.*, 2011, pp. 70- 82, citação à p. 71.

3.3 Negociantes Atlânticos: senhorios e capitães de negreiros movimentando a última rota da travessia atlântica

Os negociantes atlânticos desempenhavam funções importantes para a economia baiana, interligando o porto de Salvador com as demais praças mercantis distribuídas no império atlântico português. Além do comércio realizado com o continente africano, muitos destes traficantes ampliavam sua mobilidade socioeconômica também com os sertões e demais localidades litorâneas da América lusa.

A tabela seguinte analisa a atuação de traficantes que, além de estarem envolvidos com o tráfico transoceânico, também desempenhavam atividades ligadas à prática do tráfico interno entre o porto baiano e os sertões da capitania. Em outras palavras, traficantes que ampliavam o espaço econômico do tráfico, estendendo os seus domínios mercantis à última rota da travessia atlântica.

Tabela 06: A participação dos traficantes atlânticos nas duas esferas do tráfico de escravos, 1778-1798

PROPRIETÁRIOS DE EMBARCAÇÕES					
Traficantes Atlânticos	Tráfico Atlântico			Tráfico interno	
	Viagens negreiras (TSTD, #)	Ano	Escravos	Ano	Escravos
Adriano de Araújo Braga	49206	1798	446	1791	02
	----	----	----	1792	02
	----	----	----	1795	03
Bernardino de S. Almeida	48373	1783	324	1789	04
	47268	1789	490	1797	16
	48464	1791	364	----	----
João Barbosa de Madureira	48424	1787	375	1790	08
José Carneiro de Campos	47954	1782	324	1798	08
Jozé Pereira Lopes	41791	1782	269	1783	02
Manoel Felix da Veiga	40464	1795	199	1795	01
CAPITÃES DE EMBARCAÇÕES					
Traficantes Atlânticos	Tráfico Atlântico			Tráfico interno	
	Viagens negreiras (TSTD, #)	Ano	Escravos	Ano	Escravos
Caetano José da Rocha	47726	1788	381	1790	09
Jozé de Oliveira	48395	1785	324	1793	03

Jozé Fernandes da Silva	41791	1782	269	1791	10
José Monteiro	49634	1779	246	1780	01

Fonte: ELTIS; BEHRENDT; RICHARDSON & FLORENTINO, *The Transatlantic Slave Trade: a Database*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

Apesar do trabalho realizado pelos capitães negreiros também na esfera interna do tráfico, é importante ater-se para o fato de que suas redes de contatos, ou mesmo redistribuição eram inferiores se comparados aos *senhorios negreiros*. Ainda que desempenhassem uma função significativa para o tráfico atlântico, comandando grandes somas de capitais investidos no tráfico, ou mesmo chefiando negociações com estrangeiros na África, ao contrário dos senhorios de embarcações, os capitães não conseguiram constituir grandes riquezas e tampouco prestígios ou distinção social.⁹⁹

Em contrapartida, essa amplitude comercial verificada na atuação dos proprietários de embarcações pode ser explicada considerando as suas posições de comandos e domínios em variadas instituições políticas e econômicas coloniais. Eram grandes “homens de negócios” envolvidos com uma lógica empresarial estruturada em laços sociais e comerciais que garantiam a ampliação das suas redes mercantis e, conseqüentemente, asseguravam a defesa de interesses e a obtenção de empréstimos, importantes para a manutenção da empresa traficante no império atlântico português.¹⁰⁰

Observando os caminhos trilhados por alguns homens de negócios verificamos a presença de estratégias utilizadas no processo de acúmulo de riqueza e busca de prestígio e honrarias sociais no período colonial. O capitão José Carneiro de Campos, por exemplo, construiu sua carreira de negociante ocupando cargos públicos e desempenhando funções importantes na administração portuguesa.¹⁰¹

Filho de Manuel Carneiro e de Josefa de Campos, Carneiro de Campos nasceu em 1744 em São Salvador de Pena Maior, Bispado do Porto. Aos vinte e cinco anos uniu-se em matrimônio à Custódia Maria do Sacramento, com quem teve seis filhos, possivelmente herdeiros de um abastado patrimônio, uma vez que esses grandes comerciantes faziam

⁹⁹ DOMINGUES, Cândido. “Capitães de navios negreiros, Cidade da Bahia – século XVIII”. *Anais do IV Encontro Internacional de Jovens Investigadores em História Moderna*, Universidade do Porto, 2015, pp. 01-16. Uma análise mais aprofundada acerca dos capitães de navios negreiros pode ser conferida em DOMINGUES, *op. cit.*, 2011.

¹⁰⁰ DOMINGUES, *op. cit.*, 2011, p. 72. Sobre a atuação dos “homens de negócios” inseridos no tráfico atlântico ver MATHIAS, *op. cit.*, 2012.

¹⁰¹ Sobre as estratégias usadas por traficantes para ascender socialmente, ver RIBEIRO, *op. cit.*, 2009. Capítulo 5.

fortunas com o tráfico atlântico. No entanto, a riqueza real desse traficante ainda é desconhecida por essa pesquisa.¹⁰²

Assim como os principais negociantes da cidade, Carneiro de Campos também residia na freguesia da Conceição de Praia, mais especificamente junto a Capela do Corpo Santo. A proximidade do porto e a facilidade no que toca o estabelecimento de relações comerciais nessa localidade faziam da *Conceição da Praia* uma morada fixa para muitos comerciantes baianos. No caso de Campos todos os seus filhos nascidos entre 1774 e 1784 foram batizados nesta mesma freguesia o que evidencia a estabilidade desse negociante nessa zona portuária devido aos benefícios mercadológicos que essa mesma freguesia poderia lhe proporcionar.¹⁰³

Sabe-se que desde 1768 esse traficante já era considerado um influente negociante da praça baiana, atuando nos mercados regionais de venda de escravos. Certamente ele já estaria ligado ao tráfico atlântico desde o início da primeira metade do Setecentos, pois nesse momento já era visto pela elite econômica baiana como um importante negociante de escravos.¹⁰⁴

Durante os anos seguintes, conciliou suas funções mercantis juntamente com a prestação de serviços em cargos administrativos ou de ordenanças para a Coroa Portuguesa. Em 1771 desempenhava trabalho na Alfândega como Tesoureiro, cargo que exerceu pelos dois anos seguintes. Anos mais tarde tomou posse como Deputado da Mesa de Inspeção e da Junta do Donativo Real, dos quais continuou trabalhando até 20 de outubro de 1775.¹⁰⁵

Na década seguinte, Carneiro de Campos deixou o setor administrativo de lado e passou a ocupar cargos de ordenanças. Inicialmente foi capitão de Granadeiros e mais tarde foi promovido a Tenente do Primeiro Regimento de Milícia. A obtenção desses dois postos conferiu-lhe uma posição de respeito e de prestígio dentro da elite colonial. A conquista de

¹⁰²As informações contidas neste parágrafo é o resultado de uma busca efetuada à Base de Dados de Genealogia pertencente à instituição religiosa intitulada “A Igreja de Jesus Cristo Dos Santos dos Últimos Dias”. Esse projeto está computadorizado e disponível em: <https://familysearch.org>.

¹⁰³Brasil, “Bahia, Registros da Igreja Católica, 1598-2007”, imagens, *Family Search* (<https://familysearch.org>: acessado em 23 de setembro de 2016). Registros de batismos da Igreja Católica, Salvador, (Nossa senhora da Conceição da Praia). Imagens 01 a 409, datado de outubro de 1774 a setembro de 1786. Quanto à cidade de Salvador setecentista e a freguesia da Conceição da Praia, ver SILVA JUNIOR, 2011, *op. cit.*, pp. 29-38.

¹⁰⁴AHU, Bahia Avulsos, cx. 167, doc. 19, (*Requerimento de José Carneiro de Campos ao rei [D. José] solicitando que se repreenda o ouvidor-geral Francisco Martins da Silva por ele não ter aceitado desfazer o negócio da venda de um escravo ao filho do mesmo ouvidor, requerimento datado de 6 de agosto de 1768*).

¹⁰⁵AHU, Bahia Avulsos, cx. 183, doc. 30 (*Requerimento de José Carneiro de Campos, à rainha, [D. Maria I], solicitando confirmação de patente, requerimento datado de 29 de abril de 1781.*); AHU, Bahia Avulsos, cx. 218, doc. 45 e 54 (*Aviso do secretário de Estado da Marinha e Ultramar, solicitando ao Conselho Ultramarino, para que se faça consulta sobre a petição do capitão de granadeiros José Carneiro de Campos sobre a solicitação da propriedade de um ofício na cidade da Bahia, aviso datado de 24 de outubro de 1800, Queluz*); AHU, Bahia Avulsos, cx. 223, doc. 40 (*Consulta do Conselho Ultramarino ao príncipe regente D. João sobre o requerimento de José Carneiro de Campos, documento datado de 15 de julho de 1802, Lisboa*).

titulações ou honorárias era muito importante para aqueles que almejavam *status* de nobreza. Ou seja, não bastavam pertencer apenas a uma elite econômica. Os homens de negócios pretendiam enquadrar-se dentro de um modelo colonial pautado na “lei da nobreza”.¹⁰⁶

Conforme aponta Florentino, o mercado negreiro era considerado um “importante circuito interno de acumulação de riqueza, detentor de grande autonomia frente ao capital mercantil internacional”. Dessa maneira, os lucros oriundos do tráfico possibilitavam aos traficantes posições importantes ou de destaque dentro da elite colonial brasileira.¹⁰⁷ Diante disso, concluímos que a execução de várias atividades no intuito de atingir a prosperidade econômica e, conseqüentemente, o *enobrecimento*, eram marcas que caracterizavam a sociedade colonial no antigo regime.¹⁰⁸

Ainda participando ativamente do tráfico atlântico, como senhorio do navio *Nossa Senhora da Conceição e Santo Antônio e Almas*, José Carneiro de Campos empreendeu uma viagem à Costa da Mina em 1782, trazendo uma carga de 324 africanos para abastecer os mercados da América portuguesa. Possivelmente uma leva desses escravos recém-desembarcados também foi redistribuída por ele para o interior da colônia. Os dados do tráfico interno computados por essa pesquisa avaliam que entre 1782 e 1795 este traficante despachou para os sertões alagoanos e baianos 65 escravos registrados em 27 passaportes. Esses números representam a existência de laços comerciais entre os agentes coloniais abrangendo também a esfera interna.¹⁰⁹

O exercício desses homens de negócios, tanto no mercado interno quanto no internacional, conferia aos negreiros a hegemonia do capital mercantil. Por conta disso, percebemos que as funções desempenhadas no âmbito da governança colonial aconteciam paralelamente à prática comercial, pois muitas vezes o investimento em outras carreiras profissionais era uma forma estratégica do traficante manter um suporte financeiro e uma proteção do Estado frente aos seus negócios.¹¹⁰

¹⁰⁶ RIBEIRO, *op. cit.*, 2009, p. 357.

¹⁰⁷ MANOLO, Florentino. Tráfico atlântico, mercado colonial e famílias escravas no Rio de Janeiro, Brasil, c. 1790-c. 1830. In: *História: Questões & Debates*, n. 51, (jul./dez. 2009), p. 71.

¹⁰⁸ Sobre a sociedade baiana no antigo regime ver MATTOSO, *op. cit.*, 2004. A respeito das possibilidades de enobrecimento verificadas na América portuguesa durante o século XVIII ver STUMPF, Roberta Giannubilo. “Nobrezas na América portuguesa: notas sobre as estratégias de enobrecimento na capitania de Minas Gerais”. In: *Almanack*, n. 01, (1º sem./2011), pp. 119-136.

¹⁰⁹ ELTIS; BEHRENDT; RICHARDSON & FLORENTINO, *op. cit.* Sobre as redes de sociabilidades, ver DOMINGUES, Cândido. “Na *Praya* de Nossa Senhora e dos Traficantes: comércio e sociabilidades na Cidade da Bahia setecentista”. In: *Revista Plurais*, v. 5, n. 1, (jan-abr/2014), pp. 167-184.

¹¹⁰ Quanto ao enobrecimento de alguns traficantes de escravos na Bahia ver RIBEIRO, *op. cit.*, 2009. Capítulo 5.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer deste trabalho esforcei-me para tornar possível a compreensão dos principais aspectos ligados ao tráfico interno de escravos para o interior baiano. Esta terceira rota da travessia atlântica tinha por objetivo promover o abastecimento do mercado interno que dependia da mão de obra escrava. Assim, ao aportarem em costas baianas, muitos escravos ainda seriam direcionados para outras localidades através do comércio de cativos que atuava internamente na América portuguesa.

Para entender como esses africanos escravizados eram realocados dentro de um sistema de redistribuição a partir do porto baiano, destacou-se o papel significativo desempenhado pela Cidade da Bahia a respeito do estabelecimento das conexões atlânticas entre os mercados negreiros, quer por receber um grande número de africanos por meio do tráfico atlântico, quer por ampliar as relações do comércio de escravos com outras localidades sertanejas.

Portanto, a estrutura de funcionamento do tráfico interno foi pensada para atender à necessidade de complementação do mercado de mão de obra no interior. Explorando esses mercados de abastecimento, identificamos a existência de uma significativa diversificação da economia no período colonial, pois as remessas de escravos concentravam-se em regiões de lavouras, criações de gado, produção de açúcar e extração nas minas. Apesar da capitania da Bahia ter fornecido grandes levas de escravos para regiões mineradoras ao longo do século XVIII, enfatizamos que durante o período que compreende essa pesquisa, as remessas de cativos não alcançaram um volume significativo se comparado ao número de escravos remetidos para áreas voltadas para as práticas de agricultura e pecuária.

Trilhando as rotas de redistribuição interna, a pesquisa analisou a atuação dos agentes comerciais que movimentavam o circuito mercantil escravista. Dentre estes, traficantes atlânticos que constituíam laços comerciais firmados desde o continente africano aos sertões da América lusa. Entretanto, a formação dessas teias mercantis desenvolvidas entre os negociantes de escravos não estava limitada apenas aos senhorios ou capitães de negreiros, pois os “pequenos traficantes” também se associavam a indivíduos estabelecidos em diversos portos ou mesmo praças mercantis presentes no sertão, atuando como receptadores e distribuidores de mercadorias, incluindo escravos, para as localidades sertanejas.

A existência dessas conexões comerciais e sociais entre os agentes coloniais abrangia tanto a esfera atlântica quanto a interna. A redistribuição chefiada por apenas um traficante

para vários mercados sertanejos, como a atuação do traficante José Carneiro de Campos, por exemplo, apenas evidencia a complexidade dessa última rota de travessia atlântica, pois, assim como no contexto atlântico, o comércio interno reproduzia-se atrelado à constituição de redes voltadas para atender à demanda do interior.

O tráfico interno de cativos possibilitou ao espaço sertanejo a efetiva presença da mão de obra de escravos africanos e crioulos, este último em menor escala, no interior baiano como força ativa de trabalho. Por firmar relações comerciais e sociais com os demais mercados negreiros atlânticos, o sertão foi pensado por essa pesquisa, considerando a sua relevância econômica para o tráfico. Sendo assim, além das relações mútuas estabelecidas entre Bahia-África, esses caminhos comerciais norteados por interesses entrelaçados e redes socioeconômicas complexas, também podiam ser trilhados por traficantes que movimentavam as rotas sertanejas.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Capistrano de. *Capítulos de história colonial: 1500-1800*. Brasília, Senado Federal, 1998.
- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul. Séculos XVI e XVII*. São Paulo, Companhia das Letras, 2000.
- ALMEIDA, Kátia Lorena Novais. *Escravos e libertos nas minas do rio de contas – Bahia, século XVIII*. Tese de Doutorado, PPGHS/UFBA, Salvador, 2012.
- AMADO, Janaína. “Região, sertão, nação”. In: *Revista Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, 1995, v. 8 n. 15, pp. 145-151.
- ANTEZANA, Sofia Lorena Vargas. *Os contratadores dos caminhos do ouro das Minas Setecentistas: estratégias mercantis, relações de poder, compadrio e sociabilidade (1718-1750)*. Dissertação de Mestrado, PPGH/UFMG, Belo Horizonte, 2006.
- BERUTE, Gabriel Santos. *Dos Escravos que partem para os portos do Sul: Características do Tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c.1790-c. 1825*. Dissertação de Mestrado PPGH/UFRGS, Porto Alegre, 2006.
- BONIFÁCIO, Hugo Demétrio Nunes Teixeira. *Nas rotas que levam às Minas: Mercadores e homens de negócios da capitania de Pernambuco no comércio de abastecimento da região mineradora no século XVIII*. Dissertação de mestrado, PPGH/UFPE, Recife, 2012.
- CONCEIÇÃO, Héli da Santos. “O Sertão e o Império: Hierarquias sociais, trajetórias de elites e o projeto de exploração do sertão da capitania na Bahia no século XVIII”. *Anais do IV Encontro Internacional de Jovens Investigadores em História Moderna*, Porto, 2015.
- DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *A interiorização da metrópole e outros estudos*. 2ªed. São Paulo, Editora Alameda. 2009.
- DOMINGUES, Cândido. “Perseguidores da espécie humana”: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII. Dissertação de Mestrado, PPGH/UFBA, Salvador, 2011.
- _____. “Na Praya de Nossa Senhora e dos Traficantes: comércio e sociabilidades na Cidade da Bahia setecentista”. In: *Revista Plurais*, v. 5, n. 1, (jan-abr/2014), pp. 167-184.
- _____. “Capitães de navios negreiros, Cidade da Bahia – século XVIII”. *Anais do IV Encontro Internacional de Jovens Investigadores em História Moderna*, Universidade do Porto, 2015.
- ELTIS, David & RICHARDSON, David. “A New Assessment of the Transatlantic Slave Trade”. In: *Extending the frontiers: essays on the new transatlantic slave trade database*, New Haven/ London: Yale University Press, 2008, pp. 01-60.

FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de Negócios: a interiorização da metrópole e do comércio nas minas setecentistas*. São Paulo, Editora Hucitec, 2006.

FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII e XIX)*. São Paulo, Companhia das Letras, 1997.

FRAGOSO, João; Guedes, Roberto; Krause, Thiago. *A América Portuguesa e os Sistemas Atlânticos na Época Moderna: Monarquia Pluricontinental e o Antigo Regime*. Rio de Janeiro, Editora da Fundação Getúlio Vargas, 2013.

GUINZBURG, Carlo. “O nome e o como”. In: Carlo Guinzburg, *et alli*. *A micro-história e outros ensaios*. Lisboa, DIFEL, 1991.

GUTIÉRREZ, Horácio. “O tráfico de crianças escravas para o Brasil durante o Século XVIII”. In: Revista História, São Paulo, n. 120 (jan/jul de 1989), pp. 59-72.

HENRIQUE, Juliana da Silva. *A feira de Capuame. Pecuária, Territorialização e Abastecimento (Bahia, século XVIII)*. Dissertação de Mestrado, PPGHE/USP, São Paulo, 2014.

IVO, Isnara Pereira. *Homens de caminho: trânsitos culturais, comércio e cores nos sertões da América portuguesa – século XVIII*. Vitória da Conquista/BA, Edições UESB, 2012.

MANOLO, Florentino. *Em costas negras: uma história do tráfico entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo, Companhia das Letras, 1997.

_____. “Tráfico atlântico, mercado colonial e famílias escravas no Rio de Janeiro, Brasil, c. 1790-c. 1830”. In: *História: Questões & Debates*, n. 51, (jul./dez. 2009), pp. 69-119.

MATTOSO, Katia M. de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1988.

_____. “Bahia opulenta: uma capital portuguesa no Novo Mundo (1549 – 1763)”. In: MATTOSO, Katia. *Da revolução dos Alfaiates à riqueza dos baianos no século XIX: itinerário de uma historiadora*. Salvador, Corrupio, 2004.

MATHIAS, Carlos L. Kelmer. “Preço e estrutura da posse de escravos no termo de Vila do Carmo (Minas Gerais), 1713-1756”. In: *Revista Almanack Braziliense*, n. 06, (nov. 2007), pp. 54-70.

_____. “Nos ventos do comércio negreiro: a participação dos traficantes baianos nas procurações passadas no termo de Vila do Carmo (1711-1730)”. *Revista de História (USP)*, vol.158 (1º sem. 2008), pp. 89-129.

_____. *As múltiplas faces da escravidão. O espaço econômico do ouro e sua elite pluriocupacional na formação da sociedade mineira setecentista, c. 1711 – c. 1756*. Rio de Janeiro, Mauad, 2012.

NEVES, Erivaldo Fagundes. *Uma comunidade sertaneja: Da sesmaria ao Minifúndio. Um estudo de História regional e local*. Feira de Santana/Salvador, EDUEFS/ EDUFBA, 2008.

NEVES, Erivaldo Fagundes & MIGUEL, Antonieta (Orgs.). *Caminhos do Sertão: Ocupação Territorial, Sistema Viário e Intercâmbios Coloniais dos Sertões da Bahia*. Salvador, Editora Arcadia, 2007.

NOGUEIRA, Gabriela Amorim. “Viver por si”, *Viver pelos seus: famílias e comunidades de escravos e forros no “Certam de Sima o Sam Francisco” (1730-1790)*. Dissertação de Mestrado, PPGHRL/UNEB, Santo Antônio de Jesus-BA, 2011.

PARÉS, Luís Nicolau. *A formação do Candomblé: história e rituais da nação jeje na Bahia*. Campinas, Editora da Unicamp, 2006.

RODRIGUES, Jaime. África, “Uma sociedade mais feliz do que a nossa”: Escravos e senhores transitórios nas redes do tráfico negro. In: *Revista Proj. História*, São Paulo, n. 27 (dez.2003), pp. 126-146.

RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, c. 1680 - c. 1830*. Dissertação de mestrado, PPGHS/UFRJ, 2005.

_____. “E lá se vão para as minas: perfil do comércio de escravos despachados da Bahia para as Gerais na segunda metade do século XVIII”. In: *Anais do XII Seminário sobre a Economia Mineira*, Diamantina- MG, 2006.

_____. “O comércio de escravos e a elite baiana no período colonial”. In: FRAGOSO, João; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de & SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de (Orgs.). *Conquistadores e Negociantes: história de elites no Antigo Regime nos trópicos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, pp. 311-336.

_____. *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c.1750 – c.1800)*. Tese de Doutorado, PPGHS/ UFRJ, 2009.

SANTOS, Márcio Roberto Alves dos. *Fronteiras do sertão baiano: 1640-1750*. Tese de Doutorado PPGH/UPS, 2010.

SANTOS, Raphael Freitas. *Minas com Bahia: Mercados e Negócios em um circuito mercantil setecentista*. Tese de Doutorado, PPGH/UFF, Niterói, 2013.

SCHWARTZ, *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial 1550-1835*. São Paulo, Companhia das Letras, 1995.

SILVA JUNIOR, Carlos Francisco da. *Identidades afro-atlânticas: Salvador, século XVIII (1700-1750)*. Dissertação de mestrado, PPGH/UFBA, Salvador, 2011.

SILVA, Geraldo Antônio da. “As embrulhadas de Jacobina nunca terão fim”: *criminalidade e justiça na vila de Jacobina (1720-1743)*. Trabalho de conclusão do curso de graduação, UNEB, Jacobina, 2014.

SOARES, Carlos Eugênio Líbano. “Sacramento ao pé do mar: batismo de africanos na freguesia da conceição da praia, Bahia, 1700-1751”, in: *Revista de História Comparada*, Rio de Janeiro, vol. 7, n. 2 (2013), pp. 47-74.

SOUSA, Avanete Pereira. *Poder local, cidade e atividades econômicas (Bahia, século XVIII)*. Tese de Doutorado, PPGH/USP, 2003.

_____. Trânsitos mercantis de uma cidade capital (Salvador, séc. XVIII). In: *Revista Mosaico*, vol. 7, n. 2 (jul/dez2014), pp. 173-182.

_____. “A centralidade/capitalidade econômica de Salvador no século XVIII”. In: SOUZA, Evergton Sales; MARQUES, Guida; SILVA, Hugo R. (Orgs.). *Salvador da Bahia: Retratos de uma cidade atlântica*. Salvador/Lisboa, EDUFBA/CHAM, 2016, pp. 99-125.

SOUZA, Daniele Santos de, *Entre o “serviço da casa” e o “ganho”: escravidão em Salvador na primeira metade do século XVIII*, Dissertação de mestrado, PPGH/UFBA, Salvador, 2010.

STUMPF, Roberta Giannubilo. *Nobrezas na América portuguesa: notas sobre as estratégias de enobrecimento na capitania de Minas Gerais*. In: Almanack Guarulhos, n. 01, (1º sem. 2011), pp. 19-136.

TOLEDO, Maria Fátima de Melo. *Desolado Sertão: A colonização portuguesa nos sertões da Bahia (1654-1702)*. Tese de doutorado, Pós-Graduação em História Social da Universidade de São Paulo, 2006.

THOMPSON. Estevam C. “O Atlântico Sul para além da miragem de um espaço homogêneo (Séculos XV-XIX)”. In: *Temporalidades*, vol. 4, n. 2 (ago./dez. 2012), pp. 80-102.

VASCONCELOS, Albertina. *Ouro: conquistas, tensões, poder, mineração e escravidão: Bahia do século XVIII*. Dissertação de mestrado em História, Unicamp, 1998.

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*. São Paulo, Corrupio, 1987.

VIEIRA FILHO, Rafael Rodrigues. *Os Negros em Jacobina (Bahia) no século XIX*. São Paulo, Annablume, 2006.

FONTES IMPRESSAS

ANTONIL, André João, *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*, introdução e notas de André Mansuy Diniz Silva. São Paulo, Edusp, 2007 [1ª Ed 1711].

DAMPIER, William. “Voyages: fait em 1699. Amsterdam, 1705” *apud* 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*. São Paulo, Corrupio, 1987.

FRÉZIER, A. F. “Relation du Voyage de la Mer du Sud aux Côtes du Chili et du Pérou. (1712-1714) Amsterdam, 1717” *apud* 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*. São Paulo, Corrupio, 1987.

FROGER, Sier Le. “Relations du Voyage de M. de Gennes au détroit de Magellan, fait em 1695, 1696 et 1697” *apud* 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*. São Paulo, Corrupio, 1987.

VILHENA, Luís dos Santos. *A Bahia no século XVIII*. Salvador, Itapuã, vol. 1, 1969.

FONTES MANUSCRITAS

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA

APB, Seção Colonial e Provincial. Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO

AHU, Bahia Avulsos, cx. 18, doc. 11. (*Carta do vice-rei Vasco Fernandes César de Menezes ao rei tratando da abertura de um caminho ligando Jacobina e Rio de Contas, carta datada de 19 de janeiro de 1725, Bahia*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 19, doc. 06. (*Certidão do escrivão José dos Reis Oliveira atestando o registro da ordem que recebeu o provedor para que restituísse os doze vinténs que tinha levado de cada um dos escravos despachados para as minas do ouro, certidão datada de 01 de junho de 1725, Bahia*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 22, doc. 12. (*Certidão do registro da condição 11 do contrato dos direitos dos escravos que despacham da Bahia para as minas do ouro, certidão datada de 12 de março de 1726, Bahia*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 23. doc. 29. (*Carta do Vice-rei Vasco Fernandes Cezar de Meneses ao Rei D. João V sobre a conferência Trimestral pela casa da Moeda do ouro que entra nos distritos de Jacobina e Rio de Contas datado de 07 de julho de 1726, Bahia*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 169. doc. 01. (*Extrato das carregações que o capitão Antônio da Costa Basto levava da Bahia para a Costa da Mina datado de 02 de janeiro de 1770, Lisboa*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 179, doc. 04 (*Requerimento do Bacharel José Antônio Álvares de Araújo à rainha solicitando as ajudas de custo referentes à sua nomeação como ouvidor da vila de Jacobina, requerimento datado de 18 de janeiro de 1779*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 167, doc. 19. (*Requerimento de José Carneiro de Campos ao rei [D. José] solicitando que se repreenda o ouvidor-geral Francisco Martins da Silva por ele não ter aceitado desfazer o negócio da venda de um escravo ao filho do mesmo ouvidor, requerimento datado de 6 de agosto de 1768*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 183, doc. 30 (*Requerimento de José Carneiro de Campos, à rainha, [D. Maria I], solicitando confirmação de patente, requerimento datado de 29 de abril de 1781*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 218, doc. 45 e 54 (*Aviso do secretário de Estado da Marinha e Ultramar, solicitando ao Conselho Ultramarino, para que se faça consulta sobre a petição do capitão de granadeiros José Carneiro de Campos sobre a solicitação da propriedade de um ofício na Cidade da Bahia, aviso datado de 24 de outubro de 1800, Queluz*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 223, doc. 40 (*Consulta do Conselho Ultramarino ao príncipe regente D. João sobre o requerimento de José Carneiro de Campos, documento datado de 15 de julho de 1802, Lisboa*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 183 doc. 27 e 28. (*Carta do intendente da marinha e Armazéns Reais da Bahia, Rodrigo da Costa Almeida, remetendo a relação de informações específicas referentes à entrada de embarcações vindas da Costa da Mina para a Bahia datado de 22 de abril de 1781, Bahia*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 183. doc. 35 e 36. (*Carta do intendente da marinha e Armazéns Reais da Bahia, Rodrigo da Costa Almeida, remetendo a relação de informações específicas referentes à entrada de embarcações vindas de Angola e Benguela para a Bahia datado de 22 de maio de 1781, Bahia*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 184. doc. 14. (*Carta de Antônio José de Sousa Freire, da Alfândega da Bahia, à rainha [D. Maria I], remetendo a relação do número de escravos, nome dos capitães e invocação das embarcações datada de 10 de março de 1782, Bahia*).

SÍTIOS ELETRÔNICOS

<http://www.slavevoyages.org>

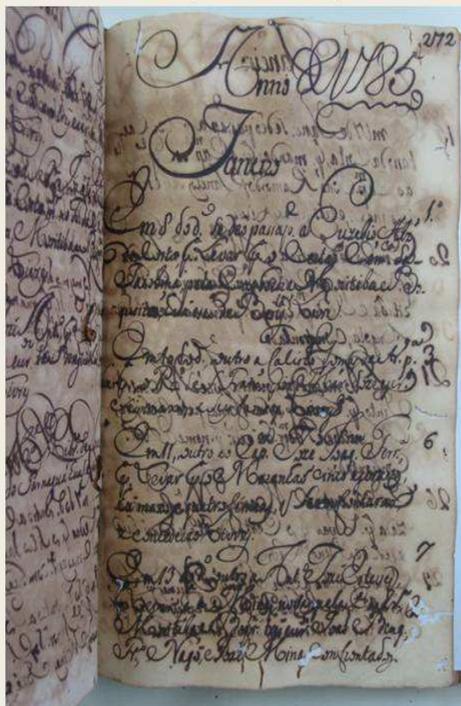
<https://familysearch.org>

<http://www.bahia-turismo.com/salvador/antiga/salvador-frezier.htm>

ANEXOS

ANEXO I: *Catálogo de Alvarás 1778-1797*

*Livro Governo Geral/ Governo da Capitania-Catálogo de Alvarás
(1778-1797).*



Fonte: APB, Seção Colonial e Provincial. Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

ANEXO II: Passaporte de escravos para o sertão de Jacobina, 1785



Fonte: APB, Seção Colonial e Provincial. Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

ANEXO III: Transcrição do Passaporte

[fl.272]

Foto 04258

01

Anno 1785

02

Janeiro

03 Em 8 do d.º se deõ passp.º a Euzebio Alz' 1º

04 da Costa p.ª Levar p.ª o Certão Com.ª da

05 Jacobina, pela Cachoeira Moritiba e Bo-

06 queirão, huá escr.ª de Beng.ª Livre.

Fonte: APB, Seção Colonial e Provincial. Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.