



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

IASMIM DE OLIVEIRA CEZAR

A última rota atlântica: o comércio interno de escravizados rumando os sertões da Bahia setecentista, c. 1759 - c. 1798

Salvador

2020

IASMIM DE OLIVEIRA CEZAR

A última rota atlântica: o comércio interno de escravizados rumando os sertões da Bahia setecentista, c. 1759 - c. 1798

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal da Bahia-UFBA, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em História.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Maria de Fátima Novaes Pires.

Salvador

2020

C425 Cezar, Iasmim de Oliveira
A última rota atlântica: o comércio interno de escravizados rumando os sertões da Bahia setecentista, c.1759- c.1798. / Iasmim de Oliveira Cezar. – 2020.
197 f.

Orientadora: Profa. Dra. Maria de Fátima Novaes Pires
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, 2020.

1. Bahia - História . 2. Tráfico de escravos. 3. Comerciantes de escravos.
4. Escravidão. I. Pires, Maria de Fátima Novaes . II. Universidade Federal da Bahia.
Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

CDD: 326.1

IASMIM DE OLIVEIRA CEZAR

A última rota atlântica: o comércio interno de escravizados rumando os sertões da Bahia setecentista, c. 1759 - c. 1798

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal da Bahia- UFBA, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em História.

Orientadora: Prof^{fa}. Dr^a. Maria de Fátima Novaes Pires.

Aprovada em _____ de _____ de 2020.

BANCA EXAMINADORA

Orientadora: Prof^{fa}. Dr^a. Maria de Fátima Novaes Pires
Universidade Federal da Bahia

Prof. Dr. Paulo Henrique Duque Santos
Universidade do Estado da Bahia

Prof. Dr. Robert W. Slenes
Universidade Estadual de Campinas

Salvador

2020



ATA E PARECER SOBRE TRABALHO FINAL DE PÓS-GRADUAÇÃO

NOME DO ALUNO		MATRÍCULA	NÍVEL DO CURSO
IASMIM DE OLIVEIRA CEZAR		218122067	Mestrado
TÍTULO DO TRABALHO			
A ÚLTIMA ROTA ATLÂNTICA: O COMÉRCIO INTERNO DE ESCRAVIZADOS RUMANDO OS SERTÕES DA BAHIA SETECENTISTA, C. 1759 - C. 1798			
EXAMINADORES	ASSINATURA	CPF	
Profa. Dra. Maria de Fátima Novaes Pires (Orientadora)		341272325-87	
Prof. Dr. Robert Wayne Andrew Slenes (UNICAMP)		688284207-82	
Prof. Dr. Paulo Henrique Duque Santos (UNEB/Salvador)		328296475-72	

ATA

Aos quinze dias do mês de dezembro dois mil e vinte, de forma remota (devido ao isolamento da COVID 19), foi instalada a sessão pública para julgamento do trabalho final elaborado por Iasmim de Oliveira Cezar, do curso de Mestrado do Programa de Pós-graduação em História (PPGH-UFBA). Após a abertura da sessão, a professora Maria de Fátima Novaes Pires, orientadora e presidente da banca julgadora, deu seguimento aos trabalhos, apresentando os demais examinadores. Foi dada a palavra a autora, que fez sua exposição e, em seguida, ouviu a leitura dos respectivos pareceres dos integrantes da banca. Terminada a leitura, procedeu-se à arguição e respostas da examinanda. Ao final, a banca, reunida em separado, resolveu aprovar a aluna. Nada mais havendo a tratar, foi encerrada a sessão e lavrada a presente ata que será assinada por quem de direito.

PARECER GERAL

A banca examinadora avalia que o trabalho atende plenamente aos requisitos de uma dissertação de mestrado. A dissertação apresenta adequado tratamento teórico-metodológico de diversas e numéricas fontes de pesquisa, inéditas, muitas das quais. A banca elogia o vulto da pesquisa e a qualidade da escrita. Recomenda vivamente a sua publicação e a continuidade das pesquisas e estudos da jovem e talentosa historiadora Iasmim de Oliveira Cezar.

SSA, 15/12/2020: Assinatura do aluno:

SSA, 15/12/2020: Assinatura da orientadora

Dedico este trabalho aos meus avós, Valmira Matos (*in memoriam*) e Chico Misquita (*in memoriam*). Pela força, resistência e por tudo que representam na minha vida.

Dom Pedro Antônio de Noronha Márquez de Aguiar e Vossa por quanto El Rey, meu senhor, foi servido por sua real grandeza concedeu licença a todos os moradores desta capitania da Bahia por serem merecedores desta graça, já concedida aos do Rio de Janeiro que se possam mandar por negócio para as Minas do Ouro, os Negros que quiserem vindos de Angola, Costa da Mina, e Santo Tomé, e mais partes donde se transportam para esta Cidade, como também os crioulos nascidos do Brasil [...].¹

¹ AHU, Bahia Avulsos, cx. 36, doc. 15, (*Carta do provedor-mor da fazenda real, ao Rei D. João comunicando a oposição de João da Costa e Souza e demais homens de negócios e viandantes da carreira das Minas e sertão contra a provisão real sobre a forma de passar as cartas de guia do contrato dos escravos, Bahia, 05 de novembro de 1731*).

AGRADECIMENTOS

Acredito que a escrita dos agradecimentos seja um momento tão especial e necessário quanto o processo de escrita da Dissertação. Concluir o sonho de ter realizado o Mestrado em História Social pela Universidade Federal da Bahia, só foi possível graças ao auxílio de muitas pessoas queridas que estiveram ao meu lado desde o processo da seleção no ano 2018.

Para o desenvolvimento deste trabalho contei o apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior- CAPES, financiando a presente pesquisa entre março de 2018 a março de 2020. A esta instituição sou grata pela concessão da bolsa e pelo amparo e suporte dado aos programas de pesquisa.

Sou grata a professora Maria de Fátima Novaes Pires pela orientação deste trabalho. Agradeço pelo acolhimento, compromisso e dedicação ao longo deste período, tornando possível a realização deste estudo. Agradeço aos professores Wlamyra Albuquerque, Marcelo Lima, Patrícia Valim, Gabriela Sampaio e Iacy Maia, cujas discussões em aula foram de suma importância para a escrita deste trabalho.

Devo agradecimentos especiais ao professor Cândido Domingues, cuja inserção no seu projeto *Dos portos aos sertões* ainda na graduação levou-se a trilhar os caminhos do mestrado. Além disso, também sou grata pelas indicações de fontes, bibliografias, sugestões de pesquisa e por ter me acolhido em sua casa durante o primeiro ano de mestrado. A Urano Andrade sou grata pela indicação da fonte primordial que tornou possível a escrita desse trabalho. Ao professor Luís Ramos agradeço por suas aulas de inglês ministradas com dedicação e entusiasmo.

Aos professores Jackson Ferreira e Carlos da Silva Jr. sou grata pela composição da Banca Examinadora do meu trabalho de Conclusão de Curso (TCC) defendido no ano de 2016 pela Universidade do Estado da Bahia-UNEB, cujas sugestões e apontamentos levantados naquele momento, foram desenvolvidos neste trabalho que ora apesento. Além disso, a Jackson Ferreira também sou grata pela leitura e correção do projeto mestrado. Aos professores Paulo Santos e Robert Slenes, sou grata pela composição da Banca Examinadora desta Dissertação, bem como pelas correções, sugestões e observações levantados no Exame de qualificação. Também agradeço a Marcos Profeta Ribeiro pela indicação de fontes e leituras bibliográficas.

Tenho profundo respeito e gratidão aos funcionários do Arquivo Público do Estado da Bahia- APEB, sobretudo, a seu Nelson, dona Ângela, Ronaldo, Jacione e Libania. A esta última, também sou grata pela atenção e o auxílio em transcrições paleográficas.

Quero agradecer a minha família, especialmente à minha mãe, Elinete, e meu pai, Pedro, por todo amor e apoio incondicional que me proporcionaram desde o início dessa jornada. Também devo agradecimentos às minhas irmãs, Ianka e Iorrane e, em especial ao meu tio Eliandro e a minha madrinha Elineuza, incentivadores especiais, sempre presentes em todos os momentos desafiadores da minha vida.

Também devo muitos agradecimentos a Arlen Rodrigo, por ter estado ao meu lado em todos os momentos dessa jornada, incentivando-me em todas as horas. Agradeço a dona Eliene Casseano e seu filho Romel Lopes, pelo acolhimento em sua casa no início da Pós-Graduação. A estas pessoas, todo o meu carinho e gratidão.

Aos meus companheiros de jornada, Pablo, Tácio, Neide, Jamile, Juliana e Vinicius. Em especial, à Ana Aparecida por ter me acolhido em sua casa com tanto carinho durante muitos momentos desse processo, como também à Ana Cláudia, pelas risadas e pelo auxílio na minha adaptação à cidade de Salvador. A estes amigos queridos, sou grata pelo apoio, ajuda, compreensão, risadas, incentivos e constantes motivações. Além disso, também agradeço as minhas amigas Itamara, Val, Laisla e Mariana, cujas palavras de incentivo deram-me forças para superar o desânimo e o cansaço que por várias vezes fizeram-se presentes durante este período.

Por fim, aos meus avós Valmira Matos (*in memoriam*) e Chico Misquita (*in memoriam*), cujos exemplos de coragem, força, resiliência, resistência, amor e superação me inspiraram, dando-me forças para realizar este sonho. Gratidão!

RESUMO

Esta dissertação analisa o funcionamento do sistema de redistribuição de escravizados africanos e crioulos para os sertões da capitania da Bahia, durante a segunda metade do século XVIII. Por meio da análise de um conjunto de guias de passaportes que abarcam as remessas de cativos comercializados da Cidade da Bahia (Salvador) para o mercado interno da América lusa, este estudo busca entender como era realizado o abastecimento dos mercados negreiros presentes no interior da Bahia através do processo de redistribuição operacionalizado por múltiplos agentes comerciais. Percorrendo os principais roteiros sertanejos (agentes ocasionais e regulares) ou encaminhando levadas de cativos (comerciantes da praça mercantil baiana), tais agentes eram incumbidos pela execução de pequenos empreendimentos responsáveis pela transferência de expressivas somas de escravizados para os sertões da Bahia setecentista. Com isso, a partir da análise dos registros de passaportes datados de 1752-1772 e 1778-1798, das séries documentais existentes para o período, juntamente com o acesso à base de dados *transatlantic slave trade*, é objetivo deste estudo compreender a redistribuição como uma extensão do comércio transatlântico de escravizados, atentando-se especialmente, para a atuação dos agentes mercantis, encarregados por conectar os sertões da Bahia ao sistema mercantil escravista atlântico através do comércio interno, aqui entendido como a última rota atlântica.

Palavras Chave: Bahia; Sertões; Redistribuição; Comerciantes.

ABSTRACT

This dissertation analyzes the functioning of the system of redistribution of African and Creole enslaved to the hinterlands of the captaincy of Bahia during the second half of the eighteenth century. Through the analysis of a set of passport guides covering the shipments of captives traded from the City of Bahia (Salvador) to the domestic market of Portuguese America, this study seeks to understand how the supply of African slave markets present in the countryside of Bahia was accomplished through redistribution process operationalized by multiple commercial agents. Traversing the main sertanejo routes (occasional and regular agents) or taking captive groups (traders of the Bahian market square), such agents were responsible for the execution of small tasks, which were responsible for the transfer of significant sums of enslaved to the Sertões of the eighteenth century Bahia. Thus, from the analysis of passport records dated 1752-1772 and 1778-1798, from the existing documentary series for the period, along with the access to the transatlantic slave trade database, it is the aim of this study to understand redistribution as an extension of the transatlantic enslaved trade, paying special attention to the activities of the mercantile agents, who are responsible for connecting the hinterlands of Bahia to the Atlantic slave mercantile system through internal trafficking, understood here as the last Atlantic route.

Keywords: Bahia; Backwoods; Redistribution; slave traders.

LISTA DE ABREVIATURAS

ACMS - Arquivo da Cúria Metropolitana de Salvador

APEB - Arquivo do Estado da Bahia

AHU - Arquivo Histórico Ultramarino

ANTT - Arquivo Nacional da Torre do Tombo

DHBN - Documentos Históricos da Biblioteca Nacional

TSTD - The Transatlantic Slave Trade: a Database

LISTA DE TABELAS

TABELA 1	Soma de africanos escravizados desembarcados no Brasil de acordo com as principais regiões de desembarque.....	38
TABELA 2	Volume do comércio transatlântico de escravizados para a Bahia de acordo com as regiões específicas de embarque, entre os séculos XV e XIX.....	74
TABELA 3	Mapa cronológico dos contratos dos direitos arrecadados pela entrada de escravizados na Alfândega da Bahia e pela saída da Bahia para as minas e sertões, século XVIII.....	78
TABELA 4	Redistribuição de escravizados para o interior da Bahia, século XVIII.....	82
TABELA 5	Relação de escravizados redistribuídos de acordo com os mercados sertanejos de redistribuição.....	88
TABELA 6	Serviços destinados aos escravizados redistribuídos no sertão baiano, segunda metade do século XVIII.....	93
TABELA 7	Relação de despachos contendo registros de destinatários e serviços dirigidos aos escravizados redistribuídos, segunda metade do século XVIII.....	97
TABELA 8	Relação dos Registros e Fiéis, 1751.....	102
TABELA 9	Relação de mulheres que participaram do sistema de redistribuição de escravizados para o interior da capitania da Bahia, segunda metade do século XVIII.....	108
TABELA 10	Volume do comércio interno de escravizados para o interior da Bahia, de acordo com a atuação dos agentes redistribuidores.....	112
TABELA 11	Relação dos redistribuidores com maior participação no transporte de escravizados para os sertões da capitania da Bahia, segunda metade do século XVIII.....	114
TABELA 12	Redistribuidores de escravizados e suas relações com os respectivos mercados de redistribuição, segunda metade do século XVIII.....	115
TABELA 13	Volume do comércio interno de escravizados de acordo com as principais atividades exercidas pelos agentes encarregados pela redistribuição indireta para o interior da Bahia, segunda metade do século XVIII.....	117
TABELA 14	Relação de agentes que encaminharam levas de escravizados para seus próprios serviços no interior da capitania da Bahia, segunda metade do século XVIII.....	122
TABELA 15	Volume do comércio interno de escravizados de acordo com as principais atividades exercidas pelos agentes encarregados pela redistribuição indireta para o interior da Bahia, segunda metade do século XVIII.....	128

TABELA 16	Relação de agentes comerciais responsáveis pelo envio de levas de escravizados para o interior da capitania da Bahia, segunda metade do século XVIII.....	133
TABELA 17	Relação de agentes comerciais que <i>levaram e mandaram</i> escravizados no mesmo circuito de redistribuição para a capitania da Bahia, segunda metade do século XVIII.....	138
TABELA 18	Redistribuição empreendida por Manoel José Viana para os sertões da capitania da Bahia, segunda metade do século XVIII.....	140
TABELA 19	Senhorios de embarcações envolvidos no comércio interno de escravizados para os sertões da capitania da Bahia, segunda metade do século XVIII.....	153
TABELA 20	Capitães de embarcações envolvidos no comércio interno de escravizados para os sertões da capitania da Bahia, segunda metade do século XVIII.....	161

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1	Cidade da Bahia, 1696.....	33
FIGURA 2	Carta de Guia Impressa, 1731.....	66
FIGURA 3	Seções do Navio Negreiro, 1831.....	150

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1	Soma de escravizados despachados para o sertão baiano de acordo com as principais nações correspondentes, segunda metade do século XVIII.....	84
GRÁFICO 2	Rotas do comércio interno, segunda metade do século XVIII.....	104
GRÁFICO 3	Relação de agentes comerciais que encaminharam apenas uma leva de escravizados da zona portuária baiana para os sertões da capitania da Bahia, segunda metade do século XVIII.....	131

LISTA DE MAPAS E PLANTA

MAPA 1	Costa da Guiné, 1754.....	41
MAPA 2	Rios da Bahia, século XVIII.....	50
MAPA 3	Caminhos dos sertões, século XVIII.....	52
MAPA 4	Oceano atlântico meridional, século XVIII.....	77
PLANTA 1	Planta geográfica das comarcas da Bahia, Sergipe do El Rey, parte das de Ilhéus, e Jacobina, século XVIII.....	43

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS	06
RESUMO	08
ABSTRACT	09
LISTA DE ABREVIATURAS	10
LISTA DE TABELAS	11
LISTAS DE FIGURAS, GRÁFICOS, MAPAS E PLANTA	12
INTRODUÇÃO	15
CAPÍTULO I: A CAMINHO DOS SERTÕES: O COMÉRCIO DE ESCRAVIZADOS NA BAHIA SETECENTISTA	28
1.1 Negócios negreiros: o comércio transatlântico de africanos escravizados.....	28
1.2 A descoberta das minas: a interiorização do comércio de escravizados para o sertão baiano.....	42
1.3 Entre caminhos e contratos: o comércio interno de escravizados.....	55
CAPÍTULO II: O COMÉRCIO INTERNO: ABASTECIMENTO DO MERCADO SERTANEJO BAIANO, SEGUNDA METADE DO SÉCULO XVIII	71
2.1 Entre o mar e o sertão: a última rota atlântica.....	71
2.2 Dos portos negreiros aos sertões da Bahia: abastecimento dos mercados sertanejos.....	85
2.3 Partindo em comboios: rotas e agentes da redistribuição de escravizados.....	99
2.3.1 As principais rotas do comércio interno.....	100
2.3.2 Agentes redistribuidores de escravizados.....	106
CAPÍTULO III: ENTRE ROTAS E REDES: COMERCIANTES DE ESCRAVIZADOS E O SISTEMA DE REDISTRIBUIÇÃO	120
3.1 Comerciantes da praça mercantil baiana e o trato interno de escravizados.....	120
3.1.1 Agentes mercantis e a redistribuição indireta de escravizados para os sertões da Bahia setecentista.....	122
3.1.2 O circuito de redistribuição do negociante Domingos da Costa Braga.....	132
3.2 Entre “ <i>mandar</i> ” e “ <i>levar</i> ”: a atuação do negociante Manoel José Viana no comércio interno de escravizados.....	138
3.3 Na trilha das redes: negociantes atlânticos de escravizados e o mercado de redistribuição sertanejo.....	149
3.3.1 Senhorios de embarcações e a redistribuição de escravizados para os sertões da Bahia setecentista.....	152
3.3.2 Capitães de embarcações e a redistribuição de escravizados para os sertões da Bahia setecentista.....	161

CONSIDERAÇÕES FINAIS	169
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	182
LISTA DE FONTES	173
ANEXO I- Primeiro contrato de Saída de escravizados da Cidade da Bahia para minas e sertões da América portuguesa, 1724.....	191
ANEXO II- Registro de passaporte de escravizados comercializados da Cidade da Bahia para o sertão do Rio Pardo, 1770.....	193
ANEXO III- Registro de passaporte concedido ao negociante Manoel José Viana no dia 26 de julho do ano de 1796.....	193
ANEXO IV- Relação de destinatários que receberam escravizados da Cidade da Bahia por mais de um agente comercial, segunda metade do século XVIII.	193
ANEXO V- Relação de registros de passaportes onde estão anotados os agentes responsáveis pela condução dos escravizados e os nomes das pessoas que receberam a concessão dos passaportes, segunda metade do século XVIII.	194
ANEXO VI- Registros de passaportes onde estão anotados agentes coloniais que serviram como redistribuidores a serviços de terceiros, segunda metade do século XVIII.....	194
ANEXO VII- Relação dos agentes mercantis mais atuantes no abastecimento do mercado de redistribuição do sertão de Caetité, segunda metade do século XVIII.....	195
ANEXO VIII- Relação de redistribuidores que conduziram levas de escravizados do porto baiano para seus próprios serviços, segunda metade do século XVIII.....	195
ANEXO IX- Francisco Vicente Viana 1º Barão do Rio de Contas, filho do comerciante de escravizados Frutuoso Vicente Viana.....	196
ANEXO X- Francisco Carneiro de Campos, filho do comerciante de escravizados José Carneiro de Campos.....	197

INTRODUÇÃO

Estudar a história do Atlântico escravista, especialmente o comércio de escravizados para a América portuguesa durante o século XVIII, somente foi possível graças à minha vinculação ao programa de Iniciação Científica da Universidade do Estado da Bahia, sendo primeiramente financiada pela FABESB entre 2014-2015 e, logo em seguida, pelo PICIN/UNEB entre 2015-2016.

Ao longo desse período, realizei pesquisas sobre as formas de inserção das populações negras nos sertões da Bahia setecentista no projeto intitulado “Nas rotas dos sertões: africanos e agentes do comércio interno de escravos. Bahia, Século XVIII”, cujo integrava o projeto “Dos portos aos sertões: rotas de comércio, capitães negreiros e outros agentes do tráfico atlântico de escravos. Bahia, século XVIII”, desenvolvido pelo professor Cândido Domingues.

O desenvolvimento dessa pesquisa possibilitou-me produzir um Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) intitulado “A caminhos dos sertões: o tráfico interno movimentando o interior baiano, 1778-1798”, cuja abordagem é pautada na redistribuição de escravizados para o interior da Bahia através dos principais roteiros sertanejos. Logo, o ingresso no Programa de Pós-Graduação em História Social da UFBA contava com um projeto ambicioso, centrado basicamente na ampliação do estudo sobre o circuito de redistribuição de escravizados, a partir do porto baiano para as demais capitanias da América portuguesa.

Entretanto, o encaminhamento da pesquisa evidenciou lacunas que deveriam ser preenchidas sobre o abastecimento negreiro do interior baiano, a exemplo da atuação de agentes comerciais. Deste modo, o objetivo deste estudo é analisar o funcionamento do sistema de redistribuição de escravizados africanos e crioulos para os sertões da Bahia, durante a segunda metade do século XVIII, atentando-se, especialmente, para a atuação dos agentes comerciais responsáveis pela transferência de cativos a partir do entreposto mercantil baiano.

Para o historiador Alexandre Vieira Ribeiro, o estudo sobre a escravidão no Brasil possuiu uma importância fundamental na historiografia brasileira. No entanto, o comércio de escravizados constituiu-se como uma temática pouco visitada pelos pesquisadores.² Os trabalhos pioneiros com abordagens mais aprofundadas sobre o comércio atlântico de cativos surgiram apenas no século XX. Estudos como *O negro na Bahia*, de Luís Vianna Filho, discutiam temas relevantes para a história da escravidão e do comércio de africanos, apontando,

² RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, c. 1680 - c. 1830*. Dissertação de mestrado, PPGHS/UFRJ, 2005, p.11.

especialmente, para a geografia africana como o fator essencial à compreensão das relações estabelecidas no comércio negreiro.³

A partir da década de 1980, pesquisas como a de Manolo Florentino e a de Luís Felipe de Alencastro irão propor uma nova abordagem sobre o comércio de escravizados na historiografia do Brasil. Este último autor, ao analisar as relações estabelecidas pelo comércio de escravizados no atlântico, percebe o litoral da América do Sul, área de produção escravista, e a zona da aquisição de escravizados, situada em Angola, como duas margens do oceano que se complementavam num único sistema de exploração colonial. Naquele momento, os estudos sobre o comércio negreiro para o Brasil foram pensados num contexto mais amplo, o chamado mundo atlântico.⁴

Manolo Florentino, ao estudar o comércio de escravizados entre Angola e o Rio de Janeiro nos séculos XVIII e XIX, considera as estruturas demográficas e econômicas e, em particular, os agentes socioeconômicos, como pontos de análises fundamentais para a compreensão do comércio de escravizados como um negócio com lógica de funcionamento e estrutura empresarial, próprias à dinâmica mercantil escravista.⁵ Não esquecendo os estudos realizados pela historiadora greco-baiana Kátia Mattoso, cujos trabalhos datados dos anos 1980, marcaram a historiografia da escravidão africana no Brasil, especialmente, a historiografia baiana. Dentre suas obras, além do artigo *Bahia Opulenta e Bahia: uma província no Império*, o estudo intitulado *Ser Escravo no Brasil*, possui importância significativa para esta pesquisa. Ao analisar o aumento do volume do comércio transatlântico a partir da demanda por mão de obra escravizada no interior do continente, a autora aponta para o surgimento de mercados sertanejos pautados na transferência de escravizados para os sertões.⁶

Os estudos realizados por Pierre Verger também foram determinantes para a história do comércio de escravizados na Bahia. Na obra *Fluxo e Refluxo*, o pesquisador retratou a existência de vínculos socioeconômicos firmados entre a Costa da Mina e a Baía de Todos-os-Santos dos séculos XVII ao XIX. Para Verger, o desenvolvimento da cultura do tabaco na Bahia permitiu aos negociantes baianos usar o fumo como principal moeda de troca com o continente

³ VIANA FILHO, Luis. *O negro na Bahia*. (Coleção Documentos Brasileiros), Rio de Janeiro, 1946.

⁴ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul. Séculos XVI e XVII*. São Paulo, Companhia das Letras, 2000.

⁵ 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.

⁶ MATTOSO, Katia M. de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1988; MATTOSO, Kátia, Mattoso. “Bahia opulenta: uma capital portuguesa no Novo Mundo (1549-1763).” In: *Revista de História da USP*, n. 114, 1983.

africano.⁷ Conforme Cândido Domingues, preservar os negócios negreiros com a Costa da Mina também significava manter a forte produção do fumo no Recôncavo da Bahia, que envolvia a participação de vários agentes desde o cultivo até a revenda, “tais interesses em nenhum momento foram esquecidos pelos homens de negócios para sustentar o comércio bilateral com aquela costa.”⁸

Assim como o trato negreiro transatlântico, a carência por estudos também permeia o campo historiográfico voltado para a temática do comércio de escravizados no interior da América portuguesa. No entanto, nos últimos anos, o comércio interno de escravizados, rumando para os sertões da América lusa durante o século XVIII, tem despertado o interesse de alguns pesquisadores. O trabalho do historiador Alexandre Vieira Ribeiro figura como uma contribuição importante para esta página da história. Ao discutir a chamada “terceira perna do tráfico atlântico”, o autor analisou a redistribuição de escravizados a partir de Salvador para os mercados regionais no interior do continente entre 1760 -1770.⁹

Além desse trabalho, é importante citar outras contribuições, como o estudo realizado pelo pesquisador Benedito Carlos Costa Barbosa, que analisa o tráfico negreiro entre 1707-1750 para o Estado do Maranhão e Grão-Pará.¹⁰ O trabalho de Diego Pereira de Santos concentra suas discussões no estudo do tráfico interno por via marítima para a Amazônia no período C.1778 - C.1830.¹¹ A análise acerca do funcionamento do tráfico interno de escravizados para a Capitania do Rio Grande de São Pedro, durante a passagem do século XVIII para o XIX, foi o objeto de análise de Gabriel Santos Berute.¹² Tais estudos são de grande valor, pois contemplam discussões importantes sobre a comercialização interna de escravizados para regiões que também foram abastecidas pelo porto da Cidade da Bahia.

⁷ 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.

⁸ DOMINGUES, Cândido. “Cidade da Bahia: Fumo baiano, traficantes poderosos e outras histórias do comércio de escravos.” In: DOMINGUES, Cândido; SILVA JR, Carlos da; SOARES, Carlos Eugênio Líbano (Orgs.). *Africanos na Cidade da Bahia: Tráfico negreiro, escravidão, e identidade africana- século XVIII*. Cruz das Almas: EDUFRB; Belo Horizonte: Fino Traço, 2016, p.23.

⁹ RIBEIRO, *op. cit.*, 2005. A expressão “terceira perna do tráfico” é usada por alguns pesquisadores para definir o processo de redistribuição de escravizados para o interior da América portuguesa. Neste caso, a “primeira perna” trata-se do transporte de africanos aos portos de embarque na África. A “segunda perna” diz respeito às travessias atlânticas até o porto de desembarque. Assim, a “terceira perna” é entendida como o transporte de escravizados dos portos de desembarque aos sertões da América lusa.

¹⁰ BARBOSA, Benedito Carlos Costa. *Em outras margens do atlântico: Tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Grão-Pará (1707-1750)*. Dissertação de Mestrado. PPGHS/UFGA, Belém, 2009.

¹¹ SANTOS, Diego Pereira. *Entre Costas Brasileiras: O tráfico interno de escravos em direitura a Amazônia, c.1778.-1830*. Dissertação de Mestrado. PPHIS/ UFGA, Belém, 2013.

¹² 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.

Por lançarem luz sobre o comércio negreiro empreendido para o mercado interno da América portuguesa, estudos como o do João Fragoso e o de Kátia Mattoso definiram as bases conceituais para a realização deste trabalho. Ao verificar o circuito de acumulação endógena de capital por meio do desembarque de africanos escravizados no Rio de Janeiro entre 1790 e 1830, Fragoso também analisou o comércio interno de escravizados recém-aportados a partir da distribuição do porto carioca. Segundo o autor, tratava-se de um “comércio de transporte interno de escravos”.¹³ Já a historiadora Kátia Mattoso definiu como *tráfico* interno o processo caracterizado pela transferência de escravizados a partir do porto baiano para os mercados sertanejos, devido, principalmente, à demanda por mão de obra escrava presente nas áreas mineradoras da América portuguesa.¹⁴ O presente estudo denomina tal transferência como *comércio* interno de escravizados, uma vez que este termo prevalecera nas documentações oficiais para o período.

Dessa forma, este trabalho dedica-se a estudar a temática do comércio interno de escravizados, aqui entendido como o processo de transferência ou escoamento das remessas de cativos do entreposto comercial baiano, em direitura aos mercados negreiros localizados nos sertões da Bahia setecentista. O objeto deste estudo é o sistema de redistribuição de escravizados, mecanismo usado pela logística do comércio interno, para viabilizar o fornecimento de cativos (africanos e crioulos) para o mercado interno baiano. Assim, procuro compreender como era executado o abastecimento da mão de obra escrava para o interior da Bahia através do processo de redistribuição movimentado por múltiplos agentes comerciais incumbidos pela operacionalização de pequenos empreendimentos responsáveis pela comercialização de expressivas somas de cativos para os sertões da Bahia setecentista.

Para compreender o mecanismo de redistribuição de escravizados, é preciso conhecer os principais agentes envolvidos nessa atividade, bem como suas redes sociocomerciais que foram capazes de conectar os mercados sertanejos às demais praças mercantis atlânticas. Segundo Kelmer Mathias, a análise sobre a rede social é uma questão pouco discutida pelos pesquisadores brasileiros. Para o autor, os estudos acerca das redes de sociabilidades iluminam as interações e comportamentos manifestados entre os indivíduos. Inserida nas correntes de pensamento, próprias aos conhecimentos antropológicos, psicológicos, sociológicos e matemáticos, “a teoria das redes admite que o comportamento dos indivíduos de um grupo e sua estrutura se realizam no âmbito do espaço social formado pelo próprio grupo e seu

¹³ FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1783)*. Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, 1992, pp.144-173.

¹⁴ MATTOSO, 1988, *op. cit.*, pp. 53-57.

entorno”.¹⁵ Nessa perspectiva, este estudo analisa as redes sociais desenvolvidas pelo grupo de comerciantes baianos que ampliaram seus negócios negreiros para o interior da capitania da Bahia.

Assim, localizar os nomes dos principais indivíduos encarregados pelo comércio interno de escravizados, figura como um ponto primordial para desenvolvimento deste trabalho. Além disso, conhecer as experiências pessoais e profissionais dos referidos agentes possibilita ampliar o entendimento acerca do funcionamento e reprodução do comércio interno negreiro.

O processo de investigação de agentes comerciais encarregados pela redistribuição de escravizados é norteado com base em um fio condutor, e nenhum fio representaria uma melhor saída que o nome dos próprios personagens, conforme demonstra Ginzburg em seus trabalhos.¹⁶ Portanto, este método é importante para revelar aspectos da vida de personagens, neste caso, os comerciantes baianos que atuaram na comercialização interna de cativos para o sertão da Bahia setecentista.

Logo, analisar as experiências de agentes comerciais inseridos no processo de redistribuição de cativos configura-se como um dos principais objetivos deste estudo. O presente trabalho orienta-se tendo por base teórica as leituras realizadas pelo historiador E.P. Thompson sobre as relações estabelecidas entre os sujeitos históricos. A partir desses estudos, o autor apresenta novas perspectivas para a escrita da História Social, vislumbrando a “experiência humana” como o principal ponto de análise para a compreensão das ações humanas expressas em suas relações sociais.¹⁷ Sendo assim, esta pesquisa percebe os comerciantes enquanto sujeitos históricos, cujas experiências de mercado foram responsáveis por conectar os sertões da América portuguesa ao espaço atlântico escravista.

Segundo Silvia Lara, os desdobramentos teóricos das análises thompsonianas inspiraram historiadores brasileiros preocupados em inserir a experiência escrava na história da escravidão no Brasil. Tais debates historiográficos foram norteados com a visão sobre a qual a política de domínio senhorial só poderia ser entendida por meio do conceito de luta de classes. Com o conceito de “economia moral” foi possível visualizar as relações entre senhores e escravizados, permeadas por “direitos” e “deveres” recíprocos.¹⁸

¹⁵ MATHIAS, Carlos L. Kelmer. “Análise de rede social”. In: *Revista Internacional Interdisciplinar INTERthesis*, v.11, n.18 (2014), pp.131-146.

¹⁶ GUINZBURG, Carlo. “O nome e o como”. In: Carlo Ginzburg, *et alli. A micro-história e outros ensaios*. Lisboa, DIFEL, 1991, pp.169-178.

¹⁷ THOMPSON, Edward Palmer. *Miséria da teoria ou um planetário de erros: Uma crítica ao pensamento de Althusser*. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1981.

¹⁸ Silvia Hunold Lara. “Blowing in the wind: E. P. Thompson e a experiência negra no Brasil”. In: *Projeto História*, nº 12, (1996), pp.43-56.

Apesar deste estudo não estar relacionado às análises de dominação entre senhores e escravizados, considero tais discussões fundamentais para a pesquisa histórica, visto que Thompson ressaltara a necessidade de resgatar a agência histórica dos sujeitos silenciados pela historiografia.¹⁹ Neste caso, os agentes comerciais que promoviam o abastecimento por meio das redes de comércio próprias à dinâmica mercantil escravista.

Além de identificar os principais comerciantes baianos que atuaram na redistribuição de cativos durante a segunda metade do século XVIII, também é objetivo da pesquisa discutir o papel da Cidade da Bahia na constituição das redes comerciais, responsáveis por conectar os mercados sertanejos às demais praças mercantis atlânticas. Além disso, este estudo analisa as práticas econômicas das regiões abastecidas pelo comércio interno e o perfil de escravizados redistribuídos para os sertões da Bahia setecentista.

Conhecer a demografia e o perfil de escravizados transacionados para a Bahia tornara-se possível graças à consulta ao banco de dados *Transatlantic Slave Trade*. O projeto desenvolvido desde 1999, por uma equipe de pesquisadores, foi uma ferramenta indispensável para a realização deste trabalho, principalmente por possibilitar aferir as grandes cifras do comércio transatlântico para a Bahia e, com isso, permitir o estabelecimento das relações com o comércio de escravizados reproduzido no interior baiano.²⁰

Para Stuart Schwartz, a aplicação de técnicas de demografia histórica ligada às questões da escravidão no Brasil é considerada um dos avanços mais significativos do estudo da escravidão brasileira. Além disso, o autor ressalta que o uso de métodos quantitativos pela historiografia da escravidão a partir das décadas 1970 e 1980, trazendo abordagens pautadas na análise de preços, mercados e na lucratividade advinda do comércio de cativos também contribuíram bastante para o enriquecimento dos estudos sobre o comércio atlântico de escravizados.²¹

Ao analisar o trato interno de cativos inserido numa estrutura econômica global, a pesquisa também se estruturou nas discussões realizadas pelo pesquisador J. Bohorquez. Apresentando fundamentos institucionais e financeiros referentes ao tráfico de escravizados, o autor estuda as conexões existentes entre o tráfico e o comércio Índico, analisando o Atlântico Sul numa perspectiva global.²² Além disso, Bohorquez também discute a recente tendência

¹⁹ THOMPSON, Edward P. *Costumes em Comum*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

²⁰ ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database (TSTD)*. (Acesso em setembro de 2019).

²¹ SCHWARTZ, Stuart B. *Escravos, Roceiros e Rebeldes*. São Paulo: EDUSC, 2001, pp. 32-39.

²² BOHORQUEZ, J. “O Atlântico Sul em perspectiva global. Fundamentos institucionais e financeiros do tráfico de escravos do Rio de Janeiro durante a Era das revoluções”. In: *Colóquio Histórias da Escravatura*, Biblioteca Nacional Portugal, Lisboa, setembro de 2015, pp.01-23.

histórica chamada de microglobal, justamente para refletir de que forma a micro-história tornou-se uma opção metodológica para entender questões mais amplas interligadas ao contexto global.²³

Por estar diretamente vinculado ao contexto atlântico, este estudo também analisa o comércio interno de escravizados tendo por base esta prática historiográfica, principalmente por tratar-se da extensão do trato negreiro internacional, aqui entendido como a última rota atlântica. Ou seja, as análises acerca do comércio interno de escravizados reproduzido para os sertões do Bahia setecentista são constantemente interligadas às flutuações e cifras do comércio transatlântico.

Dessa forma, as remessas de africanos escravizados que desembarcaram no litoral baiano durante o período setecentista eram provenientes, sobretudo, da costa africana Ocidental e Centro-Ocidental. A pesquisadora Daniele Souza, ao estudar o comércio transatlântico de escravizados para Bahia durante o século XVIII, observou que a demanda por escravizados para trabalhar na extração do ouro intensificou a comercialização de cativos para as regiões mineradoras, provocando o crescimento das relações comerciais entre a Bahia e a África.²⁴ Ao estudar a mineração e a escravidão na Bahia durante o século XVIII, a historiadora Albertina Vasconcelos já relatara o incremento do comércio transatlântico para “atender a demanda da economia mineradora, ampliando a área geográfica do tráfico, que assim atingiu outras regiões africanas, como a costa ocidental”.²⁵

Quando aportavam em costas baianas, muitos escravizados eram direcionados para outras localidades através do comércio interno. Ao estudar a praça mercantil de Salvador no período setecentista, Ribeiro assinalou a posição do entreposto baiano como o principal centro de fornecimento de escravizados para os mercados internos da América portuguesa.²⁶ O porto da Cidade da Bahia configurava-se, portanto, como uma das principais vias mercantis que possibilitavam o acesso de negociantes aos escravizados recém desembarcados da África, exercendo também a função de redistribuidora para os mercados sertanejos.

Portanto, o comércio interno constituiu-se como um novo modelo de operacionalização usado pela logística do trato negreiro transatlântico para complementar o mercado de mão de obra sertanejo devido, sobretudo, às descobertas auríferas. Ao analisar a

²³ BOHORQUEZ, J. “Microglobal history: agencia, sociedad y pobreza de la historia cultural postestructural”. *Historia crítica* n.º 69 (2018), pp.79-98.

²⁴ 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.

²⁵ VASCONCELOS, Albertina. *Ouro: conquistas, tensões, poder, mineração e escravidão: Bahia do século XVIII*. Dissertação de mestrado. PPGHS/ Unicamp, 1998, p.26.

²⁶ RIBEIRO, *op. cit.*, 2009, pp.19-21.

constituição do espaço econômico do ouro, Kelmer Mathias evidencia a formação de uma circularidade mercantil marcada pelas conexões entre os mercados mineiros e suas principais regiões de abastecimento negreiro (Bahia e Rio de Janeiro).²⁷

Tal dinâmica comercial abrangia o envolvimento de muitos agentes mercantis encarregados pela redistribuição direta às áreas mineradoras. Para a pesquisadora Júnia Furtado, o abastecimento interno da capitania mineira contava com a atuação de múltiplos agentes coloniais, que ao buscarem a diversificação das atividades econômicas envolviam-se, também, no comércio interno de escravizados.²⁸ Assim como no contexto mineiro, a redistribuição direta de escravizados para os sertões da Bahia também envolvia a participação de numerosos redistribuidores.

Seguindo os principais caminhos dos territórios sertanejos, esses agentes também chamados de “tratantes” atuavam como receptores e distribuidores de escravizados para o interior. Além da atuação dos agentes intermediários, que adentravam aos sertões redistribuindo escravizados para os mercados sertanejos, o comércio interno estava diretamente relacionado à atuação de comerciantes da praça mercantil baiana, dentre estes, grandes homens de negócios responsáveis por delegar aos intermediários a prática de redistribuição no interior do continente.

Para compreender a participação dos homens de negócios baianos no sistema de redistribuição de escravizados durante o período setecentista, precisei analisar a dinâmica comercial de negociantes que atuaram em outras praças atlânticas, sendo, portanto, inseridos na estrutura do sistema mercantil lusitano. Para isso, leituras como as de Jorge Pedreira e Antônio Jucá de Sampaio tornaram-se contribuições importantes para este estudo, pois, as experiências de mercado expressas pelos agentes mercantis trabalhados por tais autores, revelaram similaridades com o comércio negreiro exercido por homens de negócios estabelecidos na praça baiana, como a prática de não monopolizar o trato mercantil, por exemplo.²⁹

²⁷ 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.

²⁸ FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de Negócios: a interiorização da metrópole e do comércio nas minas setecentistas*. São Paulo: Editora Hucitec, 2006, pp. 260-272.

²⁹ PEDREIRA, Jorge Miguel Viana. *Os homens de negócio da praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822) - Diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social*. Tese de doutorado, Universidade Nova de Lisboa, 1995; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. “Os homens de negócio do Rio de Janeiro e sua atuação nos quadros do Império português (1701-1750)”. In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda de; GOUVÊA, Maria de Fátima (Orgs.), *O antigo regime nos trópicos: A dinâmica imperial portuguesa (Séculos XVI – XVIII)*, Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 2001.

Graças aos estudos de David Grant Smith e Rae Jean Dell Flory foi possível conhecer aspectos acerca das atividades comerciais desenvolvidas na Bahia durante o período colonial, como também o exercício dos mercadores estabelecidos na praça mercantil baiana.³⁰ Além disso, trabalhos como os de Jonh Norman Kennedy e Maria José Rapassi Mascarenhas, revelaram a importância desempenhada pelo grupo mercantil de Salvador na sociedade baiana, uma vez que a elite econômica daquela cidade fora composta por negociantes que investiram no comércio de longa distância, como o comércio negreiro transatlântico.³¹

Assim, conhecer os principais agentes envolvidos com a comercialização interna de escravizados e os caminhos usados para viabilizar o abastecimento, são pontos essenciais para promover o entendimento acerca do comércio negreiro rumando para territórios sertanejos. Para isso, o presente trabalho estuda registros de passaportes que informam do comércio de escravizados do porto baiano ao interior da América portuguesa.

Segundo Vasconcelos, o passaporte foi instituído ainda nas primeiras décadas do século XVIII para controlar a circulação de mercadorias no interior do continente. Tal fiscalização ocorria por meio da cobrança de impostos sobre as entradas dos cativos nas minas e sertões.³² Por meio de contratos arrematados pelo Conselho Ultramarino, a administração colonial fixava as bases sobre a forma de arrecadação dos direitos recolhidos pelo contratador. A existência dessa documentação é fundamental para entender o controle fiscal exercido pela Coroa, cuja administração colonial concedia o transporte de escravizados para as minas e sertões, somente mediante o pagamento de direitos atestado pela guia de despacho.

Portanto, os registros de passaportes contendo informações referentes à saída de escravizados do porto baiano aos sertões da Bahia setecentista figuram-se como a fonte primordial para desenvolvimento deste trabalho. Assim, este estudo tem por base a análise de uma fonte de grande relevância para o conhecimento do comércio interno de escravizados. Esta documentação corresponde ao *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, um conjunto de guias de passaportes que registram as remessas de escravizados transacionados do porto baiano com destino aos sertões da América portuguesa.³³

³⁰ SMITH, David Grant. *The mercantile Class of Portugal and Brazil in the seventeenth century: A socio-economic study of the merchants of Lisbon and Bahia, 1620-1690*. Doctoral thesis, The University of Texas at Austin, 1974; FLORY, Rae Jean Dell. *Bahian society in the mid-colonial period: The sugar planters, tobacco growers, merchants, and artisans of Salvador and the Recôncavo, 1680-1725*. The University of Texas at Austin, 1798.

³¹ MASCARENHAS, Maria José Rapassi. *Fortunas coloniais: elites e riquezas em Salvador (1760-1808)*. Tese de doutorado em História Econômica, USP, 1998; KENNEDY, John Norman. "Bahian Elites, 1750-1822". In: *Hispanic American Historical Review*. Volume 53, Ed.03, 1953, pp. 414-439.

³² VASCONCELOS, *op. cit.*, 1998, p.228.

³³ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

Apesar desse códice ter sido utilizado por Stuart Schwartz na obra *Segredos internos* e pelo antropólogo Carlos Ott no artigo intitulado *A procedência étnica dos escravos baianos do século XVIII*, a forma pela qual está sendo trabalhado por Cândido Domingues, Urano Andrade e eu no projeto *Dos portos aos sertões*, configura-se uma perspectiva inédita de abordagem historiográfica.³⁴ Além disso, o *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações*, que compreende a redistribuição do porto baiano para os sertões da América portuguesa entre 1759-1772, também foi estudado pela presente pesquisa.³⁵

Além dos livros de guias, a seção colonial provincial do *Arquivo Público do Estado Bahia* possibilitou contribuições importantes para a escrita deste trabalho. A consulta aos Testamentos e Inventários *post-mortem* do mesmo Arquivo revelou experiências de negociantes da praça mercantil baiana atuantes no comércio interno de escravizados, como também de senhores de escravizados moradores do interior baiano que adquiriam cativos por meio do sistema de redistribuição.

Registros sobre as vidas pessoais e profissionais de comerciantes baianos também foram localizados no *Arquivo Nacional da Torre do Tombo*. Tais documentos revelaram-se de grande importância para a construção da trajetória de alguns destes agentes. Documentações pertencentes ao acervo dos *Documentos Históricos da Biblioteca Nacional* também auxiliaram a escrita desta narrativa histórica, apontando, inclusive, caminhos para a compreensão do comércio interno de escravizados reproduzido a partir do entreposto baiano.

O acesso às documentações do *Arquivo Histórico Ultramarino* possibilitou-me perceber o sertão fortemente conectado ao espaço atlântico e a complexidade na qual envolvia o empreendimento negreiro. Além disso, considero um fundo de valor imensurável para este estudo, pois, através do referido Arquivo, foi possível compreender uma página sobre o funcionamento do comércio interno de escravizados a partir do porto baiano. Consultas realizadas nas páginas eletrônicas da *Family Search*, *Geni* e *MyHeritage Company* e da *Biblioteca John Carter Brown* também foram instrumentos de pesquisa importantes para a escrita deste trabalho.

Sendo assim, por meio da base de dados *Transatlantic Slave Trade*, da documentação manuscrita estudada para o período, de 1.220 registros de passaportes datados da segunda

³⁴ SCHWARTZ, Stuart. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial*. São Paulo, Companhia das Letras, 1995, p. 284; OTT, Carlos. *A procedência étnica dos escravos baianos do século XVIII*. Universidade Federal da Bahia, 1950, pp.33-59.

³⁵ APEB, Seção Colonial e Provincial. Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*.

metade do século XVIII, e da bibliografia referenciada ao longo da escrita, o presente texto dividido em três capítulos busca analisar o funcionamento, conexões, caminhos, agentes e as redes comerciais do comércio interno de escravizados para os sertões da Bahia setecentista.

O primeiro capítulo, intitulado *A caminho dos sertões: o comércio de escravizados na Bahia setecentista*, analisa, sobretudo, o comércio negreiro empreendido na praça mercantil baiana através da atuação de negociantes baianos também envolvidos no comércio interno de escravizados. Além disso, também discute o surgimento do mercado negreiro sertanejo com a descoberta das regiões auríferas no interior do continente. Por fim, estuda as medidas tomadas pela Coroa portuguesa para controlar o comércio interno de escravizados.

Na seção que abre o capítulo, *Negócios negreiros: o comércio transatlântico de africanos escravizados*, analiso o papel desempenhado pelo entreposto comercial transatlântico da Bahia, responsável pelo desembarque de africanos escravizados e pela redistribuição aos mercados consumidores da América portuguesa. Na segunda seção, *A descoberta das minas: a interiorização do comércio de escravizados para o sertão baiano*, estudo a incorporação do sertão ao sistema mercantil escravista atlântico devido à demanda pela mão de obra escrava presente no interior do continente. Na última seção, *Entre caminhos e contratos: o comércio interno de escravizados*, verifico o funcionamento do sistema de redistribuição de escravizados, com base nas medidas fiscais empregadas pela administração colonial para supervisionar a circulação de pessoas e o comércio interno de escravizados para as novas povoações fixadas nos territórios sertanejos.

No segundo capítulo, denominado *O comércio interno: abastecimento do mercado sertanejo baiano, segunda metade do século XVIII*, verifico o volume do comércio interno de escravizados para os mercados de abastecimento localizados nos sertões da Bahia e suas conexões com o comércio transatlântico. Além disso, investigo os sujeitos responsáveis por receber escravizados por meio do comércio interno e àqueles encarregados pela prática de redistribuição através dos principais roteiros usados para o escoamento de mercadorias, incluindo escravizados.

Na primeira seção do referido capítulo, *Entre o mar e o sertão: a última rota atlântica*, verifico a concentração do tráfico interno de escravizados para os sertões da Bahia setecentista, apontando, especialmente, as principais conexões existentes entre o sistema de redistribuição e o comércio transatlântico. Na seção, *Dos portos negreiros aos sertões da Bahia: abastecimento dos mercados sertanejos*, estudo os mercados de abastecimento interno, atentando-se, aos serviços destinados aos escravizados redistribuídos e aos destinatários, responsáveis pela

aquisição do cativo por meio da redistribuição. Na terceira seção, *Partindo em comboios: rotas e agentes da redistribuição de escravizados*, localizo os principais roteiros utilizados pela logística do comércio interno e analiso a atuação dos agentes redistribuidores de escravizados.

O terceiro e último capítulo, nomeado *Entre rotas e redes: comerciantes de escravizados e o sistema de redistribuição*, dedica-se a identificar os comerciantes da praça mercantil baiana responsáveis pelo encaminhamento de levas de cativos para os sertões da capitania da Bahia, como os grandes importadores de escravizados de Salvador, atuantes no comércio transatlântico e no sistema de redistribuição indireta para o interior da Bahia setecentista. Além disso, localiza redes sociocomerciais estabelecidas por comerciantes no trato negreiro e os mercados específicos de atuação dos ditos agentes comerciais.

Na primeira seção, *Comerciantes da praça mercantil baiana e o trato interno de escravizados*, analiso a participação dos agentes comerciais estabelecidos na Cidade da Bahia inseridos no mecanismo indireto de redistribuição de escravizados para o interior da capitania baiana, apontando, especialmente, o circuito de redistribuição do negociante Domingos da Costa Braga. Na seção, *Entre “mandar” e “levar”: a atuação do negociante Manoel José Viana no comércio interno de escravizados*, estudo a rede de redistribuição desenvolvida pelo dito agente comercial para os mercados negreiros da Bahia, bem como para outras localidades sertanejas da América portuguesa. Ademais, estudo as relações sociocomerciais firmadas por Manoel José Viana com outros negociantes de escravizados da praça mercantil baiana.

Na última seção, *Na trilha das redes: negociantes atlânticos de escravizados e o mercado de redistribuição sertanejo*, analiso o volume do comércio interno de escravizados movimentado por senhorios e capitães de embarcações negreiras para o mercado sertanejo baiano. Além disso, identifico redes comerciais compostas por negociantes desde o trato de longa distância até o comércio interno reproduzido para o interior da capitania baiana.

Ao estudar o trato interno de escravizados com o olhar voltado aos agentes comerciais responsáveis pela redistribuição de cativos para os mercados negreiros no interior da capitania da Bahia, este estudo soma mais um capítulo à História Social do trato negreiro setecentista, sobretudo, à historiografia da escravidão brasileira.

Portanto, convido o caro leitor a conhecer os caminhos do comércio interno de escravizados que possibilitaram o abastecimento do mercado negreiro sertanejo baiano, movimentado pela atuação de múltiplos agentes comerciais que por meio de rotas e de redes tornaram possível a chegada da mão de obra escrava aos sertões da Bahia setecentista. Sendo

assim, as próximas páginas são indicadas àqueles que procuram aventurar-se pelos caminhos da última rota atlântica.

1 A CAMINHO DOS SERTÕES: O COMÉRCIO DE ESCRAVIZADOS NA BAHIA SETECENTISTA

Excelentíssimo senhor. Dizem João da Costa de Souza e todos os mais homens de negócios para as minas, e viandantes da dita carreira que agora o contratador do contrato de saída dos escravos, que vão desta Cidade por mar, e terra para as minas do ouro, e Rio de Janeiro pretende introduzir umas cartas de guias impressas, que manda a sua majestade que Deus guarde subservem como se vê de que Junta se oferece, cuja introdução e ditas cartas são muito prejudiciais aos suplicantes, pela quem a delas, e hão de ser causa de muitas dúvidas, litígios. E porque os suplicantes muitas vezes despacham os ditos escravos para os mandarem sem ainda ter feito menção da pessoa que os leve e os remetem a várias pessoas em diferentes partes [...].³⁶

1.1 Negócios negreiros: o comércio transatlântico de africanos escravizados

Aos seis dias do mês de agosto do ano de 1768, o homem de negócio José Carneiro de Campos, estabelecido na praça da Cidade da Bahia, solicitava ao Rei D. José ordem para repreender o ouvidor-geral do civil na Relação, o desembargador Francisco Martins da Silva. O negociante Carneiro de Campos acusava-o por excesso de autoridade e pelo planejamento da sua prisão, justamente por ele ter se recusado a desfazer a venda de 01 escravo ao filho do dito ouvidor, o capitão Luiz Carlos de Prima.³⁷

A venda do escravo recém-chegado da África de *nação* mina teria sido realizada por Carneiro de Campos no mês de dezembro do ano anterior. A compra do escravo foi efetuada por intermédio de José Vieira Torres, também homem de negócios da mesma praça. O filho do desembargador permaneceu com o escravo até março de 1768, realizando o pagamento apenas aos dezanove dias de fevereiro do mesmo ano.³⁸

No mês seguinte, o desembargador condenou José Carneiro de Campos a receber o negro e a restituir o valor pago por ele, solicitando também a sua prisão imediata, alegando que

³⁶ AHU, Bahia Avulsos, cx. 36, doc. 15, (*Carta do provedor-mor da fazenda real, ao Rei D. João comunicando a oposição de João da Costa e Souza e demais homens de negócios e viandantes da carreira das Minas e sertão contra a provisão real sobre a forma de passar as cartas de guia do contrato dos escravos, Bahia, 05 de novembro de 1731*).

³⁷ 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, Bahia, 6 de agosto de 1768*).

³⁸ *Idem*. O termo *nação* foi usado durante o período colonial para identificar os africanos introduzidos na América portuguesa através do tráfico atlântico. Este reconhecimento é visualizado nas documentações oficiais do período. ver SILVA JUNIOR, Carlos da. *Identidades afro-atlânticas: Salvador, século XVIII (1700-1750)*. Dissertação de mestrado, PPGH/UFBA, Salvador, 2011, pp. 19-21. Sendo assim, esta pesquisa adota o termo *nação* para identificar os africanos escravizados destinados ao sertão baiano. 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, pp. 23-62.

este negociante de escravos deveria ser preso “por dizer que o preto tinha uma ferida em uma perna, sem acrescentar que aquela ação devia ser ordinária, e que o mês, que a se concede neste caso, era passado”. Além disso, julgava a causa do seu filho ao declarar que José Vieira Torres, responsável pela venda do escravo, não teria aparecido com procuração e não obtinha a posse do escravo.³⁹

Após negar o recebimento do negro e a devolução do dinheiro, Carneiro de Campos foi encaminhado para a cadeia pública da Cidade, obtendo a sua liberação quando José Vieira Torres, respondendo uma petição a seu favor, ressaltou que em seu nome havia sido realizado apenas um simples procedimento, contribuindo assim para sua soltura, “mas não lhe evitou, nem podia, as injúrias cometidas a um negociante com humilhantes fatos [...]”.⁴⁰

A comercialização do escravo realizada pelo negociante José Carneiro de Campos, intermediada por José Vieira Torres, descreve um cenário bastante corriqueiro da praça mercantil baiana, na qual o comércio de escravizados envolvendo a participação de vários agentes comerciais, inclusive espalhados pelo espaço atlântico, caracterizava o mercado negreiro colonial. As intensivas transações comerciais efetuadas nesta praça fizeram da capital baiana a morada de importantes negociantes ligados ao tráfico transatlântico de escravizados, como os comerciantes José Vieira Torres e José Carneiro de Campos, ambos senhorios de embarcações que comercializaram com a África durante o século XVIII.⁴¹

Além de estabelecer negócios negreiros com o continente africano, bem como comercializar escravizados em regiões próximas ao porto de desembarque, o negociante José

³⁹ 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, Bahia, 6 de agosto de 1768*).

⁴⁰ *Idem*.

⁴¹ Segundo a base de dados *Transatlantic Slave Trade*, durante a segunda metade do século XVIII, o negociante José Carneiro de Campos empreendeu nove viagens ao continente africano: TSTD, # 40775 (1793) com a embarcação Rainha de Ajuda; 47954 (1782) 51065 (1780) 51070 (1781) 51114 (1783) 51128 (1785) 51154 (1786) 51177 (1792) 52074 (1790) com a embarcação *Nossa Senhora da Conceição e Santo Antônio e Almas*. Quanto ao negociante José Vieira Torres, o banco de dados registrou apenas três expedições negreiras: TSTD, # 50798 (1758) com a embarcação *Nossa Senhora do Rosário Santo Antônio e Almas*; 50836 (1760) 50887 (1765) com a embarcação *Nossa Senhora do Monte do Carmo Santo Antônio e Almas*. Ambos agentes eram os proprietários das embarcações. O banco de dados *Transatlantic Slave Trade*, é fruto de uma pesquisa iniciada no final da década de 1960, liderada pelo historiador Herbert S. Klein e por uma equipe de pesquisadores. A partir da coleta de dados sobre expedições negreiras em arquivos espalhados pelo mundo atlântico, foi possível codificá-los em formato computadorizado. In: 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.36. Atualmente em formato de Website, o banco de dados abarca o registro de quase 35.000 viagens negreiras ocorridas entre 1514 e 1866, fornecendo-nos informações valiosas sobre embarcações, povos escravizados, comerciantes, proprietários de escravos, rotas do comércio, o volume e estimativas do tráfico transatlântico de escravos. O projeto apoiado pela Emory University tem como principal objetivo estimular novas pesquisas sobre o tráfico de escravos. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/about>. (Acesso em agosto de 2019).

Carneiro de Campos também expandiu seu circuito mercantil, comercializando cativos para os sertões da América portuguesa. Por meio de 13 carregações de escravizados, José Carneiro do Campos enviou cerca de 36 escravos para as capitanias de Alagoas, Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro e Sergipe del Rey ao longo da segunda metade do século XVIII.

Para o sertão baiano Carneiro de Campos enviou 02 escravos no ano de 1790. Com destino ao mercado sertanejo de Alagoas, o agente mercantil enviou 03 escravos para serem entregue ao Capitão José Vieira Araújo. Para o abastecimento negreiro de Sergipe del Rey, o agente foi responsável pelo envio de mais 27 escravos, sobretudo para os destinos da Cotinguiba e de Lagarto. Em direção ao sertão do Rio de São Francisco, capitania de Pernambuco, José Carneiro de Campos enviou uma leva no ano de 1783, para ser entregue ao destinatário Manoel Ribeiro de Souza contendo 01 escravo e 01 escrava. Para o Rio de Janeiro, Carneiro de Campos encaminhou uma remessa no ano de 1762 contendo mais 01 escravo.⁴² Assim como esse mercador, muitos negociantes baianos também ampliaram suas redes comerciais redirecionando escravizados para outras localidades, incluindo cidades costeiras e comunidades localizadas nos sertões da América lusa.⁴³

O presente capítulo analisa o comércio de escravizados na Bahia setecentista, atentando-se para o funcionamento do comércio interno de escravizados, empreendido do porto baiano aos sertões da América portuguesa no século XVIII. Através da atuação dos negociantes da praça mercantil baiana, esta seção aborda o comércio transatlântico de escravizados tendo em vista o papel fundamental desempenhado pela capital da Bahia na constituição das redes comerciais, responsáveis por conectar os mercados sertanejos às demais praças mercantis atlânticas.

Desde o início da colonização portuguesa, o desenvolvimento da economia baiana esteve diretamente associado ao sistema escravista, alimentado inicialmente pela mão de obra indígena e em seguida por africanos. No século XVI, as primeiras remessas de africanos escravizados começaram a desembarcar no porto de Salvador. A reposição desta mão de obra dependia invariavelmente do tráfico atlântico.⁴⁴

⁴² APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*, fls. 24, 126v e 134v; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fls. 230, 247v, 307v, 339v, 357v, 358, 358v, 365, 383v e 426v.

⁴³ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*. A atuação do comerciante José Carneiro de Campos no comércio interno de escravos, e uma página sobre a sua trajetória pessoal e profissional, pode ser conferida em CEZAR, Iasmim de Oliveira. *A caminho dos sertões: O tráfico interno de escravos movimentando o interior baiano, 1778-1798*. Trabalho de Conclusão de Curso, UNEB, Graduação em História, Jacobina/Bahia, 2016, capítulo 03.

⁴⁴ RIBEIRO, *op. cit.*, 2007, p.313.

Segundo Katia Mattoso, além de importar e exportar produtos variados, a Cidade da Bahia também exercia um papel importante como redistribuidor de mercadorias, vindas da Europa, da África e Ásia para várias localidades da América portuguesa.⁴⁵ 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.⁴⁶

Atuando como um importante entreposto comercial transatlântico, a praça baiana foi o palco de constantes trânsitos comerciais que marcaram a dinâmica socioeconômica da América portuguesa, principalmente no que diz respeito ao comércio de africanos escravizados. Conforme descreveu Luís dos Santos Vilhena: “Sabe todo o mundo comerciante, que a praça da Bahia é uma das mais comerciais das colônias portuguesas”.⁴⁷

A Cidade da Bahia (Salvador) tornou-se um importante centro mercantil para a colônia, ainda no século XVII. O crescimento da produção açucareira no Recôncavo impulsionou o desenvolvimento econômico da cidade, transformando-a num centro de intermediação responsável pela exportação do açúcar e importação de escravizados africanos, comercializados para suprir a demanda no cultivo da cana de açúcar.⁴⁸ Ao longo do Setecentos, a cidade de Salvador manteve sua potencialidade econômica, conectando os mercados da colônia portuguesa ao circuito mercantil atlântico.

Essa cidade possuía uma extensa rede de comércio, importando produtos como ferro e comida vindos de Portugal, e exportando mercadorias como açúcar, tabaco, pau-brasil e ouro para os mercados europeus e africanos. O movimento comercial foi ampliado devido às constantes chegadas e partidas de embarcações que navegavam numa rota direta entre a África e Salvador, transformando a cidade da Bahia num centro comercial de atividade constante.⁴⁹

Fundada no litoral sudeste da Bahia de todos os Santos, a cidade de Salvador permaneceu sendo a capital do Brasil até o ano de 1763, quando o governo colonial transferiu sua sede oficial para a cidade do Rio de Janeiro. Apesar da transferência do centro

⁴⁵ MATTOSO, Kátia, Mattoso. “Bahia opulenta: uma capital portuguesa no Novo Mundo (1549-1763).” In: *Revista de História da USP*, n. 114, 1983, p.09.

⁴⁶ RIBEIRO, *op. cit.*, 2005, p. 113.

⁴⁷ VILHENA, Luís dos Santos. A Bahia no século XVIII. Salvador, Itapuã, vol.1 p.56, 1969. A “Cidade da Bahia” foi uma expressão usada no período colonial para referir-se à cidade de Salvador.

⁴⁸ SOUSA, Avanete Pereira. *Poder local e Cotidiano: A Câmara de Salvador no século XVIII*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas/UFBA, 1996, p.29. De acordo com o historiador Stuart Schwartz, a data exata em que os portugueses introduziram a cana de açúcar no Brasil ainda é desconhecida pela historiografia, no entanto foi nas décadas de 1530 e 1550 que a produção açucareira manifestou bases sólidas no Brasil. In: SCHWARTZ, *op. cit.*, 1995, p.31.

⁴⁹ FLORY, Rae; SMITH, David Grant. “Bahian Merchants and Planters in the Seventeenth and Early Eighteenth Centuries”. In: *The Hispanic American Historical Review*. Vol. 58, No. 4. (Nov., 1978), pp. 572-573.

administrativo, a capital baiana continuou sendo um importante centro econômico, tornando-se a segunda maior cidade do Império português, ficando atrás apenas de Lisboa.⁵⁰

O porto da Cidade da Bahia foi inserido na empresa ultramarina, ainda na segunda metade do século XVI, período em que a marinha portuguesa estava em processo de decadência. As relações estabelecidas com a Carreira do Oriente, aliadas a outros fatores, como abrigar o centro administrativo da colônia, facilitar o contato com colônias localizadas na África Ocidental através do comércio de escravizados, exportar produtos como tabaco, açúcar, madeiras e especiarias, contribuíram para tornar aquela zona portuária um importante entreposto comercial para o império ultramarino português. Nas palavras de Amaral Lapa, o “Porto do Brasil”, “denominavam-no os documentos do tempo, como se não houvesse outro ancoradouro em toda a Colônia”.⁵¹

Para Russel-Wood, a localização estratégica da Baía de Todos os Santos foi essencial para a consolidação do porto de Salvador, como um ponto significativo para o estabelecimento das negociações atlânticas. Por estar situada no eixo mais ocidental para o Império Atlântico português, a Cidade da Bahia englobava domínios no continente Africano e nos arquipélagos ao Norte e Sul do Equador. Dessa forma, Salvador construía o comércio direto entre Portugal-Brasil-Portugal, Europa-África-Brasil, bem como articulava uma rede de comércio bilateral com o continente Africano.⁵²

Portanto, a localização da Baía de Todos os Santos permitiu à Cidade da Bahia permanecer na condição de centralidade econômica, mesmo após a transferência da capital administrativa para o Rio de Janeiro. Ao longo dos séculos XVIII e XIX, Salvador continuou exercendo o papel de centro mercantil da colônia, atuando como espaço socioeconômico primordial para o estabelecimento das relações mercantis que envolviam o Brasil, a Europa e a África.⁵³

O próspero comércio baiano, observado por Sebastião da Rocha Pita, contava com a “frequência das embarcações dos portos do Reino, das outras conquistas e das mesmas províncias do Brasil, trocando umas por outras drogas, e faz uma feira de todas as mercadorias,

⁵⁰ BOXER, Charles R. *A idade de ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial*. São Paulo, Ed. Nacional, 1969, pp.147-148.

⁵¹ LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo, Ed. Nacional, 1968, pp.01-02.

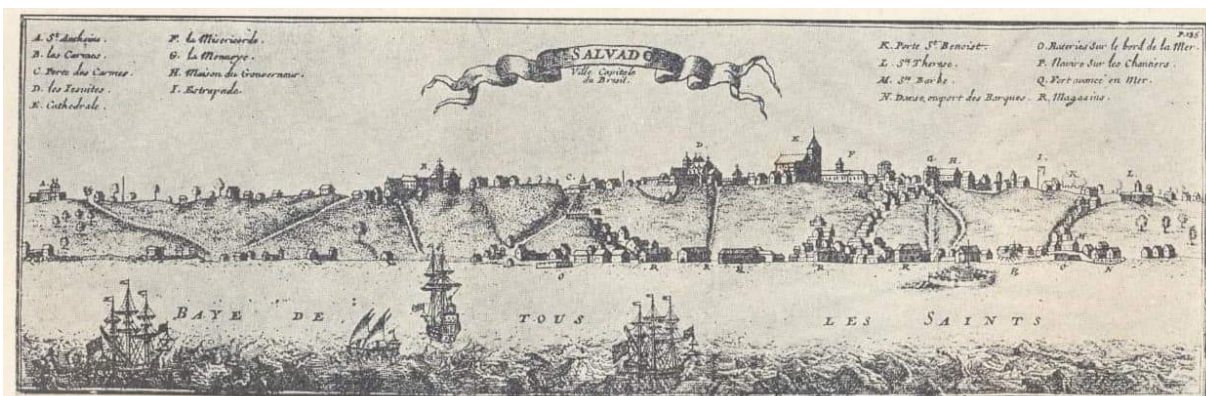
⁵² RUSSEL-Wood, John R. “A dinâmica da presença brasileira no Índico e no Oriente”. In: *Revista Topoi*, Rio de Janeiro, set. 2001, pp. 09-40.

⁵³ 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, EDUFBA/CHAM, 2016, p. 102.

um empório de todas das riquezas”.⁵⁴ A Bahia colonial também foi descrita por viajantes estrangeiros que destacaram principalmente o caráter econômico da cidade portuária. O capitão inglês William Dampier relatou: “Muitos Mercadores residem sempre na Bahia. Pois é um lugar de grande comércio: Encontrei aqui mais de 30 grandes navios da Europa [...]”.⁵⁵ Em agosto de 1696, o viajante francês F. Froger observava que “A Baía de Todos os Santos pode passar por uma das maiores, mais belas e mais convenientes do mundo; pode conter mais de dois mil navios [...]”.⁵⁶

A intensa movimentação do porto baiano, marcada pela circulação de numerosos navios e mercadorias, caracterizava a dinâmica comercial da Bahia setecentista. Esta zona portuária fora considerada uma das mais importantes vias de acesso, usadas pelos agentes comerciais, sobretudo, comerciantes de escravizados. A imagem a seguir reproduz o porto da Cidade da Bahia, aos olhos do viajante Froger.

Figura 01 - Cidade da Bahia, 1696



Fonte: Sier Le Froger. *Relation d'n voyage fait em 1695. 1696. & 1697.* In: TAUNAY, Affonso de E. “Na Bahia Colonial (1610-1764)”. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, v. 144. 1923, p. 285.

Os africanos escravizados aportavam nessa cidade através da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia. Considerada uma das freguesias mais antigas da capital baiana, fundada no ano de 1623, abrigava a Alfândega, o ponto obrigatório de chegada para todos os produtos importados para a colônia, inclusive escravizados. Além disso, possuía o maior centro

⁵⁴ PITA, Sebastião da Rocha. *História da América Portuguesa, desde o ano de mil e quinhentos do seu descobrimento, até de mil setecentos e vinte e quatro.* Lisboa: Oficina de Joseph Antonio da Silva, Impressor da Academia Real, 1730. p. 79.

⁵⁵ William Dampier. *A Voyage to New Holland, &c. In the Year, 1699.* London, James Knapton, at the Crown in St. Paul Church-yard, 1703, p.53. [Tradução por Iasmim de Oliveira Cezar]

⁵⁶ Sier Le Froger. *Relation d'n voyage fait em 1695. 1696. & 1697. Aux Cotes D'Afrique, Détroit de Magellan, Bresil, Cayenne et Isles Antilles, Par une Escadte des Vaisseaux du Rei, commandée par M. de Gennes.* Amsterdam, Chez les Héritiers, D'Antoine Schelte, 1699, p. 140. [Tradução por Iasmim de Oliveira Cezar]

de construção naval da América portuguesa, atuando nos reparos e fabricações de embarcações responsáveis por movimentar a carreira das índias.⁵⁷ Esse local, marcado pela potencialidade econômica e pelo grande fluxo comercial, também era a morada de importantes negociantes de escravizados.⁵⁸

Muitos capitães negreiros e senhorios de embarcações fixaram moradia na freguesia da Conceição da Praia, dentre eles, José Carneiro de Campos, que se estabelecera próximo à Capela do Corpo Santo. Sabe-se que este negociante possuía sete filhos legítimos, fruto da sua união com Custódia Maria do Sacramento. Seis filhos foram batizados na freguesia da Praia entre 1774-1784, sendo estes: Manoel, José, João, Luis Maria e Josefa.⁵⁹ O sétimo filho por nome Francisco nascera em 1779, possivelmente também fora batizado na mesma freguesia da capital baiana.⁶⁰

Filho de Manoel Carneiro de Campos e de Josefa de Campos, naturais e moradores da freguesia pertencente a Comarca de Penafiel, Bispaço do Porto, esse comerciante atlântico consolidou-se na carreira mercante aos trinta anos de idade, e manteve suas práticas comerciais na Bahia, somadas aos negócios em fazendas e campos no Reino, que lhe renderam um cabedal equivalente à dezesseis mil cruzados.⁶¹ A atuação deste negociante em várias atividades comerciais o tornara um influente homem de negócios. Dessa forma, os homens de negócios diferenciavam-se dos pequenos comerciantes, pois, além de pertencerem à elite econômica, também buscavam enquadrar-se ao modelo colonial marcado pela “lei da nobreza”.⁶² Para Antônio Carlos Jucá de Sampaio,

A distinção entre os homens de negócio e os demais mercadores vai tornar-se um aspecto importante na estratégia de enobrecimento dos primeiros. Ser um homem de negócio significava, cada vez mais, estar ligado à “arte mercantil”. Logo, separado do exercício mecânico e vil do comércio diário. É claro que

⁵⁷ SOARES, Carlos Eugênio Líbano. “Sacramento ao pé do mar: Batismo de africanos na freguesia da Conceição da Praia, Bahia, 1700-1751”. In: DOMINGUES, Cândido; SILVA JR, Carlos da; SOARES, Carlos Eugênio Líbano (Orgs.). *Africanos na Cidade da Bahia: Tráfico negreiro, escravidão, e identidade africana- século XVIII*. Cruz das Almas: EDUFRB; Belo Horizonte: Fino Traço, 2016, p.126.

⁵⁸ 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.

⁵⁹ ACMS, Livro de registro de Batismo da freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar (1771-1783), fl.10v. ACMS, Livro de registro de Batismo da freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia (1786-1799), fls. 6v, 89,125v, 186v, 277v, 342v. Disponíveis em: <https://www.familysearch.org/pt/>. (Acesso em agosto de 2019).

⁶⁰ Geni A MyHeritage Company. Disponível em: <https://www.geni.com/people/Francisco-Carneiro-de-Campos/6000000040991859294>.(Acesso em outubro de 2020). Sobre as relações existentes entre as famílias dos negociantes Carneiro de Campos e Silva Maia ver Capítulo III.

⁶¹ ANTT, Mesa da Consciência e Ordens, Habilitações para a Ordem de Cristo Habilitações para a Ordem de Cristo, mç.101, n° 1438. Diligência de Habilitação de José Carneiro de Campos, 1771.Disponível em: <https://digitarq.arquivos.pt/details?id=2333661>.

⁶² 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.356-357.

era, muitas vezes, uma distinção mais formal do que real, mas era também, sem dúvida, de grande utilidade numa estratégia de enobrecimento.⁶³

Portanto, ser um homem de negócio significava estar inserido à arte do mercantilismo, cujo sistema exigia do comerciante a conexão com redes comerciais complexas, sendo necessário possuir laços correspondentes, acessar o crédito e obter financiamento do Estado, bem como compor relações socioeconômicas. Assim, a “vida mercantil definitivamente não era um mar de navegação tranquila.”⁶⁴ Entretanto, o acesso ao crédito permitiu aos agentes comerciais mais estabilidade frente aos seus negócios e, conseqüentemente, uma maior ampliação das suas práticas comerciais.

No Setecentos, o sistema de crédito da cidade de Salvador enfrentou mudanças significativas, principalmente, pela diminuição da participação das instituições credoras, responsáveis pelos empréstimos de grandes quantias, como a Santa Casa da Misericórdia, por exemplo, e pelo aumento na atuação dos agentes coloniais ligados ao comércio. A partir da década de 1760, os homens de negócios da praça mercantil baiana “envolvidos com o comércio de longa distância, passaram a controlar o sistema de crédito de Salvador”, disponibilizando para a sociedade o capital sob a forma de crédito, promovendo assim meios que garantissem o financiamento das suas atividades mercantes.⁶⁵

O controle sobre a liquidez econômica permitiu aos comerciantes baianos o fornecimento de capitais através de empréstimos de valores e mercadorias. Muitas vezes, as relações de créditos estavam associadas às relações sociais, influenciando a formação de alianças.⁶⁶ Assim como os demais homens de negócios, José Carneiro de Campos também realizava empréstimos para garantir o financiamento das suas atividades econômicas. No ano de 1767, este negociante emprestara a Antônio Homem de Carvalho uma quantia equivalente a 170\$252. No entanto, Carneiro de Campos acabou recorrendo a uma ação judicial para reaver o capital emprestado. Através do procurador Manoel Moreira de Azevedo, o negociante buscava restabelecer o seu crédito financiado.⁶⁷ Ao contrário do empréstimo concedido a

⁶³ SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. “Comércio, riqueza e nobreza: elites mercantis e hierarquização social no Antigo Regime português”. In: FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá; CAMPOS, Adriana (Orgs.). *Nas Rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória, Editora EDUFES, 2014. pp. 84-85.

⁶⁴ RIBEIRO, *op. cit.*, 2009, p. 357.

⁶⁵ RIBEIRO, Alexandre Vieira. “O perfil creditício em Salvador, Bahia (1751-1800)”. In: RIBEIRO, Alexandre Vieira; MATHIAS, Carlos Leonardo Kelmer; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá; GUIMARÃES, Carlos Gabriel (Orgs.). *Ramificações Ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do Atlântico luso – Século XVIII*. Rio de Janeiro, Editora Mauad/FAPERJ, 2017, p.169.

⁶⁶ RIBEIRO, *op. cit.*, 2017, pp.162-166.

⁶⁷ APEB, Seção Judiciária, Maço 1420, 11/382/34. Processo Cível (*Ação de Crédito*), 1767.

Thomas Guedes de Mello, cuja quantia no valor de 979\$345 fora debitada pelo devedor sem maiores percalços.⁶⁸

A participação de negociantes de escravizados como agentes ativos de empréstimos tornou-se uma prática bastante difundida na Bahia setecentista.⁶⁹ O crédito era visto pelos comerciantes como uma fonte viável de investimento, cujo dinheiro disponibilizado a juros proporcionava rendimentos por meio da cobrança aos credores.⁷⁰

Ao controlarem os eixos fundamentais do sistema de crédito na América portuguesa, os agentes comerciais forneciam artigos fundamentais para a sobrevivência da sociedade, dispondo de possibilidades de acumulação e capitais muito superior aos demais grupos sociais.⁷¹

Apesar de os negociantes terem acesso ao cabedal suficiente para empreender o tráfico atlântico, o investimento para aventurar-se no comércio marítimo era bastante alto. As expedições de longa jornada envolviam uma série de riscos, como piratarias, mortes e naufrágios que significavam grandes prejuízos aos investidores do negócio.⁷² Assim, o envolvimento em várias atividades econômicas, além da operação em redes de créditos, fora outra estratégia usada por negociantes de escravizados, que enxergavam na diversificação das práticas comerciais o mecanismo fundamental para garantir o financiamento da “empresa traficante”. Segundo João Fragoso,

O fato de a elite mercantil estar simultaneamente envolvida no comércio de abastecimento e no de exportação e importação, além de aparecer no tráfico de escravos, nos fornece um outro traço desse grupo, ou seja, o caráter múltiplo de sua atuação empresarial.⁷³

A participação dos comerciantes em sociedades também foi outro mecanismo utilizado para assegurar a manutenção das suas relações comerciais. A sociedade binária, por exemplo, tornou-se um tipo de sociedade bastante comum durante a vigência do comércio transatlântico de africanos escravizados. Constituída por homens de negócios, detentores de redes de créditos que patrocinavam as expedições, e por capitães negreiros, sujeitos responsáveis pelas

⁶⁸ APEB, Seção Judiciária, Livro de Notas 141, (*Escritura de Débito*, 1779-1800, fls. 227 à 228v.

⁶⁹ RIBEIRO, *op. cit.*, 2017, p.162.

⁷⁰ *Idem*, p.167.

⁷¹ SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. “Na bacia das almas: comércio e crédito nos testamentos cariocas setecentistas”. In: RIBEIRO, Alexandre Vieira; MATHIAS, Carlos Leonardo Kelmer; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá; GUIMARÃES, Carlos Gabriel (Orgs). *Ramificações Ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do Atlântico luso – Século XVIII*. Rio de Janeiro, Editora Mauad/FAPERJ, 2017, p.118.

⁷² RIBEIRO, *op. cit.*, 2009, p.358.

⁷³ FRAGOSO, *op. cit.*, 1998, p.266.

negociações na África, a participação nas sociedades significava acima de tudo a divisão dos custos entre os sócios envolvidos, como também a redução dos possíveis prejuízos financeiros decorrentes dos negócios negreiros.⁷⁴

Assim como a maioria dos agentes coloniais, os capitães negreiros também investiam em mais de uma atividade econômica. Dominando as técnicas de comercialização no continente africano, os capitães eram investidores, senhores de escravizados, que investiam no comércio, sobretudo o negreiro, emprestavam dinheiro, além de comercializarem tecidos da Índia para realizar as negociações com a África.⁷⁵

Tais sujeitos movimentavam o comércio transatlântico de escravizados. Considerada a maior migração transoceânica forçada da história, este comércio foi responsável pelo deslocamento de grandes contingentes populacionais provenientes do continente africano.⁷⁶ Calcula-se que 9.983.183 africanos escravizados tenham sido exportados pelo tráfico atlântico entre os séculos XVI e XIX.⁷⁷ Esses homens, mulheres e crianças enfrentaram uma longa travessia do atlântico para servirem como mão de obra escravizada nos mercados negreiros, sobretudo nos americanos.

A preponderância da América no comércio transatlântico de escravizados pode ser explicada por diversos fatores, dentre eles, o aumento da demanda por mão de obra no continente americano, devido ao colonialismo europeu que dizimou milhões de indígenas; a experiência da Coroa portuguesa no comércio de escravizados para a Europa e para outras regiões africanas, levando comerciantes portugueses a ampliarem suas redes comerciais para as Américas; e a implementação da nova ordem econômica e política, baseada nos latifúndios monocultores que dependia basicamente do comércio de escravizados.⁷⁸

Para Alencastro, ao longo dos três séculos em que o Brasil esteve submetido à metrópole portuguesa, o trato negreiro aumentava sua integração ao mercado atlântico, tornando o comércio de escravizados um sistema mercantil altamente administrado. Além disso, a instância política colonial, aliada ao controle da metrópole sob a produção americana,

⁷⁴ RIBEIRO, *op. cit.*, 2009, pp. 358-359.

⁷⁵ DOMINGUES, *op. cit.*, 2011, p. 184.

⁷⁶ 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.

⁷⁷ ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database (TDTD)*. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/about>. (Acesso em agosto de 2019).

⁷⁸ FERREIRA, Roquinaldo; SEIJAS, Tatiana. "O Tráfico de escravos para a América Latina: Um balanço historiográfico". In: Alejandro de la Fuente; George Reid Andrews (Orgs). *Estudios Afro-Latinos-Americanos: una introducción*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Editora CLACSO, 2018, pp.49-50.

foi determinante para estruturar sua organização econômica no espaço atlântico, tornando o Brasil o maior importador de africanos escravizados do Novo Mundo.⁷⁹

Devido ao grande volume de africanos desembarcados em portos brasileiros, o tráfico de escravizados para o Brasil tornou-se o item de maior peso nas importações coloniais. Os negócios negreiros configuravam-se como o principal mecanismo de reprodução física de escravizados na América portuguesa. Inserido no circuito endógeno de acumulação de capital, o comércio de escravizados estruturava-se de acordo com os padrões estabelecidos pelo mercado negreiro, cujos lucros, derivados dos altos investimentos, permitiram aos comerciantes estarem inseridos na hierarquia socioeconômica colonial.⁸⁰

Estima-se que tenham desembarcado no Brasil aproximadamente 3.169.124 africanos escravizados durante a vigência do tráfico transatlântico.⁸¹ Os cativos aportavam em regiões específicas, localizadas no Sudeste brasileiro, Bahia, Amazônia e Pernambuco.⁸² Na tabela a seguir, pode ser conferido o volume do tráfico transatlântico de escravizados para o Brasil, de acordo com as grandes regiões de desembarque.

Tabela 01 - Soma de africanos escravizados desembarcados no Brasil de acordo com as principais regiões de desembarque

Ano	Amazônia	Bahia	Pernambuco	Sudeste do Brasil	Outro Brasil
1551-1600	---	166	415	287	---
1601-1650	---	5.624	27.584	348	---
1651-1700	3.022	63.812	8.429	3.840	---
1701-1750	1.091	375.606	91.597	112.107	---
1751-1800	65.944	375.287	107.022	190.480	---
1801-1856	65.828	393.541	194.613	1.082.061	420

⁷⁹ ALENCASTRO, *op. cit.*, 2000, pp. 41-42.

⁸⁰ FLORENTINO, *op. cit.*, 1997, pp. 08-10.

⁸¹ ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database* (TDTD). (Acesso em novembro de 2020). Este estudo trabalha com as estimativas do comércio transatlântico de escravizados a partir da Base de Dados *The Transatlantic Slave Trade: a Database* (TDTD). No entanto, alguns estudos indicam um número mais elevado de africanos escravizados que desembarcaram no Brasil durante a vigência do comércio transatlântico, podendo atingir a cifra de 4,9 milhões de escravizados aportados em costas brasileiras, ver https://www.bbc.com/portuguese/brasil45092235?fbclid=IwAR3xkAMWkd2a63h0NpBLdwSZKVMdfWohQV18iZCP1dVDXFmP_jjOrnPGk.

⁸² Uma boa análise sobre o tráfico de escravos entre a Costa da Mina e a capitania de Pernambuco pode ser conferida em FARIAS, Clara de A. “Negócios do sertão e da Mina: sociedades comerciais e privilégios mercantis em Pernambuco no século XVIII”. In: RIBEIRO, Alexandre Vieira; MATHIAS, Carlos Leonardo Kelmer; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá; GUIMARÃES, Carlos Gabriel (Orgs). *Ramificações Ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do Atlântico luso – Século XVIII*. Rio de Janeiro, Editora Mauad/FAPERJ, 2017, pp.171-189. O trabalho da pesquisadora Marley Antonia Silva da Silva sobre o comércio de escravos para o estado do Maranhão e Grão-Pará, também é uma contribuição de bastante relevância para a historiografia do tráfico atlântico de escravos para o Brasil, principalmente por lançar luz sobre as formas de inserção dos africanos no norte do Brasil. In: SILVA, Marley Antonia Silva da. *A extinção da companhia de comércio e o tráfico de africanos para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro (1777-1815)*. Dissertação (Mestrado), Universidade Federal do Pará. Belém, 2012.

Totais	135.885	1.214.036	429.660	1.389.123	420
---------------	----------------	------------------	----------------	------------------	------------

Fonte: ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database (TDTD)*. (Acesso em novembro de 2020).

Durante a vigência do comércio negreiro para a América portuguesa, a Bahia ocupou a posição de segundo maior porto de desembarque de africanos, recebendo pouco mais de 38% da cifra equivalente aos africanos escravizados, perdendo a liderança apenas para o Sudeste brasileiro, sobretudo, para o porto do Rio de Janeiro.⁸³

Das viagens que desembarcaram africanos em portos brasileiros, cerca de 95% tiveram início nos mesmos portos de embarque. Para Alencastro, o percurso bilateral foi uma das principais características que marcaram as redes sul-atlânticas, principalmente, devido às correntes e ventos favoráveis do atlântico Sul, que proporcionavam a viagem entre Brasil-África 45% mais curta, se comparada às viagens realizadas pelos portos antilhanos e norte-americanos.⁸⁴

Dessa forma, emergiram eixos principais que conectavam os portos brasileiros ao continente africano. O circuito da Amazônia estava conectado à Guiné-Bissau, na Senegâmbia. Os portos pernambucanos estavam inseridos no eixo entre Angola e o golfo de Guiné. O Rio de Janeiro estava ligado aos portos de Angola, Moçambique e a outros portos negreiros da África Ocidental. A Bahia, por sua vez, estava conectada ao golfo de Guiné, mas especificamente, à Baía do Benim. Nesse circuito mercantil, o tabaco baiano tornou-se uma mercadoria privilegiada que garantia aos comerciantes o acesso aos portos da Costa da Mina.⁸⁵

O movimento comercial entre a Bahia e a Costa da Mina teve início ainda no século XVII. Após a expedição do Alvará de 1687, as relações comerciais entre essas costas intensificaram-se, uma vez que esse documento indicava a necessidade de buscar africanos escravizados na Costa da Mina, devido ao surto de bexiga (varíola) que estava acometendo o Reino de Angola.⁸⁶ Ao longo da segunda metade do século XVII, o porto angolano de Luanda foi o principal fornecedor de escravizados para o mercado negreiro baiano. Esse comércio influenciou a criação de uma grande estrutura de “produção de homens”, montada em Angola

⁸³ O porto do Rio de Janeiro foi a principal zona de desembarque da região Sudeste, estima-se que este porto tenha recebido o equivalente à 1.101.031 de africanos escravizados. In: ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database (TDTD)*. (Acesso em novembro de 2020). Sobre o comércio tráfico atlântico de escravos para o Rio de Janeiro, ver FLORENTINO, Manolo. *op. cit.*, 1997.

⁸⁴ ALENCASTRO, Luis Felipe. “África, números do tráfico atlântico”. In: SCHWARCZ, Lília M; GOMES, Flávio. (Orgs.). *Dicionário da Escravidão e Liberdade: 50 textos críticos*. São Paulo, Editora Companhia das Letras, 2018.

⁸⁵ ALENCASTRO, *op. cit.*, 2018.

⁸⁶ VERGER, *op. cit.*, 1987, p.79.

para atender à demanda dos navios provenientes da América portuguesa. Entretanto, o surto de bexiga nessa região acabou mudando o rumo do tráfico de escravizados para a Costa da Mina.⁸⁷

As relações comerciais entre essas áreas foram ampliadas durante o período pombalino. Ao contrário de constituir companhias de comércio como a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (CGGPM), em 1755, e a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (CGPP), em 1759, o conde de Oeiras, Sebastião José Carvalho de Mello, optou por finalizar o monopólio comercial dos negociantes baianos com a Costa da Mina, em 1756. Essa abertura comercial não garantiu que mercadores portugueses investissem capital no negócio, como ocorreu nas companhias CGGPM e CGPP. Assim, o tráfico com a Costa da Mina continuou sendo exercido por comerciantes da praça baiana, “englobando, no entanto, um número muito maior de interessados e de embarcações”.⁸⁸

Segundo Pierre Verger, o comércio de africanos escravizados realizado entre a Baía de Todos os Santos e a Baía do Benin teve bases sólidas, devido ao desenvolvimento da cultura do tabaco na Bahia, que permitiu aos negociantes baianos fazer o uso desta mercadoria como a principal moeda de troca no continente africano.⁸⁹ A Bahia liderava o comércio com esta costa, justamente por produzir um tipo de tabaco altamente apreciado na África Ocidental, sendo a preferência dos africanos ocidentais, inclusive, em relação a outros tabacos brasileiros.⁹⁰ Graças ao fumo, a Bahia e, em menor escala, Pernambuco, foram portos que conseguiram conquistar o monopólio do comércio de escravizados com Costa da Mina. Para Viana Filho “É que para os negros dessa região, de todas as mercadorias levadas para o resgate nenhuma tinha a estima do tabaco”.⁹¹

O mapa desenhado pelo capitão de embarcações William Snelgrave, que navegou para a África durante a primeira metade do século XVIII, evidencia alguns dos principais portos de comércio ao longo da Costa Ocidental, entre o rio Senegal e o Cabo Lopez. A imagem é reproduzida pela Biblioteca John Carter Brown.⁹²

⁸⁷ SILVA JÚNIOR, Carlos da. “Sobre Nações e Trabalho na Cidade da Bahia: Uma análise de Inventários *post-mortem* e testamentos”. In: DOMINGUES, Cândido; SILVA JR, Carlos da; SOARES, Carlos Eugênio Líbano (Orgs.). *Africanos na Cidade da Bahia: Tráfico negreiro, escravidão, e identidade africana- século XVIII*. Cruz das Almas: EDUFRRB; Belo Horizonte: Fino Traço, 2016, p.68.

⁸⁸ SOUZA, Daniele Santos de. *Tráfico, escravidão e liberdade na Bahia nos “anos de ouro” do comércio negreiro (c.1680-c.1790)*. Tese de Doutorado, PPGH/UFBA, Salvador, 2018, pp.103-104.

⁸⁹ VERGER, *op. cit.*, 1987, p.38.

⁹⁰ CURTIN, Philip D. *The Atlantic Slave Trade: A Census*. University of Wisconsin Press, Madison, 1969, pp.208-209.

⁹¹ VIANA FILHO, *op. cit.*, 1946, pp. 64-65.

⁹² ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database (TDTD)*. (Acesso em agosto de 2019).

Mapa 01 - Costa da Guiné, 1754



Fonte: JCB Map Collection. “A New Map of that Part of Africa called the Coast of Guinea”. In: William Snelgrave. *A New Account of Guinea* (London, 1754). Disponível em: <https://jcb.lunaimaging.com/luna/servlet/detail/JCBMAPS~1~1~5710~115901505:A-New-Map-of-that-part-of-Africa-ca#>. (Acesso em agosto de 2019).

As descobertas das regiões auríferas no interior da América portuguesa também possibilitaram a ampliação das negociações entre a Bahia e a África Ocidental, durante a primeira metade do século XVIII. À crescente demanda por escravizados para trabalhar na extração do ouro e pedras preciosas nas recentes minas descobertas, incrementou-se o comércio negreiro nesta rota atlântica. O fato de o ouro ter entrado como moeda nas trocas comerciais com a África contribuiu para aumentar o volume do tráfico para a Bahia. No entanto, o fumo baiano permanecia como a principal moeda de troca usada pelos comerciantes na costa ocidental africana.⁹³

Com isso, o fumo tornara-se a mercadoria de maior destaque nas transações comerciais com o continente africano, mais especificamente, com a Costa da Mina. Esse movimento comercial possibilitou aos negociantes baianos a constituição de redes comerciais que escapavam ao controle de Lisboa. Por meio das trocas realizadas através do tabaco, as relações

⁹³ SOUZA, *op. cit.*, 2010, p.32.

mercantis com a Costa da Mina passaram a ser realizadas dentro do modelo bilateral. Sendo assim, ao longo do Setecentos esta região fora a principal fornecedora de africanos escravizados para o porto baiano.⁹⁴

No entanto, em virtude da carência pela mão de obra escrava no interior da América portuguesa, proporcionada pelas descobertas das minas, além de receber africanos escravizados, o porto da Cidade da Bahia também passou a redistribuir escravizados que aportavam em costa baiana para o mercado negreiro sertanejo.

Portanto, a colonização portuguesa, ao estabelecer bases sólidas no sistema escravista, fez surgir um espaço socioeconômico que englobava as áreas de produção escravista na América do Sul e as regiões de reprodução dos escravizados na África. As relações comerciais estabelecidas por essas zonas conectadas pelo atlântico constituíram um sistema único de exploração colonial.⁹⁵ Tal sistema, que abarcava a África e as regiões litorâneas da América lusa, expandiu-se também para o interior da colônia portuguesa, principalmente, após a exploração das regiões auríferas.

1.2 A descoberta das minas: a interiorização do comércio de escravizados para o sertão baiano

O fluxo comercial manifestado pelo deslocamento de escravizados transacionados do porto baiano aos sertões da América portuguesa pertence à uma nova dinâmica mercantil, constituída com o crescimento da demanda por escravizados destinados às regiões mineiras. Nas primeiras décadas do século XVIII, o vice-rei Vasco Fernandes Cezar de Meneses apresentava este comércio ao rei D. João V, como uma atividade que não representaria prejuízo algum aos cofres portugueses devido aos “grandes interesses que os mineiros têm no transporte de escravos”.⁹⁶

Nos primeiros dias do mês de agosto do ano de 1756, partiam da Cidade da Bahia os comboieiros Manoel Romeu de Carvalho e Manoel da Costa, ambos conduzindo carregações de escravos com destino às minas do ouro localizadas no interior da capitania. Alguns dias após a partida das referidas frotas, o comboieiro José da Silva Cordeiro fora encarregado de

⁹⁴ VERGER, *op. cit.*, 1987, pp.38-71.

⁹⁵ ALENCASTRO, *op. cit.*, 2000, pp 09-10.

⁹⁶ AHU, Bahia Avulsos, cx. 19, doc. 01, (*Carta do Vice-rei Vasco Fernandes Cezar de Meneses ao Rei D. João respondendo a provisão real que estabelece o valor a ser tributado por cada escravo que é levado da cidade da Bahia para as minas do ouro, Bahia, 01 de junho de 1725*). O documento não apresenta a quantidade de cativos comercializados para os destinos supracitados.

transportar uma carga para as minas do Rio de Contas, enquanto Manoel de Matos Vieira deslocava-se às minas da Jacobina, para realizar a entrega de outra leva de escravos. Os carregamentos de cativos continuaram movimentando os sertões baianos até outubro de 1757, quando Antônio Nunes Lobato entregara uma última carregação de escravos para a área mineradora do Rio de Contas. Nesse período, 46 carregações de escravos foram destinadas aos sertões de Jacobina e Rio de Contas.⁹⁷

Dois meses após a saída do derradeiro comboio, o intendente Geral do Ouro, Sebastião Francisco Manuel, enviara ao rei D. José a rela o das carregações de escravos que partiram da Cidade da Bahia entre 1756-1757, apontando, sobretudo, “a importância do cabedal que tem girado no comércio para esta reparti o para as minas e sertões desde a frota do ano passado”.⁹⁸

A existência do mercado negreiro nos sertões da América portuguesa possibilitou ao tráfico atlântico remodelar as suas estruturas de funcionamento para suprir a necessidade crescente de mão de obra verificada no contexto sertanejo. Para Kátia Mattoso, a amplia o das rotas de comercializa o de escravizados para o sertão tornou mais complexa a estrutura mercante do tráfico, a partir do surgimento da atividade conhecida como *tráfico* interno.⁹⁹ No entanto, este estudo denomina tal processo de redistribui o como *comércio* interno de escravizados, uma vez que este é o termo prevalente nas documenta es oficiais setecentistas. Sendo assim, esta se o analisa o processo de incorpora o do sertão ao sistema mercantil atlântico, através da comercializa o interna de escravizados para as recentes minas descobertas no interior da Bahia setecentista.

No Setecentos, a capitania da Bahia era confinada ao norte com a capitania de Pernambuco na margem do rio São Francisco, ao sul com a capitania do Rio de Janeiro na margem do rio Paraíba do Sul, e ao oeste com a capitania de Minas Gerais pela margem do rio Preto, também era composta pelas comarcas da Bahia, Jacobina, Central, Ilhéus, Porto Seguro, e pelas capitanias subalternas de Sergipe del Rei e Espírito Santo.¹⁰⁰ A seguir, a planta desenhada por Luis dos Santos Vilhena abrange os principais territórios pertencentes à capitania baiana setecentista.

Planta 01 - Planta geográfica das comarcas da Bahia, Sergipe do El Rey, parte das de Ilhéus, e Jacobina, século XVIII

⁹⁷ AHU, Bahia Avulsos, cx. 19, doc. 01, (*Carta do Vice-rei Vasco Fernandes Cezar de Meneses ao Rei D. João respondendo a provisão real que estabelece o valor a ser tributado por cada escravo que é levado da cidade da Bahia para as minas do ouro, Bahia, 01 de junho de 1725*).

⁹⁸ *Idem*.

⁹⁹ MATTOSO, *op. cit.*, 1988, pp. 53-57.

¹⁰⁰ VILHENA, *op. cit.*, 1969, p.51.



Fonte: DHBN, Divisão de Manuscritos, 50,5,014. (*Planta Geográfica do que se tem melhor averiguado nas comarcas da Bahia e Sergipe del Rey, parte das de Ilhéus e Jacobina com a direção da Costa, que vai da barra do Rio de São Francisco até o do Rio de Contas. In: Vilhena, Luis dos Santos. Coleção de plantas geograficas, ydrográficas, planos e prospectos relativos a algumas das cartas de notícias Soteropolitanas e Brasíliaicas: aqui precede huma breve analysis crítica sobre a origem das mesmas plantas, planta 04, 1801*). Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_manuscritos/mss1304801_34/mss1304801_34.pdf. (Acesso em setembro de 2019).

Apesar de a capitania da Bahia também estender-se a Sergipe del Rey e ao Espírito Santo, a análise sobre o abastecimento interno para os referidos mercados negreiros será realizada em outro momento. O processo de investigação direcionado apenas às vilas e freguesias pertencentes às comarcas da Bahia, Jacobina, Ilhéus e Porto Seguro, tornara-se uma medida necessária para obter o melhor entendimento sobre o mecanismo de operacionalização do comércio interno. Pois, como é objetivo da pesquisa analisar os mercados sertanejos identificando os sujeitos envolvidos no comércio interno e, devido ao grande número de agentes intermediários empregados no processo de redistribuição, foi fundamental proceder com o recorte espacial.

A extensão do comércio de escravizados para o espaço geográfico sertanejo foi fundamental para vincular o *sertão* à dinâmica mercantil atlântica.¹⁰¹ O termo *sertão* foi construído pelos primeiros colonizadores portugueses para designar os espaços amplos,

¹⁰¹ Sobre a atuação dos comerciantes mineiros no processo de interiorização da metrópole ver FURTADO, *op. cit.*, 2006.

longínquos, pouco habitados ou desabitados do Brasil colonial. O conceito também representava uma categorização oposta ao litoral. Naquele contexto, o termo *sertão*, além de ganhar o sentido de espaço da alteridade, também era usado para referir-se aos territórios interiores da colônia portuguesa.¹⁰²

O sertão do Brasil estendia-se para o ocidente através de um largo espaço, seguindo em linha reta e possuindo a mesma medida da linha costeira. No período pré-conquista, as populações indígenas espalhavam-se por este vasto território. As interações manifestadas por essas populações produziram mudanças significativas no meio, principalmente nos territórios ocupados. No entanto, as invasões acometidas por grupos mais desenvolvidos militarmente e tecnologicamente impuseram transformações profundas nos modos de vida das populações ameríndias.¹⁰³

Segundo Maria Hilda Paraíso, o trabalho indígena possuiu grande importância para o sucesso de ocupação e colonização do território brasileiro. Entre os séculos XVI e XVIII, a Coroa portuguesa preocupou-se em definir formas de incorporação da mão de obra indígena, elaborando políticas centradas na prática do aldeamento, e na promoção de descimentos que liberavam parcelas dos territórios indígenas para o colono. Tal *política do aldeamento compulsório* facilitava o acesso ao contingente de trabalhadores indígenas, liberando suas terras para serem exploradas e conquistadas pelos colonos, contribuindo assim para a efetiva ocupação do interior da América portuguesa.¹⁰⁴

Em meados do século XVII, a frente da conquista e ocupação luso-brasileiro começava a envolver o sertão das capitanias do Norte. A expulsão holandesa das áreas açucareiras da América portuguesa e das áreas escravagistas da África, nas décadas de 40 e 50 dos Seiscentos, definiram novas tendências para a ocupação da América. A conquista da soberania lusitana sobre a área econômica açucareira garantiu a estabilidade da Coroa no avanço aos sertões, bem como a reabertura do caminho para o tráfico negreiro no Atlântico Sul, diminuindo a importância econômica do cativo indígena.¹⁰⁵

¹⁰² AMADO, Janaína. “Região, sertão, nação”. In: *Revista Estudos Históricos*, v. 8, n. 15 (1995), pp. 145-151.

¹⁰³ SANTOS, Márcio Roberto Alves dos. *Rios e Fronteiras: Conquista e Ocupação do Sertão Baiano*. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 2017, pp. 42-50. 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, PPGHS/USP, 2006, pp. 209-230. Uma análise aprofundada sobre a ocupação da Bahia, especificamente à área compreendida entre os rios Cachoeira ou Colônia ao norte, e o rio Pardo ao Sul, por ser conferida em PARAÍSO, Maria Hilda Baqueiro. *Caminhos de ir e vir e o caminho sem volta: Índios, Estradas e Rios no Sul da Bahia*. Dissertação de Mestrado, PPCS/UFBA, Salvador, 1982.

¹⁰⁴ PARAÍSO, Maria Hilda Baqueiro. “De como se obter mão de obra indígena na Bahia entre os Séculos XVI e XVIII.” In: *Revista História*. São Paulo. N. 12º-I31, ago.- dez./93ª ago.- dez./94, pp.204-206.

¹⁰⁵ SANTOS, *op. cit.*, 2017, p.59.

Além disso, o abandono do interesse paulista na exploração das áreas meridionais, e sua movimentação exploratória para o norte de São Paulo, devido à resistência manifestada por espanhóis e jesuítas no Brasil meridional, fizeram com que a expansão paulista se voltasse para as áreas centrais e setentrionais, incluindo o sertão baiano.¹⁰⁶ Para Márcio Roberto Santos,

A partir do século XVII o interior nordestino é percorrido e ocupado por sertanistas paulistas, baianos e reinóis, que estabelecem núcleos avançados de povoamento luso-brasileiro nos sertões da Bahia, Pernambuco, Minas Gerais, Paraíba, Rio Grande, Ceará, Piauí e Maranhão. A movimentação dos sertanistas por esses espaços interiores que é muito mais antigo do que a segunda metade dos Seiscentos, parece ter se voltado, a partir de então, também para a ocupação, fixação e valorização econômica dos sertões centrais e setentrionais. [...] Algumas das razões para essa nova tendência são óbvias: a descoberta das reservas mineiras do que mais tarde seria a capitania das Minas Gerais provoca a súbita fixação de sertanistas e aventureiros no “sertão dos cataguás”.¹⁰⁷

Portanto, a incorporação do sertão ao sistema mercantil escravista atlântico tornou-se possível graças ao projeto colonizador que seguia o modelo de ocupação luso-brasileiro, pautado na interiorização da colonização portuguesa. A partir da conquista das áreas sertanejas, a administração colonial promovia a tomada das terras indígenas e a descontínua integração destes territórios aos domínios da América lusitana.¹⁰⁸

A descoberta do ouro no final do século XVII e, conseqüentemente, a sua exploração ao longo do Setecentos, impulsionou a circulação de pessoas e mercadorias pelos territórios sertanejos. Antonil relatou essas andanças para as minas, observando que “A sede insaciável do ouro estimulou a tantos deixarem suas terras e a meterem-se por caminhos tão ásperos como são os das minas, que dificilmente se poderá dar conta do número das pessoas que atualmente lá estão”.¹⁰⁹

A “idade do ouro” no Brasil foi confirmada por relatos sobre a sua existência desde meados da década de 1690 na região do rio das Velhas, futura capitania de Minas Gerais. Nas primeiras décadas do século XVIII, a conquista de jazidas auríferas ocorria em outras

¹⁰⁶ SANTOS, *op. cit.*, 2017, p.59. Segundo Márcio Santos, a exploração dos espaços sertanejos da América portuguesa através de São Paulo, e em menor escalar, da Bahia e do Maranhão, foram registradas desde o século XVI. Tais expedições contribuíram para formação do “mapa mental” dos espaços que mais tarde passariam a ser ocupados pelo projeto colonizador português. In: SANTOS, *op. cit.*, 2017, p.62.

¹⁰⁷ SANTOS, *op. cit.*, 2017, p.62.

¹⁰⁸ *Idem*, p.63.

¹⁰⁹ 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].

localidades da colônia portuguesa. Os achados de Cuiabá em 1718 seguiam as descobertas no rio Guaporé em 1734.¹¹⁰

Em 1725, o paulista Bartolomeu Bueno da Silva tivera encontrado esse metal precioso em Goiás. Na virada do Setecentos, a presença do ouro foi constatada na capitania da Bahia, nos sertões da Jacobina e Rio de Contas. Em Fanato e Araçuaí, os achados datam do ano de 1727. Ainda existem relatos de descobertas de ouro na década de 1750, em regiões distantes como Ceará, Sergipe e Goiás.¹¹¹ Para Capistrano de Abreu, “houve descobertos riquíssimos; Afonso Sardinha, dizia-se, deixara oitenta mil cruzados de ouro em pó. Há de entrar exagero nesta conta, ou pelo menos muito ogó haveria no monte”.¹¹²

As notícias sobre os achados do ouro no interior da Bahia foram datadas nas primeiras décadas do século XVIII. Em alguns relatos, as minas da Jacobina são descritas à distância de oitenta léguas da Cidade da Bahia. O principal roteiro de acesso era pela estrada da Cachoeira, mas os caminhos tornavam-se “ascabrozos” e “faltos” de água. O rendimento não correspondia aos gastos, “só nelas lavrarão ouro os moradores daquelas paragens que ajudados da conveniência dos mantimentos próprios façam, mas é certo, que é muito pouco”. A não conveniência da exploração e abertura das ditas minas foram confirmadas pela Governança do Senado da Câmara da Cidade da Bahia.¹¹³

Entendendo as circunstâncias do tempo presente: à pouca infantaria com que se acha esta praça: e haver dela as ditas minas oitenta legoas de distâncias, com vários caminhos, que lhe facilitarão as entradas, as quais muito dificultosamente se poderão evitar. Entendo que ainda que as ditas minas fossem de grande rendimento, só convém ao serviço de Vossa Majestade, que por hora se não bulha nelas, sem embargo de que toda agente que para elas tinha concorrido, não achando nenhuma conta ao pouco ouro que tirarão, pela excessiva defesa que faziam, se resolverão a não continuar naquele trabalho, e retiraram-se para suas casas.¹¹⁴

Embora parecesse impossível evitar a exploração das minas devido, principalmente, à facilidade dos caminhos, fertilidades das terras, brevidade da jornada e, sobretudo, ao grande interesse existente entre os moradores na exploração do ouro, a Coroa portuguesa confirmou a

¹¹⁰ RUSSEL-WOOD, John R. *Escravos e Libertos no Brasil Colonial*. Rio de Janeiro, Editora Civilização Brasileira, 2005, p.158.

¹¹¹ *Idem*.

¹¹² ABREU, Capistrano de. *Capítulos de História colonial (1500-1800)*. Rio de Janeiro, Editora M. Orosco & C, 1907, pp. 137-138.

¹¹³ AHU, Bahia Avulsos, cx. 06, doc. 84, (*Carta do governador-geral do Brasil Pedro de Vasconcelos em resposta a provisão rei D. João V referente as novas minas descobertas em Jacobina, Bahia, 15 de junho de 1712*).

¹¹⁴ *Idem*.

não abertura das ditas minas, aos 16 dias de julho de 1711. Além disso, insistia em penas para aqueles que se atrevessem a usá-las, declarando que “por nenhum modo consentireis que se frequentem, nem continuem”.¹¹⁵

Apesar da região de Jacobina ter sido conhecida desde o início do Setecentos por possuir cobre e prata, o governo português proibiu sua extração, tendo como principal justificativa evitar que incursões estrangeiras e prejuízos nas lavouras de tabaco e cana-de-açúcar desestabilizassem a economia e, conseqüentemente, a administração colonial. Enquanto as áreas mineradoras de Minas Gerais experimentavam a “explosão de euforia aurífera”, a liberação para a exploração das minas do interior da Bahia só fora concedida a partir de 1720. Essa autorização coincide com o período de criação das vilas de Jacobina e Rio de Contas.¹¹⁶

Em março de 1724, os moradores da povoação de São Miguel da Barra do Rio de Contas enviaram ao Rei D. João V solicitação requerendo a elevação da povoação à condição de vila.¹¹⁷ A representação declarava seu porto bastante conveniente aos que quisessem comercializar no seu domínio. Um ano depois, o sertanista Pedro Barboza Leal realizou a abertura do caminho que partia do sertão da Jacobina para o Rio de Contas, onde estabelecera vila com seu magistrado, implementando a cobrança de arrecadação dos quintos das ditas minas, tornando esses sertões, regiões economicamente ativas.¹¹⁸

A criação da vila do Rio de Contas foi sugerida pelo vice-rei ainda em 28 de outubro de 1722. Esta decisão tinha como objetivo realizar a cobrança devida dos quintos sobre o ouro explorado, uma vez que, por resolução do Conselho Ultramarino, as minas foram abertas oficialmente em 21 de outubro de 1721. A elevação dessas povoações à condição de vila proporcionou à Coroa portuguesa realizar controle e fiscalização da atividade mineradora. Além disso, também eram impostas medidas de controle da população. Neste contexto, o coronel Pedro Barboza Leal ficara encarregado da execução das ordens régias.¹¹⁹

Nomeado superintendente dos distritos de Jacobina e Rio de Contas na década de 1720, o coronel e sertanista Pedro Barboza Leal foi um importante explorador de caminhos, sendo o

¹¹⁵ AHU, Bahia Avulsos, cx. 06, doc. 84, (*Carta do governador-geral do Brasil Pedro de Vasconcelos em resposta a provisão rei D. João V referente as novas minas descobertas em Jacobina, Bahia, 15 de junho de 1712*).

¹¹⁶ VASCONCELOS, *op. cit.*, 1998, pp. 39-60.

¹¹⁷ AHU, Bahia Avulsos, cx. 16, doc. 15 A, (*Representação dos moradores da povoação de São Miguel da Barra do Rio de Contas ao Rei D. João V solicitando a elevação da referida povoação a condição de vila, 12 de março de 1724*).

¹¹⁸ AHU, Bahia Avulsos, cx. 18, doc. 11, (*Carta do Vice-rei Vasco Fernandes Cezar de Meneses ao Rei D. João V sobre a abertura do caminho que ligava Jacobina ao Rio de Contas e da criação de uma vila para cobrar e arrecadar os quintos das minas, Bahia, 19 de janeiro de 1725*).

¹¹⁹ ALMEIDA, Kátia Lorena Novais. *Escravos e libertos nas minas do Rio de Contas – Bahia, século XVIII*. Salvador, Editora EDUFBA, 2018, pp.32-33.

interlocutor da rede do vice-rei Vasco Fernandes Cezar de Meneses.¹²⁰ A vila do Rio de Contas, criada após a vila de Jacobina, foi edificada pelo sertanista que, seguindo ordens expressas do governo da Bahia, assentou a câmara nesta localidade, passando também a recolher os quintos referentes à exploração das minas.¹²¹

Pouco tempo depois, as prestações de contas enviadas ao rei D. João V sobre a chegada de ouro provenientes do sertão da Bahia confirmavam a efetiva extração deste minério nas referidas áreas mineradoras. A preocupação da administração portuguesa com os descaminhos do ouro tornou-se uma prática constante, sendo, portanto, conferido à casa da moeda o papel de confiscar as entradas e saídas de ouro nos dois distritos a cada três meses. O controle da produtividade também esteve atrelado à cobrança dos quintos, cuja conta deveria ser paga anualmente de julho a julho, e o valor correspondente era por sua vez abatido de acordo com o volume da produção.¹²²

Assim, as descobertas do ouro influenciaram a edificação dos antigos arraiais à condição de vilas. Os caminhos antigos transformaram-se em estradas reais, e outros roteiros foram abertos, como a estrada feita por Pedro Barboza Leal para ligar Jacobina ao Rio de Contas. Essas ações ocorreram devido à necessidade de instalar postos de registros e passagens, nas quais tropas de comboieiros e mineiros passavam suas cartas de guias, estabelecendo assim a logística para a constituição do comércio entre os portos do litoral e os sertões.¹²³

Ao promover a efetiva ocupação do interior da América portuguesa, a mineração estimulou aberturas de caminhos capazes de interligar as regiões sertanejas povoadas. Essas vias de circulações foram abertas atendendo aos objetivos socioeconômicos da Coroa portuguesa, cuja administração pretendia “escoar excedentes econômicos, abastecer-se do que carecia, enfim, controlar a população e fiscalizar a produção e a circulação de mercadorias.”¹²⁴ Segundo Eivaldo Fagundes Neves,

¹²⁰ CONCEIÇÃO, Héli da Santos. *O sertão e o Império: As vilas do ouro na Capitania da Bahia (1700-1750)*. Tese de Doutorado. PPHS/UFRJ, Rio de Janeiro, 2018, pp. 35-36.

¹²¹ *Idem*, p.165.

¹²² 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, Bahia, 07 de junho de 1726*).

¹²³ CONCEIÇÃO, *op. cit.*, 2018, p.165.

¹²⁴ NEVES, Eivaldo Fagundes & MIGUEL, Antonieta (Orgs.). *Caminhos do Sertão: Ocupação Territorial, Sistema Viário e Intercâmbios Coloniais dos Sertões da Bahia*. Salvador, Editora Arcádia, 2007, pp.20-21. A interiorização da metrópole foi uma temática discutida pela historiadora Maria Odila Leite da Silva Dias, em suas análises a autora considera a importância dos 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.

[...] os caminhos coloniais do sertão desempenharam os papéis de vias de comunicação e de artérias de intercâmbios comerciais e culturais entre diferentes regiões da Bahia e na conexão com as outras capitânicas, que articularam a formação do mercado colonial, um dos principais fatores da ruptura da colonização e da construção do Estado Nacional no Brasil.¹²⁵

A corrida pelo ouro também suscitou a demanda por terras para o estabelecimento da pecuária, associada à policultura agrícola. Estas atividades econômicas influenciaram a constituição de aglomerados populacionais assentados nos cursos dos caminhos sertanejos. Os roteiros foram frequentemente percorridos por mineradores, boiadeiros e tropeiros, sujeitos responsáveis pelo povoamento dos sertões, e pela formação da dinâmica mercantil interna.¹²⁶

Segundo Caio Prado Júnior, a prática da mineração e o avanço da criação de gado expressaram diferenciações importantes no processo de povoamento. A mineração possibilitou o “arranco brusco” do agente colonial fixado no litoral para o interior do continente. Além disso, os núcleos mineradores surgiram em regiões distantes dos principais pontos de correntes migratórias, acarretando, portanto, no surgimento de um espaço intermediário marcado por raras vias de comunicação. Tais articulações não respeitaram inteiramente os traçados dos roteiros originais das vias de circulação utilizadas pelos mineradores.¹²⁷ Para o autor,

Coisa muito diversa se passa pelas fazendas de gado. Dos seus focos, cujo principal é a Bahia, as fazendas, e com elas o povoamento, vão-se espraiando paulatinamente para o interior. A sua expansão é por contiguidade, e as populações fixadas no sertão conservam um contato íntimo e geograficamente contínuo com o seu centro irradiador.¹²⁸

Dessa forma, o estabelecimento das vias de circulação no interior foi possível graças aos caminhos e às vias fluviais que estruturaram a ocupação portuguesa nos espaços recém-conquistados.¹²⁹ O mapa do interior baiano do século XVIII demonstra como a abertura dos caminhos nos sertões da Bahia, que partiam da Cachoeira atingindo regiões como Boqueirão, Vila de João Amaro e Rio de Contas, esteve diretamente ligada ao curso dos rios.

Mapa 02 - Rios da Bahia, século XVIII

¹²⁵ NEVES; MIGUEL, (Orgs.), *op. cit.*, 2007, p. 21.

¹²⁶ *Idem*, p. 22.

¹²⁷ PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo (colônia)*. São Paulo, Editora Brasiliense (6ª edição), 1961, p.49.

¹²⁸ *Idem*, pp. 49-50.

¹²⁹ SANTOS, *op. cit.*, 2017, p.160.



Fonte: DHBN, Divisão de Cartografia, ARC.004,04,04,001. (*Mapa da Bahia*. Original,17). Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart525832/cart525832.jpg. (Acesso em agosto de 2019).

Muitos caminhos ligavam a capitania da Bahia, abrindo possibilidades de acesso à capitania de Minas Gerais. A descoberta das minas de Jacobina proporcionou a abertura de um roteiro que conectava este sertão à Cidade da Bahia, essa rota ficou conhecida como “caminho do ouro fino”. O sertanista baiano Joaquim Quaresma Delgado elaborou um roteiro sobre este caminho e demais trajetos percorridos.¹³⁰ De acordo com Neves, Quaresma narrou sua viagem em linguagem rude, indicando minuciosamente os itinerários.

“Da cidade da Bahia para as minas da Jacobina”, saiam-se pela passagem ou trapiche velho e seguia-se por Águas Compridas, rios pojoca e Catu dos Machados, Santo Antônio de Alagoinhas, Aramaris, São João da Água Fria, Saco do Moura, Serrinha, Tambuatá, Pindá, Cuiaté, Tanque do Papagaio,

¹³⁰ 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, pp. 137-138.

Várzea Grande, rios do Peixe, Itapicuru (Açú), Itapicuru Mirim, Tapera de João Dias e Santo Antônio da Jacobina.¹³¹

O caminho aberto por Pedro Barboza Leal, ligando as principais áreas mineradoras do sertão baiano, foi chamado de *Estrada Real* da Bahia. Além desta rota, a vila do Rio de Contas também esteve ligada a Muritiba por outro trecho registrado por Joaquim Quaresma Delgado.¹³² Os caminhos abertos no interior baiano não interligavam apenas os sertões, como também o Recôncavo e cidades portuárias como Cachoeira e Camamú.¹³³

Desde o século XVI, a abertura do caminho da Bahia ou currais do sertão suscitou explorações pelos principais rios do interior baiano, como o Jequitinhonha, Pardo, o rio das Contas e o São Francisco, influenciando a criação de gado às margens ribeirinhas.¹³⁴ Em virtude da condução das boiadas nos territórios sertanejos, muitas estradas foram encurtadas, facilitando o trânsito de pessoas e mercadorias.¹³⁵

O emaranhado de atalhos, picadas e estradas que convergiam seguindo a direção do rio São Francisco, tanto na Bahia quanto na região de Minas Gerais, era considerado *Caminhos dos Sertões* ou *Currais da Bahia*.¹³⁶ Este caminho partia inicialmente de Cachoeira, seguindo em direitura às regiões de Santo Antônio Amaro e Tranqueira. Logo após, alcançava-se o rio Verde e o rio das Velhas. Chegando à Barra do rio das Velhas, o acesso às regiões mineradoras era mais fácil, em virtude da existência de várias estradas abertas em função das minas descobertas.¹³⁷ Esse roteiro foi registrado pela primeira vez por Antonil em 1711, que observou ser “menos dificultoso, por ser mais aberto para as boiadas, mais abundante para o sustento e mais acomodado para as cavalgadas e para as cargas”.¹³⁸ O mapa abaixo contempla os principais roteiros abertos nos sertões da Bahia, pelos quais escoavam ouro e mercadorias diversas, incluindo escravizados.

Mapa 03 - Caminhos dos sertões, século XVIII

¹³¹ NEVES, Erivaldo Fagundes. “Roteiro de Joaquim Quaresma Delgado”. In: NEVES, Erivaldo Fagundes & MIGUEL, Antonieta (Orgs.). *Caminhos do Sertão: Ocupação Territorial, Sistema Viário e Intercâmbios Coloniais dos Sertões da Bahia*. Salvador, Editora Arcádia, 2007, p.60.

¹³² IVO, *op. cit.*, 2012, pp.138-140.

¹³³ *Idem*, pp.140-141.

¹³⁴ *Idem*, p.142.

¹³⁵ ABREU, *op. cit.*, pp. 129-130.

¹³⁶ SANTOS, Raphael Freitas. *Minas com Bahia: Mercados e negócios em um circuito mercantil setecentista*. Tese de Doutorado. PPGH/UFF, Niterói, 2013, p.64.

¹³⁷ 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/UFGM, Belo Horizonte, 2006, p.22.

¹³⁸ ANTONIL, *op. cit.*, 2007.



Fonte: PARAGUASSU, Marcos. “Roteiros de viagem para os sertões da Bahia no século XVIII”. In: NEVES, Eivaldo Fagundes & MIGUEL, Antonieta (Orgs.). *Caminhos do Sertão: Ocupação Territorial, Sistema Viário e Intercâmbios Coloniais dos Sertões da Bahia*. Salvador, Editora Arcádia, 2007, p.219.

A mineração e a criação de gado foram, portanto, atividades econômicas que influenciaram a abertura de novas estradas impulsionando a circulação de pessoas e mercadorias nos sertões da América portuguesa. A existência dessas rotas facilitou as comunicações e os trânsitos mercantis entre as principais povoações e à praça comercial situada no litoral baiano, tornando possível o comércio de mercadorias e a redistribuição de escravizados para os sertões da capitania.

A descoberta e exploração do ouro ao longo do século XVIII, além de gerarem lucratividade aos cofres da Coroa portuguesa, influenciaram o surgimento do mercado interno baseado no comércio de abastecimento da região centro-sul. Tais redes comerciais foram responsáveis pelas conexões de vários mercados “a saber: os coloniais (das várias capitanias), africanos e reinóis”.¹³⁹

¹³⁹ 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.

Segundo Kelmer Mathias, todo sistema econômico depende do deslocamento geográfico de mercadorias e riquezas. Tal deslocamento também fez parte do comércio ultramarino, assim como do comércio interno de escravizados. Nesse caso, as ligações existentes entre os mercados mineiros e suas principais regiões abastecedoras de mercadorias, contribuíram para a constituição de novos espaços mercantis, devido a articulação espacial entre tais regiões, e a incorporação de várias localidades ao sistema mercantil atlântico.¹⁴⁰ Sendo assim, o espaço econômico do ouro constituiu-se a partir dos circuitos mercantis decorrentes da demanda por mercadorias, serviços ou mesmo mão de obra nas áreas de mineração.¹⁴¹ Para esse pesquisador,

No que toca ao espaço econômico do ouro, a proposta sugere apreender sua inserção no sistema econômico atlântico em duas vias, a saber: a) um espaço estruturante desse sistema na medida em que fomentou alguns dos seus circuitos mercantis e engendrou outros tantos – ou seja levou a sua reestruturação a lógica de funcionamento; b) um espaço estruturado por este sistema na medida em que várias das forças atuantes em seu interior, provinham de regiões externas a ele. De toda sorte, e pelo bem do melhor entendimento, penso em termos de um sistema econômico atlântico uno, donde o espaço econômico do ouro era um dos espaços que dele tomavam parte. Vale lembrar que, pelo circuito do tráfico atlântico de escravos, esse espaço econômico era constituído diretamente pelas capitânias da Bahia/Pernambuco, de Minas Gerais e do Rio de Janeiro, pela África e por Portugal e, indiretamente, por Inglaterra, Holanda e França e Estado da Índia.¹⁴²

A mineração, ao movimentar economicamente os sertões do Brasil, influenciou a constituição do mercado interno estruturado pelo trânsito de pessoas e mercadorias, incluindo escravizados. A formação deste novo circuito mercantil escravista favoreceu os intercâmbios comerciais entre o porto baiano e as localidades sertanejas. Seguindo os caminhos do comércio interno, os comerciantes de escravizados abasteciam os sertões da América lusa. Tal processo de redistribuição foi fiscalizado pela Coroa portuguesa desde a primeira metade do século XVIII por meio da implementação da política de passaportes e da arrematação de contratos particulares. Os mecanismos fiscais empregados pela administração colonial para supervisionar o comércio interno de escravizados será analisado na seção seguinte.

¹⁴⁰ MATHIAS, *op. cit.*, 2012, pp. 27-30.

¹⁴¹ *Idem*, pp. 27-29.

¹⁴² MATHIAS, Carlos L. Kelmer. “Como se fossem bens de Morgado”: Considerações teórico-metodológicas acerca do espaço econômico do ouro e do sistema econômico atlântico. In: *op. cit.*, RIBEIRO, Alexandre Vieira; MATHIAS, Carlos Leonardo Kelmer; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá; GUIMARÃES, Carlos Gabriel (Orgs). *Ramificações Ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do Atlântico luso – Século XVIII*. Editora Mauad/FAPERJ. Rio de Janeiro, 2017, p.60.

1.3 Entre caminhos e contratos: o comércio interno de escravizados

A chegada do projeto colonizador aos territórios sertanejos foi viabilizada pela ação “de caçadores de índios, exploradores, missionários, ocupadores, pioneiros e agentes do governo”.¹⁴³ Tais expedições culminaram-se na consolidação do processo de interiorização da colonização portuguesa. Além da abertura de novas vias de circulações à utilização dos caminhos indígenas já existentes nos vastos territórios, favoreceram a mobilidade social dos agentes coloniais, durante o período de ocupação luso-brasileira. Ao verificar o contexto político vivenciado pela América portuguesa no início do século XVIII, Laura de Mello e Souza considera,

[...] a descoberta do ouro havia provocado um desequilíbrio sem precedentes. Levas migratórias desabaram sobre a nova região das Minas, que até finais do século XVIII fora morada de índio e cenário eventual das andanças paulistas. Esses caudais humanos vinham das regiões de colonização mais antiga e eram formados tanto por habitantes luso-brasileiros de Salvador ou do Rio de Janeiro quanto por reinóis atraídos do além-mar ante a possibilidade do enriquecimento fácil.¹⁴⁴

A expansão das áreas povoadas para o interior promoveu uma série de problemas administrativos e judiciais. A vida da população sertaneja tornara-se cada vez mais difícil, devido à crescente necessidade de recorrer à capital baiana ou cidades litorâneas, para obtenção de documentos legais, decisões de cunho administrativo e até mesmo a proteção do Estado. As dificuldades encontradas na comunicação e no transporte, e as longínquas distâncias entre as áreas povoadas, impossibilitavam a supervisão judicial a partir de Salvador. Os desembargadores enviados aos sertões manifestavam relutância em deixar a capital, muitos tinham dificuldade para conseguir comida e abrigo nas povoações sertanejas. Essas condições aumentavam substancialmente a ilegalidade no interior da América portuguesa.¹⁴⁵ Além disso, também diminuíram as possibilidades da Coroa portuguesa promover uma fiscalização mais eficaz pelos territórios sertanejos.

Em correspondência ao Rei D. João V, no dia 24 de janeiro de 1725, o vice-rei Vasco Fernandes Cezar de Menezes recomendava a criação do cargo de ouvidor-geral para o Rio de

¹⁴³ SANTOS, *op. cit.*, 2017, p.160.

¹⁴⁴ MELLO E SOUZA, Laura de. *O sol e a sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII*. São Paulo, Editora Companhia das Letras, 2006, p.81.

¹⁴⁵ SCHWARTZ, Stuart B. *Burocracia e Sociedade no Brasil Colonial. O Tribunal Superior da Bahia e seus desembargadores 1609-1751*. São Paulo, Editora Companhia das Letras, 2011, p. 208.

Contas, Jacobina e Rio São Francisco, “erigindo-se também uma vila no arraial, ficando esta comarca distinta e separada e entregue a jurisdição dela ao ministro novamente eleito”. Segundo o Conde de Sabugosa, em virtude do crescimento das vilas de Jacobina e Rio de Contas e da existência de muitas povoações no interior da capitania, somado às grandes distâncias entre os sertões e a capital, não seria possível ao ouvidor-geral da Bahia cumprir suas obrigações com estas localidades. Além disso, declarava que “a multiplicação de vilas e justiças consiste não só a obediência do sertão, mas o evitar as mortes, e mais insultos que por esta falta acontecem nele”.¹⁴⁶

No entanto, as medidas empreendidas pelo governo da capitania da Bahia não foram suficientes para assegurar o controle da criminalidade presente nos sertões baianos. Para Geraldo Silva “não só os crimes continuaram a existir, como muitas vezes os próprios oficiais responsáveis por combatê-los, embebidos em interesses particulares, transgrediam as leis ou simplesmente agiam de forma contrária às ordens que recebiam referente à execução de mandatos judiciais”.¹⁴⁷

Segundo Stuart B. Schwartz, a partir do governo de D. João de Lencastre (1694-1702) e seu sucessor, Vasco Fernandes Cezar de Meneses (1720-1735), a administração portuguesa começou a empreender esforços para proporcionar uma melhor administração, através da implantação de base judicial estabilizada nos sertões. Neste momento, muitas povoações do interior foram incorporadas como municipalidades, e cada povoação passaria a ter um juiz ordinário. Além disso, a Coroa portuguesa passou a introduzir nessas regiões magistrados profissionais tanto no nível local quanto no regional (comarcas).¹⁴⁸ No entanto, a expansão do aparelho judicial para os territórios sertanejos desenvolveu-se de forma lenta e gradual.¹⁴⁹

O alargamento da administração da justiça para os domínios coloniais conheceu diferenciados ritmos de expansão, tendo um desenvolvimento mais acelerado a partir da descoberta do ouro na América portuguesa. Visando estabelecer o controle real nestes novos domínios, a Coroa portuguesa passou a enviar os oficiais régios para tratar dos assuntos da

¹⁴⁶ AHU, Bahia Avulsos, cx. 18, doc. 22, (*Carta do vice-rei, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes Cezar de Meneses ao rei D. João V recomendando que se crie o cargo de ouvidor-geral para o Rio de Contas, Jacobina e Rio São Francisco, Bahia, 24 de janeiro de 1725*).

¹⁴⁷ 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, p. 42.

¹⁴⁸ SCHWARTZ, *op. cit.*, 2011, pp. 209-210.

¹⁴⁹ Uma boa discussão sobre a expansão do aparelho judicial português para os sertões, bem como o funcionamento da comarca da Jacobina e a atuação dos funcionários régios, pode ser verificada em CONCEIÇÃO, Héliida Santos. “Governando a periferia: A criação da comarca da parte do Sul da Bahia no Império Ultramarino Português – Século XVIII”. In: *XII Jornada de Estudos Históricos*, PPGHIS-UFRJ, Rio de Janeiro, 2017, pp.01-25.

justiça e da fazenda. Somado a isso, houve a criação de magistraturas para a administração da justiça, como juízes de fora e ouvidores, além do envio de administradores de natureza militar, fiscal e econômica para os espaços sertanejos.¹⁵⁰

Para Nuno Camarinhas, a partir da descoberta do ouro no interior da colônia, o desenvolvimento do aparelho judicial português passou a reproduzir-se com base “na manutenção da ordem e do funcionamento da extração e envio da produção para a metrópole”. Portanto, a exploração do ouro e a produção agrícola levou a Coroa portuguesa a criar magistraturas capazes de controlar a circulação desses produtos. Essa fiscalização era dada em função da cobrança de impostos. Esta prática manifestava-se como uma preocupação particular da Coroa, em virtude da existência de corrupção exercida pelas autoridades locais.¹⁵¹

Além do controle fiscal empregado nessas atividades comerciais, a exploração do ouro influenciou o surgimento de outra dinâmica mercantil controlada pela Coroa portuguesa: o comércio interno de escravizados. Esta atividade também não passou despercebida “aos olhos” da administração, devido à grande lucratividade que o comércio negreiro gerava aos cofres do estado português. Com isso, esta seção verifica os mecanismos fiscais empregadas pela administração portuguesa, para controlar o comércio de escravizados no interior da colônia, ao longo do século XVIII.

A pesquisadora Carla Maria Junho Anastasia, ao estudar as regiões mineiras durante a primeira metade do século XVIII, observou a generalização de conflitos intra-autoridades como o resultado do fracasso da administração metropolitana nas Minas. Amparada pelas análises de Luciano Martins que aponta para impossibilidade da área de exploração do ouro ser dominada pelos dispositivos de controle que eram submetidos a área açucareira através do “pacto colonial” - conceito político trabalhado por Caio Prado Júnior em sua obra *Formação do Brasil Contemporâneo (colônia)* que enfatiza a metrópole como detentora do monopólio da produção colonial- Anastasia afirma que “a imposição da ordem pública tornou-se requisito essencial para submeter a população das minas e, em consequência, garantir a arrecadação dos tributos”.¹⁵²

Portanto, a região minerada dificilmente foi controlada por determinações econômicas e administrativas implementadas por tal política, uma vez que a exclusividade da metrópole não

¹⁵⁰ CAMARINHAS, Nuno. “O Aparelho Judicial Ultramarino português. O caso do Brasil (1620-1800)”. In: *Almanack brasiliense*, nº 09, maio de 2009, pp. 85-86.

¹⁵¹ CAMARINHAS, *op. cit.*, 2009, pp. 87-88.

¹⁵² ANASTASIA, Carla Maria Junho. *Vassalos e Rebelde: violência coletiva nas Minas na primeira metade do século XVIII*, Belo Horizonte, C/ Arte, 1998, pp.09-27. Citação à página 16. Ver PRADO JÚNIOR, Caio, *op. cit.*, 1961.

impossibilitou a acumulação interna e a concretização de interesses individuais de agentes econômicos, havendo, portanto, autonomia na dinâmica interna colonial.¹⁵³ Neste caso, a arrecadação de impostos conferida aos arrematantes particulares, assim como as atividades mercantis movimentadas por um número amplo de mercadores que estabeleciam relações comerciais com diversos portos, são contrárias as teorias do “pacto colonial” e do “exclusivo metropolitano”.¹⁵⁴

A prática de conceder a particulares contratos arrematados para cobrar direitos, comercializar produtos e abastecer regiões e instituições, pertence à dinâmica administrativa das monarquias do Antigo Regime. Tais operações fiscais ofereciam vantagens à Coroa portuguesa, como a fiscalização da cobrança de impostos em vastos territórios, e a segurança na obtenção de rendas a partir do recolhimento dos direitos.¹⁵⁵ Desta forma, o comércio de escravizados conduzidos da Cidade da Bahia para minas e sertões da América Lusa, fiscalizado por meio da arrematação de contratos a particulares também esteve inserido nesta dinâmica interna administrativa da colônia portuguesa.

No início da exploração das áreas mineradoras, diversas políticas fiscais e administrativas foram impostas aos mineiros. Os escravizados, percebidos pela Coroa como mão de obra essencial para prover a produção nas minas, representavam uma rica fonte de receita. Além das taxas alfandegárias, as mercadorias que adentravam os sertões estavam sujeitas ao pagamento de encargos. As taxas pagáveis nas entradas das minas e o alto custo do transporte de escravizados das cidades portuárias ao interior eram repassados ao mineiro, tornando esta atividade um comércio bastante lucrativo.¹⁵⁶

¹⁵³ ANASTASIA *op. cit.*, 1998, 139.

¹⁵⁴ FARIA, Sheila de Castro. “A colônia é mais embaixo: a consagrada tese do Pacto Colonial de Caio Prado Júnior merece revisão. A sociedade brasileira era muito mais complexa do que se supunha”. In: *Revista de História*, 2008, pp.01-03.

¹⁵⁵ OSÓRIO, Helen. “As Elites Econômicas e a arrematação dos contratos reais: O exemplo do Rio Grande do Sul (século XVIII)”. In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda de; GOUVÊA, Maria de Fátima (Orgs.), *O antigo regime nos trópicos: A dinâmica imperial portuguesa (Séculos XVI – XVIII)*, Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 2001, pp. 109-110. A cultura política do Antigo Regime português é marcada pela existência de mecanismos que promoviam o enriquecimento, e pela mobilidade social presente no seu Império ultramarino. Segundo Russell-Wood, vários pesquisadores estão reavaliando o Antigo Regime, atentando-se, às formas pelas quais o Brasil e outras partes do Império, encontravam-se norteadas por mentalidades e práticas pertencentes a este sistema. Tais pesquisadores discutem como o acesso aos favores régios e aos contratos poderiam representar status social e instrumento para acumulação de riquezas, uma vez que, o Antigo Regime é caracterizado por assumir formas de doações de mercês reais e mercês régias, e pela concessão de direitos monopolistas e privilégios. In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda de; GOUVÊA, Maria de Fátima (Orgs.), *O antigo regime nos trópicos: A dinâmica imperial portuguesa (Séculos XVI – XVIII)*, Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 2001, pp. 11-25.

¹⁵⁶ RUSSEL-WOOD, *op. cit.*, 2005, pp.162-163.

Nos caminhos usados para ter acesso aos centros mineradores encontravam-se estabelecimentos fiscais, os chamados “registros”, localizados à beira de vias terrestres ou fluviais, que tinham como objetivo arrecadar os direitos de entradas naquelas localidades. Tais direitos pertenciam à Coroa e eram administrados pela Fazenda Real ou arrematados por contratadores. Guardados por destacamentos militares, estes portos fiscais controlavam a saída do ouro das minas, evitando a ocorrência de descaminhos e contrabandos. Além disso, fiscalizavam e cobravam taxas sobre as pessoas, animais e produtos. Para obter maior controle das passagens, os postos não possuíam pontos fixos, podendo ser transferidos de uma localidade para outra.¹⁵⁷

Em janeiro de 1727, o cargo de administrador para um dos caminhos das minas dos escravos foi concedido a José da Silva.¹⁵⁸ Três anos mais tarde, Vasco Fernandes Cezar de Meneses informava ao rei D. João V a execução da provisão real sobre o não abatimento que deveria ser feito no preço do contrato dos caminhos do Rio de Janeiro, Bahia e sertão para as Minas Gerais, devido à deserção dos moradores que se deslocaram desta região para explorar os novos descobrimentos nas minas do rio de São Mateus.¹⁵⁹

Como a deserção provocou o não pagamento das taxas estipuladas pela Fazenda Real, ações foram tomadas para assegurar a boa arrecadação do contrato. Neste caso, a nova cobrança realizada por Thomas Francisco e seus procuradores deveriam ser efetuadas apenas nos caminhos que davam acesso às minas do rio de São Matheus e nos distritos que influenciaram a deserção dos moradores das Minas Gerais. Todas as minas criadas antes dessa deserção estavam isentas do pagamento. Tal medida tinha como objetivo garantir o respeito sobre a arrematação dos contratos, evitando a ocorrência de confusões futuras.¹⁶⁰

Portanto, o recolhimento dos direitos das entradas constituía-se como uma medida administrativa capaz de exercer o controle sobre a arrecadação e fiscalização das atividades de mineração e comércio. Os registros de entradas deveriam ser administrados por um provedor que realizava o exame, anotação e emitia a certidão comprovando a passagem dos comboios e

¹⁵⁷ ELLIS, Myriam. “Contribuição ao estudo do abastecimento das zonas mineradoras do Brasil no século XVIII”. In: *Revista de História da USP*, 1958, pp. 436-437.

¹⁵⁸ AHU, Bahia Avulsos, cx. 25, doc. 26, (*Requerimento de José da Silva ao Rei D. João V solicitando provisão para ir de Lisboa para a Cidade da Bahia para assumir o cargo de administrador de um dos caminhos das minas dos escravos, Bahia, 27 de janeiro de 1727*).

¹⁵⁹ AHU, Bahia Avulsos, cx. 31, doc. 19, (*Carta do vice-rei Vasco César de Meneses ao rei João V informando que mandou executar a provisão real sobre o preço dos contratos dos caminhos do Rio de Janeiro, Bahia e sertão para as minas Gerais, Bahia, 26 de abril de 1730*).

¹⁶⁰ AHU, Bahia Avulsos, cx. 31, doc. 19, (*Carta do vice-rei Vasco César de Meneses ao rei João V informando que mandou executar a provisão real sobre o preço dos contratos dos caminhos do Rio de Janeiro, Bahia e sertão para as minas Gerais, Bahia, 26 de abril de 1730*).

mercadorias. Esta atividade era auxiliada por escrivão e por soldados que realizavam a segurança dos postos fiscais. Além disso, havia o contador do registro, encarregado pela contagem dos ganhos dos funcionários. Tais registros multiplicavam-se “na medida em que cresciam o contrabando e o descaminho do ouro. Nestes postos tributavam-se as mercadorias de fazenda seca e molhada e também escravos”.¹⁶¹

No terceiro dia de outubro de 1749, o contrato sobre o regimento das entradas de Jacobina e Rio de Contas fora concedido a João Alvares Vieira pelo presidente do Conselho Ultramarino, o senhor Marquês de Penalva. O contrato, assinado para o período de três anos, estabelecia o preço de um conto de reis por ano, livre para a Fazenda Real. Ao contratador estava acordado o pertencimento de todos os direitos pagáveis dos caminhos que dão acesso às minas de Jacobina e Rio de Contas e dos novos caminhos que forem abertos durante o tempo do seu contrato.¹⁶²

O documento prevalecia a autonomia do contratador, quanto a decisão de mudar os registros “mais para dentro do Sítio em que estão, mas sempre lhe ficarão pertencendo os direitos de tudo o que entrar do antigo limite para dentro até o último dia do seu contrato”. Ao constar a existência do descaminho, a ordem encaminhada ao contratador ditava a apreensão e a tomada, sendo o caso sentenciado pelo provedor da fazenda, e julgando-se perdido, pertenceria à importância ao contratador.¹⁶³

Além disso, o contrato determinava que as cargas trazidas pelos viandantes só poderiam ser vendidas depois do pagamento dos direitos. Caso os direitos não fossem recolhidos, as vendas seriam impedidas e o contrato seguiria em grande ruína “e aos ditos viandantes, que com o temor das devassas de janeiro nem há quem lhes compre, nem os ditos viandantes vendem, e com essa demora entra menos fazenda para as Minas”. Esta decisão seria publicada em editais espalhados pelos caminhos de acesso às regiões mineradoras. O pagamento também evitava que os soldados tomassem seus escravos e cavalos, em razão do grande prejuízo, ao Contrato e aos moradores das ditas Minas.¹⁶⁴ As devassas publicadas em janeiro de 1701 determinavam:

[...] que dos negros, que de Angola forem ao Rio de Janeiro se tirem os duzentos todos os anos para os Paulistas, que se lhes hão de vender pelo preço

¹⁶¹ IVO, *op. cit.*, 2012, pp.197-198.

¹⁶² APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 626, Contrato entre o Conselho Ultramarino e João Alvares Vieira, do rendimento das entradas de Jacobina e Rio de Contas, 1749. *Regimentos e contratos (Impressos) 1674 -1822.*

¹⁶³ *Idem.*

¹⁶⁴ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 626, Contrato entre o Conselho Ultramarino e João Alvares Vieira, do rendimento das entradas de Jacobina e Rio de Contas, 1749. *Regimentos e contratos (Impressos) 1674 -1822.*

porque se vendem os da terra havendo para isto Livro de Registro; e dos mais negros se não podem vender algum aos Paulistas; o mesmo se praticava nesta e mais capitânicas deste Estado sob pena do vendedor pagar a valia do negro em dobro, a metade para o denunciante, a outra para a fazenda de Vossa Majestade.¹⁶⁵

O cargo de contratador do recolhimento dos direitos do contrato supracitado fora leiloado em Lisboa, pelo Conselho Ultramarino. Este órgão, estabelecido em 1642, passou a suplantar o Conselho da Fazenda, assumindo o controle de todos os assuntos de caráter civil e militar, exceto as nomeações dos letrados para a magistratura colonial, que permaneceu no controle do Desembargo do Paço.¹⁶⁶

Em correspondência ao rei D. João V datado de vinte de agosto do ano de 1731, o vice-rei Vasco Fernandes Cezar de Meneses informava sobre o trabalho desenvolvido “com o despacho dos negros que vão para as minas ainda que não pareça grande por não ter mais obrigação do que examinar se tem já pago os direitos e passar passaporte deles e as pessoas que os levam [...]”.¹⁶⁷ Como as demais atividades mercantis estabelecidas no território sertanejo, o comércio interno de escravizados também esteve atrelado ao pagamento de direitos através da arrematação dos contratos. Em julho de 1736, o contrato sobre o rendimento dos escravos que partiam da Bahia por mar e terra para as Minas, Rio de Janeiro, e mais partes, por período de três anos, fora concedido a José de Barros Vale. O contratador deveria repassar à Fazenda Real o valor de nove mil cruzados e cinco mil reis, por cada ano determinado pelo contrato. Além disso, também ficaria ao encargo de José de Barros Vale garantir o único pagamento dos direitos para cada escravo destinado aos sertões.¹⁶⁸

Pertence ao contratador o direito de nove mil reis por uma vez somente que paga cada escravo, que sair para as minas do ouro, do dito porto da Bahia, por terra como por mar; como também dos que forem para as vilas do Parati, Ilha Grande, Pernagoã, Vila de Santos, São Paulo e mais partes daquela repartição, que até o presente se costuma pagar à Fazenda Real no contrato, que concorre e não poderá pessoa alguma de qualquer condição ou estado que seja, levar, ou mandar escravo, sem primeiro ser despachado pela provedoria da Fazenda Real.¹⁶⁹

¹⁶⁵ AHU, Bahia Avulsos, cx. 05, doc. 30, (*Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre o que informa o governador e capitão-geral do Brasil Luís Cesar de Menezes acerca do meio que usou para tirar devassa dos transgressores da lei que venderam e mandaram negros para as minas, Lisboa, 09 de agosto de 1706*).

¹⁶⁶ SCHWARTZ, *op. cit.*, 2011, p.198.

¹⁶⁷ APEB, Seção Colonial, Provincial, Maço 21, *Ordens Régias 1730-1731*, fl.165.

¹⁶⁸ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 454-1, *Contrato dos direitos dos escravos (Impressos) 1739*.

¹⁶⁹ *Idem*.

Devido à grande quantidade de levas de escravizados que partiam da Bahia ou Pernambuco para o Rio de Janeiro e Vila de Santos, o contrato determinava o uso das cartas de guias para registrar o nome das pessoas que transportavam escravos para as minas. Essa medida garantiria aos agentes comerciais o direito pelo não pagamento dos impostos no Rio de Janeiro ou Santos por já terem efetuado o pagamento no porto de onde saíram.¹⁷⁰

O uso de uma única guia para cada transporte garantia que outras pessoas não introduzissem novos escravos com as mesmas guias, deixando, portanto, de efetuar o abatimento dos direitos da Fazenda Real. “Todas as pessoas que levarem escravos para as minas pelos ditos portos, serão obrigados a apresentá-las em termo de quinze dias depois da sua chegada ao provedor da Fazenda, para se registrarem e tomarem as confrontações pelo escrivão”.¹⁷¹ Além disso, o contrato também estabelecia:

A cujo cargo estiver o dito despacho que se lançará num livro de registro que haverá para o dito efeito, para por este modo se poder vir no conhecimento assim dos escravos, como das pessoas que os levam para as minas e se evitar, que com uma mesma guia se possam introduzir muitos escravos, e o mesmo se observará com as pessoas, que os trouxeram das minas para os tornarem a levar para elas: Cominação, que não se registando umas e outras cartas de guia no referido termo, não só ficaram por esta causa nulas e sem nenhum vigor, mas serão as ditas pessoas presas, e castigadas como transgressores dos descaminhos da Fazenda Real, e os escravos que assim se descaminharem, serão perdidos, no que se procederá executivamente, observando-se nesta condição o que se pratica sua arrecadação dos direitos das dízimas das Alfândegas.¹⁷²

A instauração das guias de despachos, contendo registros de passaportes dos agentes que comercializavam cativos para os sertões, visavam promover o controle real sobre este comércio nas povoações fixadas nos sertões da América portuguesa. Essa medida foi implementada logo no início do século XVIII, quando o não cumprimento das ordens régias, que proibiam a exploração das minas e o envio de escravizados para as áreas mineradoras, motivou a Coroa portuguesa a criar novos mecanismos para manter a ordem e supervisionar a circulação de pessoas e mercadorias nos novos domínios coloniais.

Além da interdição das minas baianas, as primeiras décadas do Setecentos também ficaram marcadas pela desautorização dos envios dos escravos às áreas mineradoras. Segundo Albertina Vasconcelos, por meio do alvará datado de 13 de outubro de 1706, a Coroa

¹⁷⁰APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 454-1, *Contrato dos direitos dos escravos (Impressos)* 1739.

¹⁷¹*Idem.*

¹⁷²*Idem.*

portuguesa justificava a existência de tal proibição em virtude da falta de escravos para a realização dos trabalhos nos engenhos e nas culturas de tabaco, nesse momento, atividades econômicas prioritárias para a administração colonial. No entanto, a ineficácia das proibições manifestada pelas constantes transgressões às ordens régias levou a Coroa Portuguesa a flexibilizar essa medida.¹⁷³ Para a historiadora,

Tal proibição consignada em lei, se caracterizou como letra morta. Para as minas baianas foram enviados escravos, desde que pagassem os tributos devidos, numa clara demonstração da flexibilidade na atuação dos representantes do poder metropolitano na colônia, vulneráveis às pressões e aos interesses locais [...].¹⁷⁴

Em julho de 1722, ao solicitar o direito pela exploração das lavras de ouro nas minas descobertas, os moradores de Jacobina já negociavam as dívidas referentes à compra dos escravos, justificando que a falta dos cativos resultaria na inutilidade das áreas mineradoras.¹⁷⁵ No mesmo ano, o vice-rei Vasco Fernandes Cezar de Meneses, estabelecendo o valor tributado por cada escravo transportado da Cidade da Bahia para as minas do ouro, determinava o acréscimo ao imposto acertado pelo Marquês de Andeja. O valor anteriormente delimitado em quatro mil e quinhentos reis passaria a corresponder o equivalente a nove mil reis.¹⁷⁶

Essas determinações visavam manter o controle fiscal no comércio de escravizados expandido para o interior do continente, uma vez que as leis que garantiam as proibições manifestaram grandes falhas. A violação e impugnação das leis régias tornou-se uma prática bastante difundida na América lusa. O pesquisador Antônio Manuel Hespanha afirma que essas ações foram o resultado do pluralismo do ordenamento jurídico europeu de Antigo Regime. O direito colonial brasileiro, marcado por controvérsias e por argumentos com sentidos opostos, culminou em soluções contraditórias na aplicação da lei.¹⁷⁷ Essas transgressões às ordens régias também estiveram vinculadas ao contexto de incerteza jurídica presente na estrutura do direito colonial da América portuguesa.

¹⁷³ VASCONCELOS, *op. cit.*, 1998, pp.40-41.

¹⁷⁴ *Idem*, p.47.

¹⁷⁵ AHU, Bahia Avulsos, cx. 12, doc. 88, (*Representação dos moradores de Jacobina ao Rei D. João V sobre a lavra do ouro, solicitando provisão para não se executarem sobre os escravos as dívidas particulares que tiverem ocupados com a extração do ouro, Bahia, 22 de julho de 1722*).

¹⁷⁶ AHU, Bahia Avulsos, cx. 12, doc. 95, (*Carta do Vice-rei Vasco Fernandes Cezar de Meneses ao Rei D. João sobre o acréscimo aplicado no imposto que paga cada escravo que vai para as minas, Bahia, 29 de julho de 1722*).

¹⁷⁷ HESPANHA, Antônio Manuel. "Direito Comum e Direito Colonial". In: *Panóptica*, ano 1, n. 3 (2006), pp. 95-101.

Assim, o passaporte foi instituído nas primeiras décadas do século XVIII, sendo usado como forma de controle sistemática sobre a proibição da livre circulação de pessoas e mercadorias para as regiões mineiras, acionando ao mesmo tempo mecanismos de arrecadação fiscal.¹⁷⁸ O passaporte correspondia a um registro das remessas de escravos despachados do porto com destino aos sertões da América lusa. Estas guias continham informações referentes à data do despacho, o nome do comerciante, a quantidade de escravos, o destino no interior da América portuguesa e outros dados ligados ao sexo e a nação dos cativos. Dessa forma, a Coroa portuguesa regulava a atividade de redistribuição, exigindo dos negociantes essa documentação específica, ficando a serviço dos funcionários do contratador a fiscalização dos registros dos envios de escravos.¹⁷⁹

Desde o início do Setecentos, a administração colonial já havia determinado que nenhuma pessoa poderia levar escravos para as minas sem apresentar a carta de guia contendo o nome dos carregadores. Após o pagamento dos direitos, as cartas deveriam ser fixadas nos editais.¹⁸⁰

No entanto, um grupo de homens de negócios e viandantes da carreira das minas e sertões do Brasil se opôs sobre a forma de passar cartas de guias impressas no contrato dos escravos que saíam do porto baiano para as minas. As guias impressas foram implantadas visando uma melhor arrecadação dos ditos direitos, pertencendo aos comerciantes, o custo pelo envio de cartas impressas que saíam da Bahia. Além disso, as cartas feitas com várias letras dos oficiais da Fazenda Real provocavam muitos descaminhos dos direitos dos escravos.¹⁸¹

Como reação a esta provisão real, João da Costa e Sousa e demais comerciantes enviaram um requerimento ao rei D. João V, comunicando que a introdução das cartas de guias impressas, seria prejudicial aos seus negócios, justamente por promover muitas dúvidas e litígios aos comerciantes. Além disso, muitas vezes os escravos eram despachados sem ainda terem feito a menção da pessoa que os carregara para várias pessoas em diferentes partes.

¹⁷⁸ VASCONCELOS, *op. cit.*, 1998, p.228.

¹⁷⁹ RIBEIRO, *op. cit.*, 2005, p.95-97.

¹⁸⁰ AHU, Bahia Avulsos, cx. 25, doc. 45, (*Requerimento de Jerônimo Lobo Guimarães, ao Rei D. João solicitando que nenhuma pessoa leve escravos para as minas sem cartas de guia dos nomes próprios nomes e que sejam fixados em editais, Bahia, 10 de fevereiro de 1727*).

¹⁸¹ AHU, Bahia Avulsos, cx. 36, doc. 15, (*Carta do provedor-mor da Fazenda Real, ao Rei D. João comunicando a oposição de João da Costa e Souza e demais homens de negócios e viandantes da carreira das Minas e sertão contra a provisão real sobre a forma de passar as cartas de guia do contrato dos escravos, Bahia, 05 de novembro de 1731*).

Portanto, devido ao grande prejuízo que as ditas guias impressas iriam causar aos suplicantes, era solicitado ao rei a continuidade do uso das guias manuscritas.¹⁸²

Devido aos grandes prejuízos e à evasão dos comboieiros por não conseguirem chegar às minas no tempo de três meses, período estipulado pela nova carta impressa, o desembargador e provedor mor, Pedro de Freitas Tavares Pinto, permitiu a continuação do uso das cartas manuscritas sem o embargo da Provisão real. O provedor justificava que nessas cartas nunca havia sido delimitado o tempo, a não ser nos passaportes nos quais as partes requeriam. Nesse caso, davam-se um tempo de seis meses, que era o tempo necessário para chegar às minas, devido aos contratemplos encontrados pelos caminhos, principalmente por sair do porto baiano com cargas e escravos.¹⁸³

No entanto, a Coroa portuguesa concedeu licença para usar as cartas de guias impressas, alegando que o uso desta medida evitaria os descaminhos que frequentemente ocorriam com o uso das cartas manuscritas “e que se lhe passou ordem para o provedor da Fazenda Real da Cidade da Bahia admitir de letra redonda [carta impressa] e não manuscrita”. Nas ditas cartas de guia estavam presentes as informações necessárias para viabilizar o controle sobre a circulação de escravizados no interior da América portuguesa, como por exemplo, a quantidade de escravizados, nomes de agentes comerciais e a definição sobre quais rotas seriam usadas pelos redistribuidores. A imagem a seguir reproduz uma cópia da carta de guia impressa.¹⁸⁴

¹⁸² AHU, Bahia Avulsos, cx. 36, doc. 15, (*Carta do provedor-mor da Fazenda Real, ao Rei D. João comunicando a oposição de João da Costa e Souza e demais homens de negócios e viandantes da carreira das Minas e sertão contra a provisão real sobre a forma de passar as cartas de guia do contrato dos escravos, Bahia, 05 de novembro de 1731*).

¹⁸³ *Idem.*

¹⁸⁴ *Idem.*

Figura 02 - Carta de Guia Impressa, 1731



Fonte: AHU, Bahia Avulsos, cx. 36, doc. 15, (Carta do provedor-mor da fazenda real, ao Rei D. João comunicando a oposição de João da Costa e Souza e demais homens de negócios e viandantes da carreira das Minas e sertão contra a provisão real sobre a forma de passar as cartas de guia do contrato dos escravos, Bahia, 05 de novembro de 1731).

A partir da segunda metade do século XVIII, este processo de arrecadação fiscal tornou-se mais intenso devido às profundas reformas empreendidas na base administrativa e econômica do Império português pelo então primeiro ministro Sebastião José de Carvalho e Melo, mais tarde conhecido como Marquês de Pombal. Essas medidas visavam promover o controle mais rigoroso no Império e o mecanismo mais eficiente para a cobrança de impostos. A Criação do Tribunal da Relação do Rio de Janeiro fora uma das grandes primeiras mudanças pombalinas introduzidas no Brasil.¹⁸⁵

O contrato dos direitos dos escravos arrematado por Francisco da Silva Pereira, em 1757, já refletia tais mudanças. Na décima primeira condição do documento foi estabelecido aos provedores da fazenda real de cada capitania o cumprimento das condições do contrato, e a extensão das determinações de apelação e agravo ao Juízo dos Feitos da Fazenda das Relações da Bahia e Rio de Janeiro.¹⁸⁶

A implantação da Relação no Brasil foi cogitada pela reforma judicial empreendida por D. Filipe I. A instalação do Tribunal, prevista para o ano 1588, contava com dez magistrados embarcados à colônia portuguesa, juntamente com Francisco Giraldes, nomeado o Governador do Brasil. Em decorrência das adversidades encontradas durante a viagem, a maior parte dos magistrados retornou para Portugal, adiando o projeto de instauração da Relação na América lusitana.¹⁸⁷

Esse processo foi suspenso até o reinado de D. Filipe II, quando os assuntos da justiça influenciaram a criação de um órgão que detivesse jurisdição estruturada. Em virtude dos conflitos jurisdicionais ocorridos entre esta Relação e os diferentes setores da sociedade colonial, devido à armada holandesa de maio de 1624, a continuidade da instituição tornou-se comprometida. Neste cenário, a Relação foi abolida sendo restabelecida pelo regimento de 12 de setembro de 1652.¹⁸⁸

O Tribunal estendia a sua jurisdição sobre todos os territórios do Estado do Brasil até que, em 1751, foi criada a Relação do Rio do Janeiro, reduzindo o Tribunal da Bahia apenas à

¹⁸⁵ SCHWARTZ, *op. cit.*, 2011, pp. 287-288. Os tribunais da Relação eram instituições jurídicas que julgavam as ações em segunda e última instância, cuja jurisdição era estendida à várias comarcas. Uma análise comparativa sobre os Tribunais da Relação estabelecidos na Bahia, Rio de Janeiro e Maranhão, pode ser verificada em: MELLO, Isabele de Matos Pereira de. “Instâncias do poder e justiça: os primeiros tribunais da Relação (Bahia, Rio de Janeiro e Maranhão)”. *Revista Tempo*, Vol. 24, n° 1, jan/jul, 2018.

¹⁸⁶ DHBN, Divisão de Obras Raras, 037,000BIS,023F. (*Contrato de Saída dos escravos da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco para as Minas, feitos no Conselho Ultramarino com Francisco Silva Pereira, Lisboa, 07 de março de 1757*).

¹⁸⁷ CAMARINHAS, *op. cit.*, 2009, pp.88-89.

¹⁸⁸ *Idem*, p.89.

região norte da América portuguesa.¹⁸⁹ Com essa nova Relação, treze comarcas passaram a fazer parte da sua jurisdição, dentre elas, o Rio das Velhas, Ouro Preto e Serro do Frio.¹⁹⁰ Estas regiões eram movimentadas pela exploração do ouro e, conseqüentemente, pelo comércio de escravizados.

Apesar da presença de instâncias locais, constituídas por juízes de fora, ouvidores ou carregadores, intendentos e juízes conservadores, o aparelho judicial sertanejo estendia-se a jurisdições mais amplas, “materializadas nos Tribunais da Relação”.¹⁹¹ À inserção das áreas economicamente ativas a estas jurisdições e a arrecadação fiscal sobre o comércio interno de escravizados, refletiam a necessidade da Coroa portuguesa obter um maior controle no interior do continente.

Mesmo com a implementação dos mecanismos que visavam fiscalizar a mobilidade de comboieiros no interior do continente, muitas vezes os agentes comerciais acabavam transgredindo tais medidas. O transporte de 03 escravos realizado pelo capitão Francisco de Souza Ferreira, por exemplo, fora confiscado pelas autoridades coloniais ainda nas primeiras décadas do século XVIII. O comerciante partiu da praça mercantil pernambucana com destino às regiões mineiras da Vila Real de Nossa Senhora da Conceição, pertencente a capitania de Minas Gerais. No entanto, Francisco de Souza Ferreira não possuía a carta de despacho da cidade de Pernambuco, acarretando, portanto, no confisco da mercadoria que transportava.¹⁹²

Apesar da existência de fluxo ilegal de escravizados redistribuídos ao longo do século XVIII, até o momento não dispusemos de documentações capazes de lançar luz sobre o movimento de comboieiros que não apresentavam as cartas de despachos dos escravizados que transportavam da Cidade da Bahia com destino aos sertões da capitania baiana. No entanto, a pesquisadora Jéssica Sousa, em sua dissertação de mestrado, localizara a existência de redes de contrabando de mercadorias incluindo escravizados, sendo realizado por meio dos caminhos sertanejos que interligavam Pernambuco e Bahia, como também das rotas marítimas entre as duas capitanias.¹⁹³

¹⁸⁹ CAMARINHAS, *op. cit.*, 2009, pp.89-90.

¹⁹⁰ VALIM, Patrícia. “O tribunal da Relação da Bahia no final do século XVIII: politização da justiça e cultura jurídica na Conjuração Baiana de 1798”. *Revista Tempo*, Vol. 24, n° 1, jan/jul, 2018, p.118.

¹⁹¹ CAMARINHAS, *op. cit.*, 2009, p.86-88. Sobre a instalação da Relação do Rio de Janeiro, ver SLEMIAN, Andréa. “A primeira das virtudes: Justiça e reformismo ilustrado na América Portuguesa face à Espanhola”. In: *Revista Complutense de História de América*. vol. 40, 69-92, 2014.

¹⁹² DHBN, Divisão de Manuscritos, I-25,24,025. (*Justificação sobre confisco de três escravos de Francisco de Souza Ferreira, por não possuir despacho da Cidade de Pernambuco. Minas Gerais, 23 de março de 1716*).

¹⁹³ SOUSA, Jéssica Rocha de. *Nas rotas dos sertões: comércio e contrabando entre as capitanias de Pernambuco e Bahia (1759-1780)*. Dissertação de mestrado PPGH/UFPE, Recife, 2018.

O instrumento fiscal empregado pela administração colonial sobre o comércio interno de escravizados esteve diretamente relacionado ao contexto expansionista do aparelho judicial português para sertões da América lusa. A implementação deste mecanismo visava supervisionar o movimento mercantil escravista em direção às regiões mineradoras, pois, para atender ao mercado consumidor sertanejo, a dinâmica do tráfico atlântico adotou uma última rota de comercialização, que adentrava as vias de circulação presentes no interior da América portuguesa.

O comércio transatlântico de escravizados promoveu a diáspora de milhares de africanos escravizados, entre os séculos XVI e XIX. Este circuito mercantil, impulsionado pela atuação de amplas redes comerciais espalhadas pelo espaço atlântico, visava promover o abastecimento do mercado de mão de obra negreiro das Américas. No Brasil, o porto da Cidade da Bahia desempenhou função significativa para o estabelecimento das relações comerciais com a África, sobretudo, com a Costa da Mina. Através do porto baiano, os negociantes de escravizados realizavam embarques e desembarques, articulando o comércio de africanos com a África e, ao mesmo tempo, ampliando suas redes comerciais com os sertões da América portuguesa, principalmente, após as descobertas das jazidas auríferas.

Para supervisionar o crescente comércio de escravizados empreendido para os sertões, a administração colonial implementou mecanismos fiscais. Com isso, foi instituída a obrigatoriedade de o comércio interno de escravizados ser registrado em passaportes, anotados em livros de guias. Os livros de guias que correspondem ao *Catálogo de Alvarás 1778-1797* e ao *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*, figuram-se como a fonte primordial para este trabalho, cujo abastecimento do mercado interno baiano, através da análise quantitativa desses documentos, será desvendado nas páginas seguintes.¹⁹⁴

Após o desembarque no porto baiano, muitos africanos escravizados eram redirecionados para o abastecimento dos mercados internos da América portuguesa através da atividade exercida por agentes comerciais intermediários. O processo de redistribuição era realizado através de frotas e comboios que partiam do entreposto baiano com carregações de

¹⁹⁴ Apesar de ter sido registrado pelo APEB com a periodização entre 1778-1797, o *Catálogo de Alvarás* registra os despachos dos escravos até o ano de 1798. Agradeço a Urano de Cerqueira Andrade pela 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*.

cativos para prover o abastecimento da mão de obra no interior. Tal circuito comercial movimentava roteiros terrestres e marítimos, cujos agentes eram obrigados a apresentar nos Postos dos Registros a guia comprovando o pagamento dos direitos de saída de escravizados da Cidade da Bahia para as minas e mais partes da América lusa.

Este capítulo preocupou-se em analisar o mecanismo de operacionalização do comércio interno de escravizados, apresentando-o como uma dinâmica mercantil diretamente conectada ao tráfico atlântico. Através do estudo sobre os negócios negreiros efetuados pelos comerciantes da capitania da Bahia, foi possível observar a lucratividade e os riscos que norteavam o comércio transatlântico de africanos escravizados, motivando homens de negócios a buscarem estratégias para garantir o financiamento da “empresa traficante”. Tais negociantes baianos, por meio das suas redes de contatos, conseguiram estender seus domínios mercantis também para os sertões da colônia portuguesa. Dessa forma, inseridos no movimento da última rota atlântica, africanos escravizados adentravam aos sertões, comercializados pelos agentes mercantis para abastecer o mercado de mão de obra dos sertões.

2 O COMÉRCIO INTERNO: ABASTECIMENTO DO MERCADO SERTANEJO BAIANO, SEGUNDA METADE DO SÉCULO XVIII

Majestade que Deus guarde e alferes mor do reino vosso Rei, e capitão general de mar e terra do Estado do Brasil e vossa desta Cidade da Bahia, manda Domingos Pereira da Cunha, pelo caminho do sertão para as minas do ouro um escravo, e pós constar pela carta junta e havendo já despachado, e ter pago os direitos devidos lhe mandei passar este passaporte o qual lhe servirá por tempo de seis meses somente, e apresentará ao provedor do regimento, e mais oficiais da arrecadação da Fazenda Real do Rio das Velhas aos quais encarrego examinem com o cuidado e vigilância se este condutor que levar mais algum escravo do acima declarado e despachado predam logo o dito condutor e sequestrem todos os escravos e mais gêneros que levar no seu comboio, de que faram inventário autêntico, o qual me remeteram junto com os prazos e bens sequestrados com toda a segurança desta Cidade.¹⁹⁵

2.1 Entre o mar e o sertão: a última rota atlântica

No dia 06 de dezembro do ano 1768, o comerciante atlântico, João Barboza de Madureira, comercializara 10 escravos para os sertões do Rio São Francisco (capitania de Pernambuco).¹⁹⁶ Nas décadas seguintes, o comerciante abasteceu o interior baiano, enviando ao destinatário José Ferreira Dultra, morador no sertão dos Maracás, o equivalente a 8 escravos vindos de Angola. Para a Barra do Rio Grande, 01 escravo fora redistribuído pelo negociante. Em maio de 1778, uma leva contendo 22 escravos também fora encaminhada pelo negociante, desta vez, para a Vila Nova Real do Rio de Janeiro. No ano de 1792, outro escravo foi deslocado em direção ao referido destino. Em 1790, o agente encaminhou para o Sertão da Ressaca uma leva contendo 04 escravos e 04 escravas. No sentido do Espírito Santo, mais 16 escravos seguiam no sistema de redistribuição, comercializados pelo mesmo negociante baiano.¹⁹⁷

Em novembro de 1780, duas remessas foram transportadas para o sertão de São Gonçalo do Pé Branco. A primeira conduzia 03 escravos destinados a Manoel de Sá Soto Maior; a segunda abrangia uma carga de 08 cativos, remetida a José Ferreira Passos. Além disso, mais duas remessas de escravizados foram enviadas pelo negociante para a mesma localidade nos

¹⁹⁵ AHU, Bahia Avulsos, cx. 36, doc. 15, (*Carta do provedor-mor da Fazenda Real, ao Rei D. João comunicando a oposição de João da Costa e Souza e demais homens de negócios e viandantes da carreira das Minas e sertão contra a provisão real sobre a forma de passar as cartas de guia do contrato dos escravos, Bahia, 05 de novembro de 1731*).

¹⁹⁶ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*, fl. 100.

¹⁹⁷ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fls. 28, 319, 321v, 356v, 430 e 489v.

anos de 1778 e 1786, transportando o equivalente a 12 escravos e 02 escravas, respetivamente.¹⁹⁸

Entretanto, nenhuma região fora tão movimentada por Barboza de Madureira, como os mercados negreiros pertencentes a Sergipe del Rey. Entre os anos de 1778 e 1798, João Barboza de Madureira encaminhou o equivalente a 171 escravos para os mercados de redistribuição localizados em Sergipe del Rey. Desta cifra, a quantidade, correspondente a 90 escravos, foi encaminhada para o mesmo destinatário, Luiz Barboza de Madureira. Certamente, este último, além de possuir laços familiares com o negociante atlântico, também atuava diretamente no seu sistema de redistribuição, recebendo os escravos encaminhados por João Barboza de Madureira, e comercializando-os no contexto mercantil sergipano.¹⁹⁹

Além do comércio interno de escravizados estendido ao interior da Bahia, muitos negociantes atlânticos também ampliaram seus circuitos comerciais a regiões mais afastadas do porto baiano. A comercialização de escravizados para outras capitâneas foi possível graças às redes sociocomerciais espalhadas pelo interior da América portuguesa. Assim, era garantido aos negociantes o acesso a diferentes mercados de redistribuição. Tal sistema, reproduzido desde as primeiras décadas do século XVIII, tornou viável o abastecimento das áreas economicamente ativas dependentes da mão de obra escrava.

Este capítulo analisa o volume do comércio interno para os sertões baianos, atentando-se ao perfil de escravizados redistribuídos, e aos mercados negreiros para os quais estavam sendo destinados. Além disso, também é objetivo deste trabalho conhecer os indivíduos sertanejos responsáveis por adquirir escravos pelo comércio interno, e os principais agentes comerciais encarregados pela redistribuição do porto aos sertões da Bahia.

Isto posto, o negociante João Barboza de Madureira, conhecido por possuir “casa de negociação de fazendas, e todos os gêneros de negócio”, era um importante comerciante da Cidade da Bahia.²⁰⁰ Em carta patente, datada de 02 novembro de 1787, Barboza de Madureira foi nomeado a governador e capitão general da capitania da Bahia no posto de capitão do Regimento dos úteis.²⁰¹ Anos mais tarde, atuando como capitão do primeiro Regimento de Milícias da Cidade da Bahia, Madureira solicitava ao príncipe Regente D. João que lhe fosse condecorado a graduação de tenente coronel. Para a administração colonial, Capitão do

¹⁹⁸ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fls. 51v, 100 e 289.

¹⁹⁹ *Idem*, fls. 42, 68v, 72, 78v, 86, 86v, 250v, 290v, 318v, 343, 395, 437v, 447v, 449v, 453v, 485v, 488v, 489v.

²⁰⁰ APEB, Seção Judiciária, 32/1147/16. Processo Cível (*Libelo*), 1801-1802.

²⁰¹ AHU, Bahia Castro e Almeida, cx. 66, doc. 12728, (Anexo ao n.12.727). (*Carta patente pela qual o governador Marquez de Valença promoveu o Tenente João Barboza de Madureira ao posto de Capitão do Regimento dos úteis, Bahia, 06 de dezembro de 1781*).

primeiro regimento de polícias da Cidade da Bahia, era acima de tudo um dos principais negociantes da praça baiana, possuindo navios próprios úteis aos interesses da Fazenda Real.²⁰²

Provavelmente, a maior parte da soma redistribuída pelo dito agente mercantil fazia parte de carregações de africanos escravizados que desembarcavam em costa baiana como resultado dos seus financiamentos empreendidos em expedições negreiras. Sendo assim, esta seção analisa a concentração do comércio interno de escravizados para os sertões baianos, considerando as principais conexões comerciais entre o comércio transatlântico e o sistema de redistribuição, conferindo, especialmente, a *nação*, a idade e o sexo de escravizados destinados ao interior.

Ao firmar redes socioeconômicas no trato negreiro, Barbosa de Madureira estabeleceu negócios com Angola e com a Costa da Mina.²⁰³ Muito antes de envolver-se no comércio transatlântico de escravizados, este comerciante já atuava no sistema de redistribuição. É possível que a atuação nestas redes comerciais tenha lhe proporcionado a viabilidade para ascender-se na carreira mercante.

No circuito comercial constituído pelo negociante, o porto angolano de Luanda foi a principal região de aquisição de escravos. A primeira viagem a esta costa, patrocinada por Barboza de Madureira, foi realizada na curveta *Nossa Senhora de Nazaré Santo Antônio e Almas*, conduzida pelo capitão Antônio de Carvalho Câmara. A embarcação aportou no litoral da Bahia no dia 09 de fevereiro de 1781, trazendo uma carga de 365 cativos.²⁰⁴

Nos anos de 1788 e 1792, através da curveta *Nossa Senhora da Purificação São João e São Benedito*, mais duas carregações de escravos vindas de Angola desembarcaram no porto baiano, contendo, respectivamente, 375 e 422 escravos. Ao contrário desta última viagem que tivera início na Cidade da Bahia, a primeira tivera início na Cidade do Porto.²⁰⁵ Para a Costa da Mina foram realizadas duas expedições negreiras. A viagem datada de 1782 foi responsável pelo desembarque de 324 cativos. Mais tarde, no ano de 1797, uma carga de 251 escravos também era transacionada pelo negociante.²⁰⁶ Além da rota comercial em direitura ao continente africano, os registros de passaportes concedidos pelo Secretário da Marinha e

²⁰² AHU, Bahia Avulsos, cx.218, doc. 05, (*Requerimento do capitão do 1º Regimento de Milícias da Cidade da Bahia, João Barbosa de Madureira, ao príncipe Regente João, solicitando que seja condecorado com a graduação de tenente coronel, 15 de julho de 1800*).

²⁰³ ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. The Transatlantic Slave Trade: a Database (TSTD). Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/about>. (Acesso em setembro de 2019).

²⁰⁴ TSTD, # 49627. (Acesso em setembro de 2019).

²⁰⁵ TSTD, # 48424 (1788) e 40322 (1792). (Acesso em setembro de 2019).

²⁰⁶ TSTD, # 51096 (1782) com a embarcação *Nossa Senhora da Purificação São João e São Benedito* e 51283 com a embarcação *Bonfim*. (Acesso em setembro de 2019).

Ultramar, João Rodrigues de Sá e Melo, ao senhorio de embarcação João Barboza de Madureira, autorizavam viagens de Lisboa para a Bahia no navio *São Paulo e Monte Alegre*, revelando, portanto, a extensão das práticas econômicas realizadas pelo referido negociante.²⁰⁷

Nas negociações atlânticas realizadas por João Barboza de Madureira, a zona portuária de Luanda tornara-se bastante expressiva para o comerciante baiano. Do volume correspondente a 259 escravos encaminhados pelo negociante aos mercados sertanejos, aproximadamente 45% eram provenientes da África Centro-Occidental (83 angolas e 33 benguelas).²⁰⁸ Ou seja, os escravizados redistribuídos se assemelhavam ao perfil do comércio atlântico desempenhado pelo negociante.

Ao longo do período setecentista, a Costa da Mina foi a principal região provedora de escravizados para a Bahia. No entanto, a praça baiana manteve relações comerciais com outras costas africanas, como a África Oriental e Centro-Occidental. Apesar dos contatos comerciais não corresponderem à mesma proporção do comércio negreiro com a costa ocidental africana, é preciso conhecer todas as regiões fornecedoras de africanos escravizados para o porto baiano, pois, o comércio interno reproduzia o mesmo padrão referente ao sexo, idade e nação dos africanos comercializados pelo comércio transatlântico. A tabela a seguir abarca a soma dos africanos escravizados desembarcados na Bahia, de acordo com os principais portos de embarque.

Tabela 02 - Volume do comércio transatlântico de escravizados para a Bahia de acordo com as regiões específicas de embarque, entre os séculos XV e XIX

Período	África Ocidental	África Centro-occidental	África Oriental	Outra África
1551-1600	---	166	---	---
1601-1650	786	4.811	---	27
1651-1700	47.838	13.138	947	1.889
1701-1750	271.275	100.154	921	3.256
1751-1800	228.732	144.299	1.470	786
1801-1856	180.987	150.377	11.948	50.229
Totais	729.618	412.945	15.286	56.187

Fonte: ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database (TSTD)*. (Acesso em novembro de 2020).

²⁰⁷ AHU, Bahia Avulsos, cx.1, doc. 67, (*Passaporte do secretário de estado da Marinha e Ultramar, João Rodrigues de Sá, autorizando a viagem de Lisboa para a Bahia do navio São Paulo e Monte Alegre de que é mestre André Francisco Moreira e senhorio João Barboza de Madureira, Queluz, 28 de setembro de 1805*); AHU, Bahia Avulsos, cx.1, doc. 12, (*Passaporte do secretário de estado da Marinha e Ultramar, João Rodrigues de Sá, autorizando a viagem de Lisboa para a Bahia do navio São Paulo e Monte Alegre de que é mestre André Francisco Moreira e senhorio João Barboza de Madureira, Queluz, 03 de julho de 1804*).

²⁰⁸ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*.

Durante o século XVIII, a Bahia recebeu aproximadamente 750.893 africanos escravizados. Desta soma, cerca de 66,58% eram provenientes da costa Ocidental.²⁰⁹ No entanto, nos primeiros cem anos do comércio transatlântico de escravizados para a Bahia, a África Centro-Ocidental liderava o mercado de abastecimento negreiro. Segundo Robert Slenes,

Aproximadamente 51% dos 10,5 milhões de africanos escravizados que chegaram vivos às américas entre 1501 e o fim do tráfico em 1866 eram da África Central: 47% da parte ocidental dessa região e 4% da parte oriental. A cifra correspondente para os 4,9 milhões desembarcados no Brasil é 76%, respectivamente 70% e 6% das duas sub-regiões. Vale especificar que África Centro-Ocidental é a área entre o sul dos Camarões e a atual fronteira de Angola e Namíbia, estendendo-se a leste um pouco além da fronteira de Angola; África Centro-Oriental é a área a leste dessa região até a costa.²¹⁰

Para Cristiana Ximenes, ao abranger a rota comercial de Angola, esta costa africana abarcava portos em áreas bastante específicas. O roteiro mercantil compreendia os portos de Benguela e Luanda, responsáveis pelo fornecimento de grandes contingentes de cativos para a América ao longo da vigência do trato atlântico.²¹¹

A rota entre Benguela e Bahia tornara-se bastante expressiva nas negociações atlânticas ao longo do Setecentos. De acordo com Mariana Cândido, a chegada dos portugueses a esta região africana impulsionou as exportações de escravizados, fazendo deste comércio a principal atividade econômica daquela região. Desta forma, apesar de Luanda ter sido o principal porto de embarque da África Centro-Ocidental entre 1700 e 1850, é preciso considerar que uma grande soma de africanos provenientes de Benguela e do seu interior foram enviados inicialmente por Luanda e depois para as Américas.²¹²

O comércio de escravizados entre Angola e o Brasil teve início ainda no século XVI. Em decorrência da abertura do comércio na barra do Congo, e do “desvio das correntes negreiras de Portugal para o Atlântico”, essas redes comerciais começaram a ser constituídas. O tráfico era desenvolvido entre Luanda e os portos da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro. A

²⁰⁹ ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database (TSTD)*. (Acesso em novembro de 2020).

²¹⁰ SLENES, Robert W. “Africanos Centrais”. In: SCHWARCZ, Lília M; GOMES, Flávio. (Orgs.). *Dicionário da Escravidão e Liberdade: 50 textos críticos*. São Paulo, Editora Companhia das Letras, 2018. Ver também PIRES, Maria de Fátima Novaes. “Entrevista: Robert Slenes”. In: *Politeia: História e Sociedade*. Vitória da Conquista, v.10, n.1, pp.17-36, 2010.

²¹¹ XIMENES, Cristiana Ferreira Lyrio. *Bahia e Angola: Redes comerciais e o tráfico de escravos 1750-1808*. Tese de Doutorado. PPG/UFF, Niterói, 2012, p.104.

²¹² CANDIDO, Mariana P. “Transatlantic links the Benguela-Bahia connections, 1700–1850”. In: *Paths of the Atlantic Slave Trade: interactions, identities, and images*. Edited by Ana Lucia Araújo. Cambria Press, Amherst, New York, p. 242.

partir do século XVIII, os homens de negócios da elite carioca passaram a liderar o comércio com esta costa, devido, principalmente, ao regime de comissões e às correspondências, que permitiram a este grupo mercantil o controle gradual do negócio negreiro com o porto angolano.²¹³

Desde meados dos Seiscentos a costa Centro-Occidental constituiu laços estreitos com o Rio de Janeiro. Com a reconquista de Luanda, liderada por Salvador Correia de Sá, em 1648, esta região passou a ser governada por agentes com experiência administrativa na América portuguesa. Este fator possibilitou a aproximação de Luanda junto aos comerciantes fluminenses, que introduziram a aguardente produzida pelo recôncavo da Guanabara como a principal moeda de troca no trato negreiro.²¹⁴

Enquanto os mercantes do Rio de Janeiro controlavam o comércio com a África Centro-Occidental, os negociantes baianos dominavam o tráfico com a região ocidental africana.²¹⁵ A baía do Benim foi o principal ponto de fornecimento de escravizados da África Occidental para o mercado negreiro baiano, exportando, aproximadamente, 458.599 africanos escravizados ao longo do Setecentos.²¹⁶

Cerca de 1.648 viagens foram realizadas entre a baía do Benim e a costa baiana no período setecentista. Estas expedições descarregaram quantidades expressivas de africanos ocidentais. No entanto, dos 511.961 escravizados embarcados neste porto, o equivalente a 53.362 africanos, não conseguiu finalizar a travessia atlântica.²¹⁷ O mapa a seguir, publicado no início do século XVIII, abarca as principais correntes marítimas do atlântico sul, que possibilitaram aos negociantes baianos os contatos comerciais com aquela costa africana.

²¹³ LOPES, Gustavo Acioli; MENZ, Maximiliano M. “Resgate e mercadorias: uma Análise comparada do tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (Século XVIII)”. In: REIS, João José; SILVA JR, Carlos da (Orgs.). *Atlântico de dor: Faces do Tráfico de Escravos*. Cruz das Almas: EDUFRB; Belo Horizonte: Fino Traço, 2016, pp.75-80.

²¹⁴ DOMINGUES, *op. cit.*, 2016, p.26.

²¹⁵ Sobre a importância exercida pelo tabaco de terceira qualidade no tráfico da Bahia com a Costa da Mina ver VERGER, *op. cit.*, 1987. Capítulo I.

²¹⁶ A duração média da viagem entre a baía do Benin e a Bahia correspondia há 57,9 dias durante o século XVIII. In: ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database (TDTD)*. (Acesso em novembro de 2020).

²¹⁷ *Idem*. Uma boa análise sobre a propagação de doenças no cativeiro devido aos processos migratórios das populações africanas e sua influência na mortalidade de africanos e crioulos pode ser conferida em ASSIS, Marcelo Ferreira. *Tráfico atlântico, impacto microbiano e mortalidade escrava, Rio de Janeiro c.1790- c.1830*. Dissertação de Mestrado. PPGH/UFRJ, Rio de Janeiro, 2002.

Mapa 04 - Oceano atlântico meridional, século XVIII



Fonte: JCB Map Collection.” *Map of the southern Atlantic Ocean with ocean currents and tide libration*”. Barlow, E. (Edward). First published in 1715 under the title, *Meteorological Essays*. Disponível em: https://jcb.lunaimaging.com/luna/servlet/view/search?search=SUBMIT&q=Map+of+the+southern+Atlantic+Ocean+with+ocean+currents+and+tide+libration&dateRangeStart=&dateRangeEnd=&sort=normalized_date%2Cfile_name%2Csource_author%2Csource_title&QuickSearchA=QuickSearchA. (Acesso em setembro de 2019).

Ao remeter para o rei D. José a relação da chegada de doze embarcações vindas da Costa da Mina, com escala nas ilhas de São Thomé e Príncipe, o provedor da alfândega, Rodrigo Coelho Machado Torres, informava carga de “três mil seiscentos e setenta e dois cativos, que vivos chegaram nas ditas ilhas”. Além disso, os direitos de entradas daquelas embarcações aportadas na Bahia entre 1764 e 1766 “satisfizeram nesta alfândega cinco contos e seiscentos e oitenta e nove mil, quinhentos e onze reis.”²¹⁸

O cálculo dos valores referentes aos direitos recolhidos por cada ano era realizado por funcionários públicos da administração colonial. Quando as possíveis somas eram definidas, abriam-se as concorrências pela arrematação dos contratos que oscilavam entre o período de três a seis anos.²¹⁹ No entanto, alguns contratadores cultivaram dívidas junto à Fazenda Real,

²¹⁸ AHU, Bahia Avulsos, cx. 163, doc. 09, (*Carta do provedor da Alfândega da cidade da Bahia, desembargador Rodrigo Coelho Machado Torres ao rei D. José, remetendo a certidão com o número dos escravos e a invocação das embarcações que os transportaram da Costa da Mina para o porto baiano, Bahia, 10 de agosto de 1766*).

²¹⁹ CALVACANTI, Nireu Oliveira. “O comércio de escravos novos no Rio Setecentista. In: FLORENTINO, Manolo (Org.). *Tráfico, cativo e liberdade (Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX)*. Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 2005, p.25.

devido, principalmente, ao não pagamento do valor estipulado por cada ano estabelecido pelo contrato.

Em correspondência ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Thomé Joaquim da Costa Corte Real, no dia 15 de novembro de 1753, o funcionário Pedro José da Silva Botelho apresentava as principais dívidas acumuladas por contratadores que não respeitavam as condições estabelecidas pelos contratos arrematados pelo Conselho Ultramarino. Além disso, também era enviado ao referido secretário o balaço financeiro das somas arrecadadas na primeira metade do século XVIII, contendo a relação dos contratadores dos direitos das entradas de escravizados ao porto da Bahia e da saída para as minas e sertões.²²⁰

Tabela 03 - Mapa cronológico dos contratos dos direitos arrecadados pela entrada de escravizados na Alfândega da Bahia e pela saída da Bahia para as minas e sertões, século XVIII

Ano	Contratador dos direitos pela entrada dos escravos na Alfândega da Bahia	Preço por ano
1740	Antônio Francisco da Cruz	25:380\$000
1743	Estevão Martins Torres	25:575\$000
1750	Francisco José da Fonseca	19:800\$000
1753	Teodoro José de Noronha	21:960\$000
Ano	Contratador dos direitos pela saída dos escravos da Bahia para Minas e sertões	Preço por ano
1725	Jerônimo Lobo Guimarães	20:000\$000
1727	José Pereira da Costa	28:800\$000
1731	José Pereira da Costa	30:610\$000
1739	José de Barros Vale	27:605\$000
1748	João Francisco	2:062\$500
1754	Domingos da Costa de Faria	5:217\$000

Fonte: AHU, Bahia Avulsos, cx. 146, doc. 12, (*Ofício de Pedro José da Silva Botelho ao secretário de estado da Marinha e Ultramar Thomé Joaquim da Costa Corte Real, remetendo os mapas cronológicos dos contratos de entrada de escravos, das dízimas e de tabaco, Lisboa, 15 de novembro de 1758*).

O comércio negreiro rendeu à administração colonial receitas fiscais bastante positivas aos cofres da Coroa portuguesa, tanto na dimensão atlântica quanto na esfera interna do comércio de escravizados. Às constantes procuras pela mão de obra escrava para a produção das áreas mineradoras no início do século XVIII, influenciou o aumento gradual no valor arrecadado pela saída de escravizados entre os anos de 1725 e 1731. Em alguns anos, os valores recolhidos pelas saídas de escravizados para os sertões chegavam a superar a quantia arrecadada pelos direitos de entrada ao porto baiano. O valor arrecadado por José de Barros Vale, em 1739,

²²⁰AHU, Bahia Avulsos, cx. 146, doc. 12, (*Ofício de Pedro José da Silva Botelho ao secretário de estado da Marinha e Ultramar Thomé Joaquim da Costa Corte Real, remetendo os mapas cronológicos dos contratos de entrada de escravos, das dízimas e de tabaco, Lisboa, 15 de novembro de 1758*). O primeiro contrato dos direitos de saída dos escravos arrematado por Jerônimo Lobo de Guimarães pode ser conferido no Anexo I.

por exemplo, era superior à soma recolhida através do contrato de entrada na Alfandega da Bahia em 1740.

A partir da década de 1748, é possível observar a diminuição no valor arrecadado pela Fazenda real. Até meados do século XVIII, os comerciantes baianos monopolizaram o fornecimento de escravizados para as regiões auríferas localizadas na região das Minas Gerais. A redistribuição através do porto baiano, seguia o percurso do Rio São Francisco e do Rio das Velhas. Com a abertura do “caminho novo”, em 1711, ligando o Rio de Janeiro às minas através do roteiro de Paraty, “o percurso de 80 léguas (c.480 km), passa a ser feito em doze ou até dez dias”.²²¹

O rápido acesso às regiões mineradoras a partir do Rio de Janeiro tornou o porto carioca “o mercado preferencial e estratégico da reposição de cativos”.²²² Este fator explica a considerável diminuição no valor da arrecadação cobrada pela saída de escravizados da Bahia para minas e sertões a partir da década de 1740 (tabela 03). No entanto, é preciso considerar a importância desempenhada pelo porto baiano no processo de complementação da mão de obra escrava no mercado interno, pois, ao longo da segunda metade do Setecentos, o entreposto continuou redistribuindo escravizados não só para Minas Gerais e Rio de Janeiro, como também para as demais capitanias.

A capitania mineira, por exemplo, recebeu o equivalente a 12.439 escravos provenientes do porto baiano. A capitania do Rio Grande de São Pedro foi outro destino movimentado pelo entreposto da Bahia, recebendo cerca 4.472 cativos. Já os mercados negreiros do Maranhão e Grão-Pará foram abastecidos com 4.665 e 726 escravos, respectivamente.²²³

Desse modo, ao conectar os sertões da Bahia à dinâmica mercantil escravista atlântica, o comércio interno foi inserido no amplo complexo de negociações negreiras que envolvia a participação de várias redes comerciais. Essas relações eram firmadas desde o interior do continente africano até regiões mais afastadas do litoral brasileiro e, por isso, o comércio de escravos para os sertões da América portuguesa, também deve ser entendido como a “terceira perna do tráfico”.²²⁴

²²¹ RIBEIRO, *op. cit.*, 2005, pp.102-105. Citação à página 105.

²²² *Idem*, p. 105.

²²³ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

²²⁴ A expressão “terceira perna do tráfico” foi citada em 2005, pelo historiador Alexandre Vieira Ribeiro em sua dissertação de Mestrado. No entanto, o termo foi usado pela primeira vez pelo pesquisador Roberto Martins,

Ao analisar os intermediários do comércio de escravizados entre Angola e Rio de Janeiro nos séculos XVIII e XIX, o pesquisador Jaime Rodrigues retrata a oposição manifestada por populações africanas quanto à chegada dos portugueses aos territórios interiores da África.²²⁵ Segundo Rodrigues,

Para driblar essa dificuldade que poderia fazer minguar as alfândegas e limitar o número de escravos exportáveis, uma das alternativas para a administração colonial e os traficantes era utilizar os serviços dos *pumbeiros* ou *pombeiros* – agenciadores mestiços ou negros que percorriam o interior do continente comprando escravos dos chefes locais e, depois de uma viagem marcada pelos maus tratos e pela sujeição às intempéries, eram levados para os portos litorâneos, de onde eram vendidos para a América.²²⁶

A travessia terrestre realizada pelos escravos entre os sertões da África aos portos de embarque foi analisada por Alexandre Marques através do relato escrito pelo explorador escocês Mungo Park (1771-1806). Dentre os escritos datados do final do século XVIII e início do XIX, o autor destacou “cada quatro escravos vão atados também pelo pescoço com correias retorcidas; pela noite se atam as mãos com anéis de ferro, algumas vezes se põem uma cadeia de ferro ao pescoço”. Essas condições precárias, nas quais eram acometidos homens, mulheres e crianças, permaneciam ou, até mesmo, intensificavam-se, após o embarque nos portos negreiros.²²⁷

Os principais cenários vivenciados no transporte dos escravos resgatados da África e, conduzidos ao porto baiano, foram descritos pelo negociante João Machado de Miranda e mais homens de negócios em correspondência ao rei D. José, aos 23 dias de agosto do ano de 1768. Segundo os comerciantes, a lei estabelecida em 30 de março de 1756, delegando à mesa de Inspeção da capital baiana o papel de fiscalizar os negociantes no comércio realizado em sumacas e corvetas, provocara dificuldades no percurso entre a Bahia e a Costa da Mina, uma

durante o V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de História de Empresas em setembro de 2003, ver BERUTE, *op. cit.*, 2006, p.14.

²²⁵ RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo, Editora Companhia das Letras, 2005, pp. 96-98. Segundo Rodrigues, na Costa da Guiné os agentes intermediários da rede miúda do tráfico no continente africano, eram conhecidos como *tangomaos* ou *tangomaus*. Ao contrário dos *pumbeiros*, estes sujeitos possuíam embarcações e realizavam o comércio de mercadorias próprias, ver RODRIGUES, *op. cit.*, 2005, p.98.

²²⁶ RODRIGUES, *op. cit.*, 2005, pp.97-98.

²²⁷ MARQUES, Alexandre Bittencourt Leite. No “*CORAÇÃO DAS TERRAS*”: *Os Sertões da Capitania de Pernambuco e do Reino de Angola: Representações, Conexões e Trânsitos Culturais no Império português (1750-1808)*. Tese de Doutorado, Universidade de Évora. Évora, 2019, pp. 336-338. Citação à página 337.

vez que, “as embarcações eram tão pequenas que mal lhe cabiam três mil rolos de tabaco de duas arrobas”.²²⁸ De acordo com os suplicantes,

E pela mesma razão de sempre, pequenas as referidas embarcações com que os suplicantes cultivam aquele ramo do comércio não excediam a suas equipagens de vinte até trinta homens que respectivamente lhes importa, seguindo as suas arcações, sendo maior parte deles pretos, sem uso de armas; e por estes respeitos de pequena não levavam artilharia que excedesse as exercício de alguma salva, ou sinal, nem mais armas de seis até dez espingardas, e outras tantas Catenas mais para atemorizar os pretos que resgatavam e metiam a bordo destas embarcações, que para detivesse de inimigos quando por eles se forem acometido.²²⁹

Durante a vigência do trato negreiro, o transporte de escravizados para o Brasil foi realizado em diferentes navios ao longo do tempo. Na cidade da Bahia, local movimentado pelo intenso comércio com Lisboa e com a África Ocidental, eram executadas as principais instalações para as construções e restauros das embarcações, responsáveis pelo comércio entre o porto baiano e os demais mercados atlânticos.²³⁰

Os africanos escravizados desembarcavam no porto de Salvador após uma longa e exaustiva travessia do atlântico. Depois de serem capturados e embarcados em navios negreiros, enfrentavam os maus tratos dos seus condutores e, muitas vezes, eram assolados pela fome, sede, doenças e morte.²³¹ Quando desembarcavam, muitos escravizados eram redirecionados para outra jornada, desta vez, para os territórios interiores da colônia portuguesa. Conforme Ribeiro,

Ao desembarcar, seu proprietário o via como um importante investimento de capital. Muitos desses novos escravos eram destinados ao interior e as cidades litorâneas da América portuguesa. Nos séculos XVI e XVII, os escravos eram redirecionados para regiões de pequenas dimensões, próximas ao porto de

²²⁸ AHU, Bahia Avulsos, cx. 167, doc. 22, (*Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. José sobre o requerimento de João Machado de Miranda e mais homens de negócio da praça da Bahia, em que pedem ordem para poderem pagar na Alfândega da mesma cidade os direitos das fazendas provenientes da Costa da Mina, Lisboa, 23 de agosto de 1768*). A mesa de Inspeção era o órgão administrativo da política portuguesa que assegurava o rendimento e o controle das atividades comerciais da América Portuguesa, ver NOVAIS, Idelma Aparecida Ferreira. *A mesa de Inspeção do Açúcar e tabaco da Bahia, 1751- 1808*. Tese de Doutorado. PPHE/USP, São Paulo, 2016. A lei estabelecida em 30 de março de 1756 restringiu a quantidade das cargas e o tipo de embarcações, permitindo apenas à utilização de pequenas embarcações no comércio com a África. In NOVAIS, *op. cit.*, 2016, p.113.

²²⁹ AHU, Bahia Avulsos, cx. 167, doc. 22.

²³⁰ RODRIGUES, Jaime. “Arquitetura Naval: imagens, textos e possibilidades de descrições dos navios negreiros”. In: FLORENTINO, Manolo. (Org.). *Tráfico, cativo e liberdade (Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX)*. Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 2005, pp.85-87. Ver Capítulo III.

²³¹ 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*. Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 2007, p. 313.

desembarque, áreas onde se cultivava a cana de açúcar. A venda do escravo se fazia ou por leilão ou de um particular a outro. Nesse período, os circuitos de redistribuição de cativos africanos ainda não eram tão desenvolvidos quanto os constituídos nos séculos XVIII e XIX. Tratava-se, portanto, de um circuito pequeno de compra e venda.²³²

Segundo Manolo Florentino, poucos agentes estavam envolvidos no transporte de escravizados desde a África até a redistribuição nos mercados sertanejos. Para o autor, o escoamento de escravizados para os mercados internos constituía-se como o final de um ciclo comercial iniciado no continente africano. Apesar desta atividade ser efetuada por centenas de pequenos comerciantes regionais, formava um mercado negreiro altamente concentrado, promovendo a redistribuição de um grande volume de escravizados.²³³

A descoberta do ouro e metais preciosos no interior da América portuguesa impulsionou a demanda por escravizados, proporcionando o aumento do número de africanos escravizados desembarcados na Bahia.²³⁴ Este fator tornou os circuitos de redistribuição de cativos um mecanismo comercial mais complexo e especializado no abastecimento do mercado interno. Com isso, a redistribuição de escravizados destinados aos sertões da Bahia com base nos *Códice 623-13* e *Códice 249* pode ser conferida na seguinte tabela.

Tabela 04 – Redistribuição de escravizados para o interior da Bahia, século XVIII

Período	Soma redistribuída	Adulto Masculino	Adulto Feminino	Crias	Moleques	Molecas
1759-1762	89	82	01	---	06	---
1763-1765	111	100	04	---	07	---
1766-1768	314	303	10	---	01	---
1769-1772	707	486	67	03	118	36
1778-1780	544	488	53	---	03	---
1781-1783	519	362	154	03	02	01
1784-1786	437	295	132	01	06	04
1787-1789	491	331	158	01	02	---
1790-1792	694	510	174	---	08	02
1793-1795	929	662	236	03	22	09
1796-1798	880	613	252	---	14	01
Totais	5.715	4.232	1.241	11	189	53

Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.²³⁵

²³² RIBEIRO, *op. cit.*, 2007, pp. 313-314.

²³³ MANOLO, *op. cit.*, 1997, pp. 137-139.

²³⁴ RIBEIRO, *op. cit.*, 2007, p.314. Essa discussão foi aprofundada no Capítulo I.

²³⁵ A quantidade das crias não foi acrescentada à soma final de escravizados redistribuídos.

Durante a segunda metade do século XVIII, cerca de 74,05% da população escrava redistribuída para o sertão da Bahia era composta por sexo masculino em idade adulta. Nessa soma estavam inclusos o escravo “Jeronimo”, definido como “velho”, e o escravo “Belxior”, “ainda rapaz”. Este padrão seguia a mesma concentração do comércio transatlântico de escravizados, pois, ao longo do período setecentista, 73,6% dos africanos escravizados importados pelo Brasil eram do sexo masculino.²³⁶

Para Russel Wood, provavelmente a necessidade que os mineiros tinham por escravizados homens possa ter proporcionado o desequilíbrio sexual do comércio transatlântico “sendo em favor do sexo masculino, em especial nos anos de maior produção mineira”.²³⁷ No entanto, durante a segunda metade do século XVIII, além da mineração, a opção por escravizados adultos do sexo masculino também norteou as escolhas dos destinatários que adquiriam escravizados para serviços em fazendas, lavouras, criações de gados, engenhos, casas e serviços pessoais.

Da mesma forma, a preferência por escravizados homens definia o padrão de comercialização dos escravizados despachados nas primeiras décadas do século XIX. Ao analisar a demografia de escravizados redistribuídos para o interior da América portuguesa, Ribeiro verificou semelhanças no padrão sexual dos cativos comercializados a partir de Salvador com a redistribuição do porto carioca, constatando, portanto, a simetria nos mecanismos de reprodução do comércio atlântico nas respectivas praças mercantis.²³⁸

Além do perfil sexual, o acesso aos passaportes também torna viável o conhecimento sobre as principais regiões fornecedoras de cativos para o abastecimento interno da capitania e às *nações* correspondentes de escravizados destinados aos mercados sertanejos. De acordo com a base de dados *Transatlantic Slave Trade*, dos 375.287 africanos escravizados desembarcados na Bahia durante a segunda metade do século XVIII, aproximadamente 60,94% eram provenientes da África Ocidental (mina) e 38,45% da África Centro-Ocidental (Angola e Benguela).²³⁹

²³⁶ ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database (TSTD)*. (Acesso em novembro de 2020).

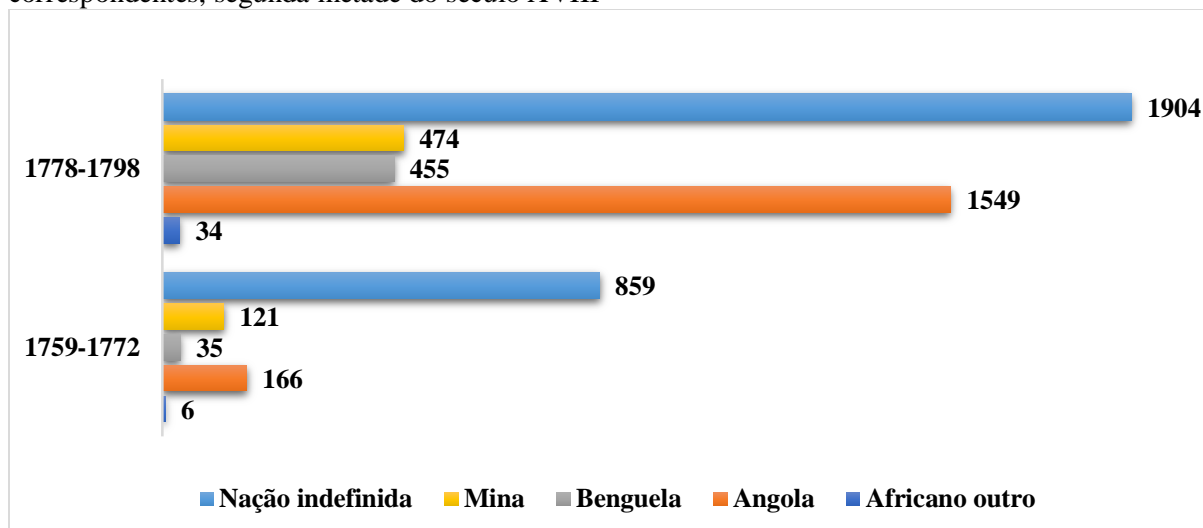
²³⁷ RUSSEL-WOOD, *op. cit.*, 2005, p.167. Apesar da comercialização de crianças ter sido uma prática presente no tráfico transatlântico de africanos para o Brasil, esta atividade não possuiu a mesma dimensão do tráfico de africanos adultos, ocupando um peso muito pequeno no volume dos africanos escravizados importados para a América portuguesa. Sobre o tráfico de crianças no período setecentista, 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.

²³⁸ RIBEIRO, *op. cit.*, 2007, pp.323-325.

²³⁹ ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database (TSTD)*. (Acesso em novembro de 2020).

O gráfico a seguir contempla a relação de escravizados redistribuídos para o sertão da Bahia de acordo com suas respectivas nações correspondentes.

Gráfico 01 - Soma de escravizados despachados para o sertão baiano de acordo com as principais nações correspondentes, segunda metade do século XVIII



Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*.²⁴⁰

Apesar dos livros de guias registrarem apenas 10,41% dos escravos como *minas*, acredita-se que esta cifra tenha sido muito mais elevada do que o percentual supracitado, pois, naquele período, a Costa da Mina era a principal região fornecedora de escravos para a Bahia. Desse modo, como a quantidade de escravos mina aportados em costa baiana superava o desembarque de cativos de outras nações africanas, certamente os escravos que não possuíam nações definidas, correspondendo à 48,34%, também eram provenientes da África Ocidental.²⁴¹ Segundo Russel Wood, o escravo mina era o braço africano mais apreciado por mineiros e senhores de engenho. Considerados mais resistentes e fortes que os escravizados angolanos, a demanda dos mineiros impulsionou o comércio de escravizados com a Costa da Mina, estimulando a introdução desses cativos em áreas de maior intensidade produtiva.²⁴²

²⁴⁰ A expressão “Africano outro” foi usada para agrupar as demais nações africanas que tiveram menos ocorrências nos passaportes, dentre essas, a pesquisa computou a presença de 22 Jejes (africanos ocidentais), 09 nagôs (africanos ocidentais), 02 gentios da Costa (africanos ocidentais), 01 Congo (africano central) 05 Loangos (regiões de embarque), 01 Moçambique (regiões de embarque).

²⁴¹ Segundo Nicolau Parés, o termo *mina* foi utilizado para identificar os africanos embarcados no castelo de São Jorge da Mina, fundado na região ocidental africana pelos portugueses entre 1482 e 1488. Ao longo do tempo, esta expressão tornara-se genérica para designar os escravizados importados da Costa da Mina. In: PARÉS, Luis Nicolau. “Africanos Ocidentais”. In: SCHWARCZ, Lilia M; GOMES, Flávio. (Orgs.). *Dicionário da Escravidão e Liberdade: 50 textos críticos*. São Paulo, Editora Companhia das Letras, 2018, pp.03-04.

²⁴² RUSSEL-WOOD, *op. cit.*, 2005, p. 169.

Assim, o padrão de comercialização do mercado sertanejo da Bahia esteve diretamente associado à mão de obra africana. Nesta soma também estão incluídos 57 escravos ladinos que foram redistribuídos para o interior baiano. No entanto, os negociantes de escravizados também encaminharam levas de cativos nascidos no Brasil para o abastecimento do interior baiano. Cerca de 55 escravos crioulos e mestiços (incluindo cabras, pardos, mulatos) foram redistribuídos durante a segunda metade do Setecentos. Ao discutir o processo de *crioulização demográfica*, isto é, “o crescimento da população crioula (crioulo aqui entendido como indivíduo negro de ascendência africana nascido no Brasil)”, Luis Nicolau Parés observara o número de crioulos no Recôncavo baiano durante o século XVIII superar o contingente de africanos.²⁴³

O historiador Alexandre Vieira Ribeiro, ao estudar o sistema de redistribuição para Minas Gerais, ressaltou que o número de crioulos inseridos na sociedade mineira aumentou consideravelmente a partir de 1771, no entanto, o perfil de comercialização de escravizados continuou sendo o de africanos novos. Para o autor, a inserção predominante do boçal estaria atrelada a uma questão política, “não sendo interessante para o sistema escravista a circulação do crioulo”.²⁴⁴ Uma situação semelhante também acontecia com o escravo ladino, pois, uma vez adaptado à sociedade colonial, o deslocamento para outras localidades poderia acarretar instabilidade ao sistema escravista.²⁴⁵

O perfil de comercialização do comércio interno reproduzia o padrão do comércio transatlântico de escravizados, uma vez que os comboios com carregações de escravizados destinados aos sertões da América portuguesa carregavam, sobretudo, africanos do sexo masculino em idade adulta, recém-chegados à costa baiana. Tal processo promoveu os intercâmbios comerciais entre o porto da Bahia e os territórios sertanejos com base na comercialização dos “escravos que saem da Bahia por mar e terra para as minas e Rio de Janeiro e mais partes”.²⁴⁶

2.2 Dos portos negreiros aos sertões da Bahia: abastecimento dos mercados sertanejos

²⁴³ PARÉS, Luis Nicolau. “O processo de Crioulização no Recôncavo Baiano” (1750-1800). In: *Afro-Ásia*, volume 33, 2005, pp 87-132, citação à p.88. O processo de crioulização também foi observado por Kátia Lorena na região do Rio de Contas no século XVIII. In: ALMEIDA, *op. cit.*, 2018. Capítulo 02.

²⁴⁴ RIBEIRO, *op. cit.*, 2005, p.110. O termo *Boçal* é usado para referir-se ao escravo africano recém-chegado da África. In: PARÉS, *op. cit.*, 2005, p.93.

²⁴⁵ RIBEIRO, *op. cit.*, 2005, p.99. O termo *Ladino* é usado para referir-se ao escravo africano com conhecimento sobre a língua portuguesa e a religiosidade cristã. In: PARÉS, *op. cit.*, 2005, p.93.

²⁴⁶ AHU, Bahia Avulsos, cx. 68, doc. 36, 34, (*Requerimento de José de Barros ao rei D. João V solicitando provisão para que o seu procurador possa em sua ausência administrar o contato dos escravos da Bahia saem para o Rio de Janeiro e Minas Gerais, Bahia, 21 de fevereiro de 1739*).

No dia 06 de julho de 1755, o intendente geral da cidade da Bahia, Venceslau Pereira da Silva, informara ao secretário de Estado, Sebastião José de Carvalho, sobre o crescimento do Brasil estar diretamente relacionado à necessidade de mão de obra escrava. Conforme o intendente, para alcançar o enriquecimento e a ampliação do estado seria necessário adentrar a “mais partes do continente dele, que está inculto e não penetrado”, devido, principalmente, à falta de poder e de escravatura suficiente.²⁴⁷

Naquele momento, os prejuízos ao comércio negreiro estavam sendo provocados por nações estrangeiras que “astuciosa e invejosamente aspiram e usurpam as mesmas utilidades e interesses do nosso destino [Costa da Mina]”.²⁴⁸

Durante o período setecentista, a referida costa africana tornou-se a região de maior relevância no estabelecimento das negociações negreiras com a praça mercantil de Salvador. Além de ser ponto de desembarque de africanos escravizados, o porto baiano também atuava como um importante centro de escoamento de escravizados para o interior da América portuguesa.²⁴⁹

Em direitura aos sertões da Bahia, o entreposto mercantil foi responsável pela redistribuição de cativos para diferenciadas povoações, durante a segunda metade do Setecentos. Esta seção analisa os mercados de redistribuição situados no interior da capitania baiana, atentando-se, especialmente, às práticas econômicas nas quais os escravizados estavam sendo destinados, como também aos habitantes sertanejos que adquiriam a mão de obra escravizada por meio do comércio interno.

Ainda nas primeiras décadas do século XVIII, levas de africanos escravizados começaram a ser introduzidas nas áreas mineradoras do sertão baiano. Em março de 1740, o vigário da paróquia de Nossa Senhora do Livramento, pertencente à vila do Rio de Contas, solicitava o pagamento dos direitos reais de 06 escravos necessários ao seu serviço. Segundo o padre José Pacheco de Oliveira, para o cumprimento das suas obrigações como coadjutor do ofício de pároco, era preciso 01 escravo guardando a casa e tratando do gado vacum e cavalari, bem como ajudando os “viandantes novatos, passageiros e enfermos que lhe vão pela porta pela claridade de que usa recolhendo-os, curando-os e remediando-os”. Os demais escravos seriam responsáveis pela condução das cargas de mantimentos para outros párocos, além do tratamento

²⁴⁷ AHU, Bahia Avulsos, cx.133 doc.90,25,62, (*Ofício do intendente-geral da cidade da Bahia, Venceslau Pereira da Silva ao secretário de estado, Sebastião José de Carvalho e Melo sobre os meios mais adequados para o crescimento do Brasil e da necessidade de mão de obra escrava, Bahia, 6 de julho de 1755*).

²⁴⁸ *Idem*.

²⁴⁹ Sobre a importância exercida pelo entreposto mercantil baiano para o comércio negreiro durante o período setecentista, ver Capítulo I.

dos cavalos, “intervindo-lhe também de defesa nos incultos de assaltadores e do gentio brabo pelos caminhos [dos] sertões”.²⁵⁰

O desenvolvimento da economia mineradora presente no Rio de Contas esteve desde o início associado à mão de obra africana. Além da atividade de mineração, ainda na década de 1720, os escravizados passaram a ser empregados em diversas atividades produtivas, como “agricultura de subsistência, pecuária, além de serviços especializados, como sapateiro, alfaiate, carpina, barbeiro, ferreiro e músico, entre outros ofícios que se faziam necessários na vila e seus arrabaldes”.²⁵¹

Segundo Kátia Lorena, durante as primeiras décadas do século XVIII, a produção aurífera no termo do Rio de Contas impulsionou a aquisição de escravizados através do comércio transatlântico. Entretanto, em meados do Setecentos o perfil demográfico de escravizados modificou-se, à medida que os nascidos no Brasil (crioulos) começaram a superar a soma dos cativos africanos a partir da década de 1760.²⁵² Apesar do movimento ascendente, o Rio de Contas fora uma das principais regiões sertanejas abastecidas pelo comércio interno de africanos escravizados ao longo da segunda metade do século XVIII. Para o padrão de comercialização interna de cativos reproduzido neste período, esse sertão esteve entre os destinos com o maior volume de escravizados redistribuídos, recebendo o equivalente a 117 entre 1759-1772 e, mais 50 cativos entre 1778-1798.²⁵³

Apesar do declínio da produção aurífera daquela região ter tido início ainda no Setecentos, os senhores do Rio de Contas mantiveram seus respectivos padrões de vida ao longo do século seguinte. Através de consultas em processos de inventários, Maria de Fátima Novaes Pires listara uma variedade de bens arrolados ao longo do Oitocentos, como por exemplo, açúcar, cana, mandioca, milho, feijão, tamboretas, fazendas, sítios, terrenos, casas, gado vacum, gado cavalari e escravizados.²⁵⁴

²⁵⁰ AHU, Bahia Avulsos, cx. 71, doc. 65, (*Provisão do rei D. João V, sobre o requerimento do vigário da igreja paroquial de Nossa Senhora do Livramento José Pacheco de Oliveira, em que pede isenção do pagamento dos direitos reais de seis escravos que lhe são necessários para o seu serviço, Lisboa, 26 de março de 1740*). Ao analisar a escravidão sertaneja durante o século XIX, o pesquisador Jackson Ferreira, sinaliza a importância do vaqueiro para aumentar o rendimento com a criação e, até mesmo para evitar possíveis perdas ao negócio. Sendo assim, o escravo vaqueiro possuía grande valorização no sertão baiano. O desempenho nesta atividade conferia-lhe, maior poder nas negociações com os senhores e maior autonomia. In: FERREIRA, Jackson André da Silva. *Gurgalha: um coronel e seus dependentes no sertão baiano (Morro do Chapéu, século XIX)*. Tese de Doutorado. PPGH UFBA, Salvador, 2014, pp.147-151.

²⁵¹ ALMEIDA, *op. cit.*, 2018, p.86.

²⁵² *Idem*, pp.100-103.

²⁵³ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

²⁵⁴ PIRES, Maria de Fátima. *O crime na cor: escravos e forros no alto sertão da Bahia (1830-1888)*. São Paulo, Annablume/Fapesp, 2003, p. 48.

Assim como em Rio de Contas, o sertão de Jacobina também fora movimentado pelo comércio interno de escravizados. Ainda na década de 1720, a região foi acometida pelo aumento expressivo da população de cativos devido à produção aurífera.²⁵⁵ Além dos destinos marcados pela exploração do ouro, o comércio interno abasteceu distintas localidades sertanejas ao longo da segunda metade do Setecentos. A tabela a seguir abarca a soma de escravizados redistribuídos para o interior da Bahia. O agrupamento dos destinos finais foi realizado a partir do catálogo de freguesias elaborado por Vilhena no século XVIII.²⁵⁶

Tabela 05 - Relação de escravizados redistribuídos de acordo com os mercados sertanejos de redistribuição

VILAS E COMARCAS	MERCADOS NEGREIROS	1759-1772	1778-1798
Comarca da Bahia Vila de Santo Amaro	N. S. da Purificação, de Santo Amaro	23	---
	N.S. da Oliveira nos Campos	---	02
	São Domingos	09	---
Comarca da Bahia Vila da Água Fria	S. João na Vila da Água Fria	14	---
	Espírito Santo no Inhambupe	39	---
	Vila de Coité	---	11
Comarca da Bahia Vila da Cachoeira	N. S. do Rosário, Vila da Cachoeira	---	25
	S. Estevão no Jacuípe	---	02
	N. S. do Desterro no Oiteiro Redondo	17	13
	São Félix	35	03
	Santa Ana no Camisão	---	21
	Serra Grande	---	13
Comarca da Bahia Vila do Itapicuru de Cima	N. S. de Nazaré de Itapicuru de Cima	01	05
	S. João de Jeremoabo	01	30
	S. Ana e S. Antônio dos Tucanos	01	06
Comarca da Bahia Vila da Abadia	N. S. da Abadia, Vila da Abadia	03	---
	N. S. do Monte de Itapicuru da Praia	16	19
	J. M. J. e S. Gonçalo do Pé Branco	06	101
Comarca da Bahia Vila Nova Real	S. Antônio em Vila Nova Real Del Rei	04	407
	S. Antônio da Vila do Urubú de Baixo	---	12
	Sertão de Baixo do Rio de São Francisco	03	10
Comarca de Porto Seguro e sua vila	S. Antônio de Caravelas	30	552
	N. S. da Pena da Vila de Porto Seguro	18	40
	A vila e freguesia de S. Mateus	02	179
Comarca de Ilhéus e suas vilas	S. M. Vila da Barra do Rio de Contas	01	11
	S. Sebastião da vila do Maraú	---	36
	N. S. do Rosário da Vila do Cairú	12	24
	N. S. da Assunção da Vila do Camamu	03	---
	Invenção da Santa Cruz Vila de Ilhéus	01	03
	Itabuna	---	03
	Itacaré	14	---

²⁵⁵ CONCEIÇÃO, *op. cit.*, 2018, p.113. Sobre a presença dos escravos no sertão de Jacobina no século XVIII, ver VIEIRA FILHO, Rafael Rodrigues. *Os Negros em Jacobina (Bahia) no século XIX*. São Paulo, Annablume, 2006. Capítulo 1.

²⁵⁶ Essa relação contempla a soma total dos escravos redistribuídos para os sertões da capitania da Bahia (incluindo africanos e crioulos) de acordo com os dois livros de despachos: Maço 249 e o Maço 623-13.

Comarca do Sul ou da Jacobina	S. F. das C. V. da Barra do Rio Grande	95	135
	Barrocas	03	---
	Bom Jesus da Lapa	---	04
	Campo Largo	23	---
	Carinhanha	02	---
	Santana do Caetité	108	1.406
	Freguesia do Curassá	05	03
	Santo Antônio da Jacobina	80	27
	Freguesia de Juazeiro	03	11
	Macaúbas	05	---
	Maracás	---	199
	Morro do Chapéu	02	04
	Santa Ana do Pambú	02	60
	Paramirim	46	11
	Pilão Arcado	42	56
	Rodelas	12	---
	S. A. V. do L. do Rio de Contas	117	50
	N. S. da Conceição da vila do Rio Pardo	231	68
	N. S. do Bom Sucesso	04	08
	Sento Sé	08	190
	Senhor do Bom Fim	---	28
	Serra da Tiuba	15	07
	Sincorá	13	86
Santo A. da Vila do Urubú de Cima	72	529	
Xique-Xique	---	06	
Outros Sertões	Chapadas	---	01
	Recôncavo	02	---
	Serra	---	03
	Sertão da Ressaca	01	49
	Sertão Indefinido	77	25
Totais	61 destinos finais	1.221	4.494

Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.²⁵⁷

Durante a segunda metade do século XVIII, o sertão de Caetité foi o principal mercado de redistribuição, recebendo aproximadamente 26,49% dos escravizados redistribuídos para o interior da Bahia. Nas décadas seguintes, esta região viria a tornar-se uma grande fornecedora de escravizados para o Sudeste do Brasil por meio do tráfico interprovincial.

Segundo Pires, o fim do tráfico transatlântico a partir da década de 1850 intensificou a procura por escravizados nos mercados locais, regionais e interprovinciais. A demanda pela mão de obra escrava no Sudeste brasileiro impulsionou o comércio interprovincial de escravizados realizado pelos senhores do alto sertão da Bahia (Caetité). Os escravizados eram

²⁵⁷ Os sertões que correspondem à Barra do Rio Grande e a margem esquerda do Rio de São Francisco, conhecido como sertão de Rodelas, pertenceram inicialmente à capitania da Bahia. Colonizadas e administradas por D. João de Lancastro, as referidas povoações e outras localidades como: o Campo-Largo, Carinhanha e o Pilão Arcado, através do decreto de 11 de janeiro de 1715, passaram a pertencer a capitania de Pernambuco, mas somente na parte administrativa e eclesiástica, uma vez que, judicialmente tais povoações continuaram pertencendo a capitania da Bahia ao longo século XVIII. In: VIANNA, Francisco Vicente. *Memória sobre o Estado da Bahia*. Salvador, Typografia e Encadernação do diário da Bahia, 1893, pp.424-425.

vendidos por meio de procurações e escrituras públicas de compra e venda, registradas em livros de notas. Para a autora, os escravizados eram pertencentes aos sertões do Rio de Contas e Caetité eram “naturais da região ou de regiões circunvizinhas”, possivelmente inseridos por meio da condução dos tropeiros.²⁵⁸

Durante a segunda metade do Setecentos, cerca de 143 indivíduos introduziram carregações de escravizados na referida localidade sertaneja, ou seja, o sistema de redistribuição envolvia a participação de numerosos agentes coloniais.²⁵⁹ Dentre estes, o agente comercial José de Cerqueira Lima, que encaminhara 25 africanos escravizados de nação mina para o destinatário Raimundo Ferreira de Araújo, morador do mesmo sertão. Senhorio de 20 embarcações que navegaram para a costa africana entre 1801 e 1839, Cerqueira Lima possuía amplas redes no trato negreiro.²⁶⁰ Seus negócios reproduzidos no momento da proibição do comércio de escravizados, refletem o caráter de ilegalidade das suas ações comerciais. Segundo Verger, os comerciantes responsáveis por tal atividade possuíam diversas origens e práticas econômicas anteriores. José de Cerqueira Lima, além de acumular grandes somas no comércio de escravizados também operava em outras atividades mercantis. Como, por exemplo, o comércio interno de escravizados para o interior baiano.²⁶¹

²⁵⁸ PIRES, Maria de Fátima Novaes. *Fios da vida: Tráfico interprovincial e alforrias nos sertões de sima - Bahia (1860-1920)*. São Paulo, Annablume, 2009, pp. 33-43. Citação à p.42. Sobre o tráfico interprovincial ver GRAHAM, Richard. “Nos tumbeiros mais uma vez? O comércio Interprovincial de escravos no Brasil”. In: *Afro-Ásia*, 27 (2002), pp.121-160. É provável que ainda na segunda metade do século XVIII, uma parcela de escravizados adquiridos pelos senhores do alto sertão, assim como de outros mercados negreiros sertanejos, tenha sido comercializada para outras regiões, uma vez que, a depender dos interesses e das demandas locais, o escravizado poderia ser vendido a qualquer momento por seus proprietários. Ver também FIGUEIREDO MIRANDA, Rosângela. “*Em diligência de se libertar*”: alforria, família escrava e tráfico interprovincial no alto sertão da Bahia- Termo de Monte Alto (1810-1888). Tese de Doutorado PPGH/UFBA, Salvador, 2018.

²⁵⁹ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*. *Idem*, 343v. A discussão referente aos agentes encarregados pela redistribuição do porto baiano aos mercados sertanejos será realizada a partir da próxima seção. A relação dos agentes mercantis que mais atuaram no mercado de redistribuição para o sertão de Caetité durante a segunda metade do Século XVIII, pode ser conferida no Anexo VII.

²⁶⁰ TSTD, # 229 (1822) com a embarcação *Constituição*; 477 (1824), 482 (1824) 485 (1824) 494 (1825) 577 (1826) 586 (1826) 894 (1829) 1125 (1829) 1162 (1830) 2973 (1827) 41795 (1826) com a embarcação *Carlota*; 492 (1825) 525 (1825) 571 (1825) 651 (1827) 2940 (1824) 2988 (1826) com a embarcação *Henriqueta*; 732 (1828) 1144 (1830) com a embarcação *Ligeiro*; 1150 (1830) com a embarcação *Maria Teresa*; 1156 (1830) com a embarcação *Temerário*; 2962 (1826) com a embarcação *Feliz Africano*; 2976 (1827) 47003 (1826) com a embarcação *Independência*; 2984 (1827) 900122 (1826) com a embarcação *Bahia*; 3095 (1839) com a embarcação *Calíope*; 3101 (1839) com a embarcação *Golfinho*; 7313 (1811) com a embarcação *Nossa Senhora da Vitória* 46999 (1826) com a embarcação *Vitória*; 51361 (1801) com a embarcação *Felicidade da Bahia*; 51392 (1804) 51421 (1805) com a embarcação *Felicidade*; 51474 (1807) 51497 (1808) com a embarcação *Nossa Senhora do Socorro*; 51522 (1809) com a embarcação *Nossa Senhora da Conceição e Socorro*; 900130 (1827) com a embarcação *General Almeida*. In: ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database (TSTD)*. (Acesso em novembro de 2019).

²⁶¹ VERGER, *op. cit.*, 1987 p.476.

O sargento mor Raimundo Ferreira de Araújo, destinatário para o qual o referido comerciante encaminhara a leva de escravos, era pai natural de Bonifácia Maria, e de mais cinco filhos legítimos, frutos da sua união matrimonial com Maria Francisca de Jesus, era morador do sítio Passagem Larga, localizado nas proximidades do Arraial de Nossa Senhora da Boa Viagem e Almas, freguesia de Santana do Caetité, termo de Nossa Senhora do Livramento das minas do Rio de Contas. Proprietário de roças de mandiocas e de lavouras de milhos, o senhor de escravos também expandia as suas práticas produtivas às criações de gado vacum, cavalari e porcos. Dentre seus bens avaliados num montante de 1:136\$117, estavam inclusas somas de cobres, ouro e prata lavrada.²⁶²

Apesar de o destinatário possuir fazenda e lavoura, os escravos redistribuídos foram encaminhados para a prestação de serviços nas áreas mineradoras, considerando que o passaporte registra os 25 escravos como *confrontados*, ou seja, o pagamento dos direitos dos escravos foi comprovado pela guia de despacho.²⁶³ Esta condição, estabelecida pelo contrato de saída dos escravos dos portos para as minas e sertões, isentava o pagamento de direitos apenas para escravos que não foram enviados às regiões mineiras.²⁶⁴

Em correspondência enviada ao rei D. João no ano de 1740, o provedor-mor da Fazenda Real Manuel Antônio da Cunha de Souto Maior informava sobre o pedido solicitado pelo provedor e deputados da mesa de comércio da Bahia a respeito da isenção do despacho dos escravos levados para o trabalho nas lavouras do Recôncavo. Para a junta mercantil da praça baiana esta determinação deveria ser estabelecida através de um novo contrato, justamente para “evitar novas despesas e avexação a mercancia e povos”. No entanto, através do documento escrito em 10 de maio de 1743, o referido provedor mor suspendera o requerimento “sem que conte o motivo e continuando o despacho dos ditos escravos”.²⁶⁵

Em 30 de julho de 1745, através do mesmo documento, o provedor e os deputados do comércio relataram a necessidade dos senhores de engenho e lavradores quanto à liberação dos direitos dos escravos enviados ao Recôncavo para o preciso exercício dos seus engenhos e lavouras. Tal medida seria necessária para evitar novas despesas, possíveis embargos e dívidas

²⁶² APEB, Seção Judiciária, 02/586/2038/05, *inventário post-mortem de Raimundo Ferreira de Araújo (1802-1815)*.

²⁶³ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

²⁶⁴ DHBN, Divisão de Obras Raras, 037,000BIS,023F. (*Contrato de Saída dos escravos da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco para as Minas, feitos no Conselho Ultramarino com Francisco Silva Pereira, Lisboa, 07 de março de 1757*).

²⁶⁵ AHU, Bahia Avulsos, cx. 92, doc. 43, (*Carta do provedor-mor da Fazenda Real Manuel Antônio da Cunha de Souto Maior ao rei D. João V informando o requerimento do provedor e deputados da mesa do comércio da cidade da Bahia para trabalhar na lavoura do Recôncavo sem despacho da provedoria-mor da Fazenda, Bahia, 12 de março de 1746*).

manifestadas pelos ditos moradores.²⁶⁶ Ao atender à solicitação dos suplicantes, o desembargador provedor mor da Fazenda Real apresentara as seguintes determinações:

[...] que estes escravos os quais não pagão os direitos vão para a fazenda deste Recôncavo fosse despachado deles um termo feito na casa das fazendas pelo qual o senhor ou quem em seu nome os rematasse se obrigasse a não os vender para as minas e havendo controversas ficaram sujeitos às penas das condições deste contrato e que a satisfação do contratador fosse o despacho no que representa aos escravos mandados em lotes por comércio para se venderem dentro do dito Recôncavo, ficando em seu vigor o despacho praticado com os escravos que pagão direitos e da mesma sorte nos que são livres deles e se pedem para as fazendas fora do dito Recôncavo em observância da condição terceira deste contrato, pelas razões também expandidas no despacho.²⁶⁷

Em 07 de agosto do ano de 1745, o contrato de saída dos escravos do porto baiano para as minas e mais partes da América portuguesa fora arrematado por Manoel Barboza Torres. O documento seguia as mesmas condições dos contratos arrematados anteriormente.²⁶⁸ Desde o contrato arrematado em 1725 por Jerônimo Lobo de Guimarães, a terceira condição estabelecia,

III

Com condição, que os escravos que os moradores, roceiros, e fazendeiros dos caminhos das minas levarem para suas casas, e ministério de suas fazendas, serão despachados pelas provedorias da Fazenda Real, tem que deles se leve direito algum, constando serem-lhe necessários para o dito ministério; mas achando-se que depois de os terem em suas casas os transportam para as minas sem pagarem os direitos, serão presos, e pagarão da cadeia o valor de cada escravo, que tiverem desencaminhado, que se avaliará a razão de cem mil reis.
²⁶⁹

A partir de 1745, a mesma condição também passou a garantir a isenção do pagamento dos direitos dos escravos enviados para lavouras, casas e fazendas do Recôncavo como também para outras localidades marcadas pelas referidas práticas econômicas.²⁷⁰ No contrato, datado de 1757, tal condição apenas determinava “que não pagarão estes direitos os escravos, que não

²⁶⁶ AHU, Bahia Avulsos, cx. 92, doc. 43, (*Carta do provedor-mor da Fazenda Real Manuel Antônio da Cunha de Souto Maior ao rei D. João V informando o requerimento do provedor e deputados da mesa do comércio da cidade da Bahia para trabalhar na lavoura do Recôncavo sem despacho da provedoria-mor da Fazenda, Bahia, 12 de março de 1746*).

²⁶⁷ *Idem.*

²⁶⁸ *Idem.*

²⁶⁹ *Idem.*

²⁷⁰ *Idem.*

forem para alguma das minas”.²⁷¹ Sendo assim, a tabela a seguir apresenta os principais serviços dirigidos aos escravizados comercializados para o interior da Bahia durante a segunda metade do Setecentos.

Tabela 06 - Serviços destinados aos escravizados redistribuídos no sertão baiano, segunda metade do século XVIII

DESTINOS	1759-1772	1778-1798
	SERVIÇOS	SERVIÇOS
Água Fria	Lavouras	---
Barra do Rio Grande	Casas, engenhos, fazendas, lavouras, minas	Engenhos
Barrocas	Fazendas	---
Caravelas	Fazendas de gado	Casa, Lavoura
Carinhanha	Lavoura	---
Cairú	---	Casa
Caetité	Casas, fazendas, lavouras, serviços pessoais	Lavoura
Curassá	Fazendas	---
Inhambupe	Fazendas, lavouras	---
Itapicuru	Casas, fazendas, minas	---
Jeremoabo	Serviços pessoais	---
Itacaré	Engenhos	---
Jacobina	Casas, fazendas de gado, minas, serviços pessoais	---
Juazeiro	Fazendas	---
Macaúbas	Fazendas	---
Maracás	---	Fazendas de gado, lavouras
Morro do Chapéu	Fazendas	---
Oiteiro Redondo	Lavouras, serviços pessoais	---
Pambú	Fazendas	Fazendas
Paramirim	Fazendas de gado, fazendas, lavouras	---
Pilão Arcado	Fazendas, lavouras, serviços pessoais	Casa
Porto Seguro	Casas, minas	---
Recôncavo	Minas	---
Rio de Contas	Fazendas, minas, serviços pessoais	Fazendas, lavouras
Rio Pardo	Casas, fazendas de gado, fazendas, lavouras, minas, serviços pessoais	---
Rodelas	Minas, lavouras	---
São Domingos	Fazendas	---
São Felix	Minas	---
São Mateus	Serviço pessoal	Casa, Lavoura
Urubú de Cima	Casas, lavouras, minas, serviços pessoais	Casas, fazendas, lavouras
Sento Sé	Lavoura	Casas
Serra da Tiuba	Fazendas de gado, fazendas	---
Sertão indefinido	Fazendas, minas	---
Sertão de Baixo do Rio de São Francisco	Fazendas de gado	---
Sertão da Ressaca	Fazendas	Fazendas

²⁷¹ DHBN, Divisão de Obras Raras, 037,000BIS,023F. (*Contrato de Saída dos escravos da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco para as Minas, feitos no Conselho Ultramarino com Francisco Silva Pereira, Lisboa, 07 de março de 1757*).

Sincorá	Fazendas, roças	---
Tucano	Minas	---
Vila Nova Real	---	Casas, fazendas, lavouras

Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

As levas de escravizados redistribuídas para o interior baiano tiveram o maior peso em atividades voltadas para “lavoura”, “fazenda de gado”, “engenho” e “casa”. Assim como determinavam os contratos, os escravos despachados para a prestação destes serviços eram apresentados pelas guias de passaportes como “livres de direitos”, representando, portanto, 92,38% do total de escravizados redistribuídos. Quanto aos escravos encaminhados para as minas, os registros declaram-nos como “confrontados”, ou seja, escravizados que foram transportados para as minas mediante o pagamento de direitos.²⁷²

Aos 31 dias do mês de julho do ano de 1788, o padre Cipriano Lobato Mendes dirigia a D. Pedro III uma representação sobre a situação econômica em que se encontrava a capitania da Bahia. De acordo com o padre, o tabaco constituía as raízes de negociação da América portuguesa, sendo uma das principais fontes dos tesouros do reino, gerando rendas através dos contratos e dos direitos que “com ele é que se faz a negociação da Costa da África, com os escravos estes os que trabalham nas minas de ouro, nas Diamantinas, nos engenhos de açúcar e todas as mais lavouras e oficinas do Brasil”.²⁷³ Segundo Lobato Mendes,

[...] são os seus lavradores os menos favorecidos entendidos pelos seus soberanos e por esta razão sempre andam de rastos, sem permanecerem as suas casas e se Vossa Majestade conhecesse as insolências que os comerciantes praticam com estes miseráveis e mais lavradores, estou certo que pela grande piedade que reconheço em Vossa Alteza, certamente, com iguais lágrimas, os acompanharia nos seus prazeres, e lhe daria a providência que eles precisam; entre as mais incivildades que com os lavradores praticam os comerciantes, é darem os escravos v.g. [por exemplo] a 130.000 réis, escravos que muitas vezes não valem 30, por serem do refugio e doentes; de 8 que mandam muitas vezes morrem logo 4 e 5, sem fazerem serviço algum, senão despesas ao lavrador, o resto fica para trabalhar, ficando pensionado a tão grande dívida, trabalha 3 e 4 anos para o comerciante, fazendo-lhe este conta que quer, assim, de juros, como dos seus chamados avanços, sequestram, penhoram e executam ao triste lavrador, remata-lhes todas as fábricas, escravos, por muito diminuto preço, de sorte que a maior parte das vezes, nem

²⁷² APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

²⁷³ AHU, Bahia Castro e Almeida, cx. 68, doc. 13019, (*Representação do Padre Cipriano Lobato Mendes dirigida a D. Pedro III, sobre a situação econômica da Capitania da Bahia, em que se contém notícias muito interessantes, Bahia, 31 de julho de 1788*).

pela terceira parte que venderão. Os comerciantes, alguns por título de compaixão e por verem que o tal lavrador, tudo quanto trabalhava lhe remetia, torna-lhe a vender, já por dobrado preço do que rematou, além dos juros e novos avanços e outras vezes vendem a diversos lavradores a última gota de sangue, que tem os miseráveis, deixando-lhes só as lágrimas para chorarem as suas desventuras.²⁷⁴

Ao discutir a presença de comerciantes de escravos nas minas setecentistas, Joaquim Felício dos Santos, em suas *Memórias do Districto Diamantino*, também evidencia o preço dos escravos comercializados para os sertões através de uma exposição manuscrita endereçada à Coroa portuguesa, por José da Costa Sousa Rabelo, cujo remetente pontuava, sobretudo, o estado em que se encontrava o comércio de escravos nas regiões mineiras nas últimas décadas do século XVIII.²⁷⁵ Segundo o documento,

São os comboieiros aqueles que aos portos da marinha costumam ir buscar escravos para os vender nas minas aos mineiros, roceiros e mais habitantes delas. Custam os melhores escravos nos portos de 100\$000 até 120\$000 rs., fazem de despesas de direitos e sustento na viagem 20\$000 rs. O modo porque os vendem é fiado por dois anos de 180 até 200 oitavas de ouro em pó (de 216\$ a 240\$000 rs.), ou em dois pagamentos iguais de ano a ano. Não tomam outra informação para venderem, mais do que, se o comprador, que quer comprar um escravo, tem ao menos outro pago; e dando dois, melhor.²⁷⁶

Para Russel-Wood, os impostos cobrados aos mineiros pela Coroa portuguesa eram opressivos, principalmente, no que toca às mercadorias necessárias nas regiões de mineração, a exemplo da mão de obra escrava. O alto custo da travessia de escravizados que partiam das cidades portuárias em direção ao interior da América portuguesa era repassado ao consumidor final. Nas primeiras décadas do século XVIII, período de constante descoberta e exploração das áreas mineradoras, os preços de escravizados vendidos em Minas Gerais oscilavam entre 200\$000 réis e 300\$000 réis; em 1735, o preço do escravo teve uma alta, atingindo o valor de 400\$000. Ao mesmo tempo, o preço de 01 escravo na fazenda açucareira de Sergipe do Conde não ultrapassava a quantia de 130\$000.²⁷⁷

A informação apresentada pelo padre Cipriano Lobato Mendes sobre o alto preço de escravizados enviados aos lavradores por comerciantes da cidade da Bahia, durante a segunda

²⁷⁴ AHU, Bahia Castro e Almeida, cx. 68, doc. 13019, (*Representação do Padre Cipriano Lobato Mendes dirigida a D. Pedro III, sobre a situação econômica da Capitania da Bahia, em que se contém notícias muito interessantes, Bahia, 31 de julho de 1788*).

²⁷⁵ SANTOS, Joaquim Felício. *Memórias do Districto Diamantino da comarca da Serra do Frio (província de Minas Gerais)*. Rio de Janeiro, Typographia Americana, 1868, pp.282-284.

²⁷⁶ SANTOS, Joaquim Felício. *Memórias do Districto Diamantino da comarca da Serra do Frio (província de Minas Gerais)*. Rio de Janeiro, Typographia Americana, 1868, p.284.

²⁷⁷ RUSSEL-WOOD, *op. cit.*, 2005, p.163.

metade do século XVIII, seguia a mesma média do valor cobrado na fazenda de Sergipe do Conde no início do Setecentos, podendo até atingir o mesmo valor, conforme o padre, “é darem os escravos v.g. [por exemplo] a 130.000 réis”.²⁷⁸ Entretanto, Lobato Mendes silenciara que também participava desta mesma atividade exercida por tantos comerciantes baianos, a redistribuição de escravizados para os sertões da Bahia.²⁷⁹

No dia 24 de julho do ano de 1787, o referido padre encaminhara 01 escrava de nação angola com destino a Santo Antônio do Urubu de Cima. Em 15 de março do ano de 1792, Lobato Mendes enviou mais duas carregações de escravos para distintos mercados de redistribuição. A primeira leva contendo 02 escravas crioulas seguia em direção a Maracás. O segundo despacho conduzindo 01 escravo moleque de nação benguela fora encaminhado ao seu procurador, João Pinheiro Pinto no sertão de Caetité.²⁸⁰ Ao longo da segunda metade do Setecentos, muitos agentes mercantis encaminharam remessas de cativos para destinatários que os adquiriam no intuito de empregar a mão de obra escrava nos serviços das suas lavouras, fazendas, engenhos e casas.²⁸¹

O sertanejo Francisco de Brito Gondim fora um destinatário que recebera escravos da Cidade da Bahia para os serviços da sua fazenda. Os 02 escravos “moleques” foram despachados no dia 14 de junho do ano 1769 pelo agente comercial Antônio Luiz de Carvalho.²⁸² Segundo Neves, a família Brito Gondim formou a base do povoamento de Igaporã e do entorno. Natural do Rio Pardo, Francisco de Brito Gondim administrou fazendas da Casa da Ponte, transferiu-se para a fazenda Alegre “cabeceiras do rio São João”, onde faleceu no ano 1773.²⁸³

Casado com Maria Custódia do Sacramento, pai legítimo de Antônio, Francisco, José, Manoel, Maria e, tendo como herdeiros naturais Ana Piedade e Cosme Damião de Brito, o referido morador do sertão de Caetité, possuía 21 escravos, desta cifra, 11 cativos eram africanos e pelo menos 03 correspondiam à nação mina.²⁸⁴ Provavelmente a escravaria africana foi adquirida por meio do comércio interno. Assim como Francisco de Brito Gondim, muitos

²⁷⁸ AHU, Bahia Castro e Almeida, cx. 68, doc. 13019, (*Representação do Padre Cipriano Lobato Mendes dirigida a D. Pedro III, sobre a situação econômica da Capitania da Bahia, em que se contém notícias muito interessantes, Bahia, 31 de julho de 1788*).

²⁷⁹ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

²⁸⁰ *Idem*, fls. 390 e 313v.

²⁸¹ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

²⁸² APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*, fl. 110.

²⁸³ NEVES, *op. cit.*, 1998, pp.105-110.

²⁸⁴ APEB, Seção Judiciária, 02/532/978/06, *inventário post-mortem de Francisco de Brito Gondim (1773-1792)*.

destinatários foram registrados pelos livros de guias, ou seja, documentação que abarca a saída de escravos do porto baiano para os mercados de redistribuição. A tabela a seguir informa a relação de destinatários do interior da Bahia, cujos serviços dirigidos aos escravizados podem ser localizados nos registros de passaportes.

Tabela 07 – Relação de despachos contendo registros de destinatários e serviços dirigidos aos escravizados redistribuídos, segunda metade do século XVIII

Data do despacho	Destinatários	Destinos	Somas	Serviços
29.08.1767	Pedro Gonçalves de Aguiar	Rio de Contas	01	Minas
12.07.1768	Dantas Dias	Itapicuru	02	Fazenda
14.12.1768	Padre Luiz Pinto Pereira	Rio de Contas	14	Fazenda
06.03.1769	Pedro Ribeiro Lima	Macaúbas	05	Fazenda
14.06.1769	Francisco de Brito Gondim	Caetité	02	Fazenda
14.12.1769	José Manoel de S. de Aguiar	Urubú de Cima	04	Lavoura
05.02.1770	Antônio Machado Moura	Urubú de Cima	09	Fazenda
21.02.1770	Mathias Bernardes Lima	B. do Rio Grande	08	Fazenda
22.02.1770	Coronel José de Souza	Sincorá	05	Fazenda
16.06.1770	Manoel Barboza Carvalho	Água Fria	01	Lavoura
18.06.1770	Ignácio da Silva Paiva	Sento Sé	04	Lavoura
25.09.1770	Ana Maria da Purificação	Itapicuru	01	Fazenda
14.06.1771	João Pereira do Lago	São Mateus	02	Serviço pessoal
22.05.1771	Manoel José de Almeida	Sincorá	03	Roça
27.09.1771	Manoel Rodriguez	Tucano	01	Minas
06.07.1771	João Machado Novaes	Vila Nova Real	02	Lavouras
14.01.1772	Tomé Luiz de Araújo	Rio Pardo	10	Fazenda
14.10.1772	Manoel Antônio Justiniano	Sertão da Ressaca	01	Fazendas
10.09.1780	José Teixeira	Caravelas	12	Minas

Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

Apesar de ser executado através de pequenas operações comerciais, os registros de passaportes contendo as informações referentes aos destinatários e os serviços destinados aos cativos redistribuídos revelam o caráter empresarial do sistema de redistribuição, caracterizando, portanto, processos de encomendas. No entanto, além de receber escravizados conduzidos do porto até as suas propriedades, muitos destinatários também realizaram a compra diretamente na praça mercantil baiana.²⁸⁵

Como por exemplo, a condução realizada no dia 23 de junho de 1768, por José Francisco da Conceição. Morador do Brejo de São Gonçalo, freguesia da Barra do Rio Grande, o sertanejo conduziu 09 escravos minas e 01 angola, livres de direitos, para a prestação de serviços nas suas lavouras de canas e mandiocas.²⁸⁶ Ao longo da segunda metade do Setecentos,

²⁸⁵ Sobre a praça mercantil de Salvador, ver Capítulo 01.

²⁸⁶ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*, fl. 89v.

mais 25 indivíduos deslocaram-se do interior da Bahia em direção ao porto para a aquisição de escravos. Cerca de 84 cativos foram comprados para os serviços das suas lavouras, fazendas e casas.²⁸⁷

Os destinatários também delegavam a outros sujeitos a compra do cativo no entreposto comercial. No dia 11 de fevereiro de 1767, por exemplo, foi concedido um registro de passaporte aos escravos Manoel crioulo e Francisco Angola pertencentes ao senhor José Ferreira, morador das minas do Rio de Contas. Apesar do registro não apresentar a quantidade de cativos conduzidos pelos referidos escravos, sabe-se que “vieram em negócio do seu senhor”. No dia 05 de fevereiro de 1770, um passaporte também fora liberado para Antônio Machado Moura, morador do sertão de Santo Antônio do Urubú de Cima (hoje Paratinga) para enviar pelo seu procurador, João Antunes Guimarães, 09 escravos minas para os serviços de suas fazendas. Em 22 de maio do mesmo ano, Antônio da Silva Costa enviara ao seu tio Manoel da Silva Costa também morador do sertão de cima, uma carregação contendo 10 escravos. Cerca de 05 sujeitos (incluindo os escravos supracitados) realizaram a compra do cativo a serviço de destinatários.²⁸⁸

Portanto, além do movimento comercial realizado pelos comerciantes para o mercado interno, os livros de guias também registravam a compra do cativo no porto baiano. O controle sobre a circulação dos escravizados no interior do continente também era expandido aos sujeitos que realizavam a compra na praça mercantil. Assim, o sistema de redistribuição também fora marcado pela aquisição do cativo pelo destinatário diretamente no entreposto comercial.

No dia 26 de março de 1797, o sertanejo José Pereira Lopes, partia da capital baiana transportando 04 escravos de nação benguela em direção à sua lavoura localizada em Santo Antônio do Urubú de Cima.²⁸⁹ Ao analisar a origem de escravizados nesta freguesia, entre 1760-1780, Gabriela Amorim Nogueira computou a presença de 77 africanos, dentre estes: 23 minas, 30 angolas, 05 jejes e 11 pretos de nação indefinida.²⁹⁰

É provável que essa escravaria tenha sido introduzida no referido sertão através do mesmo circuito de redistribuição reproduzido entre os anos de 1759-1772 e 1778-1798. Neste

²⁸⁷ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

²⁸⁸ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*, fls. 73v, 131 e 122v. A relação de agentes redistribuidores que conduziram levas de escravizados para terceiros, pode ser conferida no Anexo VI.

²⁸⁹ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fl. 469v.

²⁹⁰ 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, p.64.

período, Santo Antônio do Urubú de Cima foi o destino final de 601 cativos. Deste número, cerca de 92 africanos foram declarados minas; 300 provinham da costa africana Centro-Ocidental (222 angolas, 77 benguelas, 01 jeje) e 209 possuíam a nação indefinida (certamente minas).²⁹¹ O maior percentual de escravizados minas redistribuídos revelam a importância desempenhada pela costa ocidental africana na constituição das relações comerciais com a praça baiana.²⁹²

Dos escravizados remetidos para este sertão, aproximadamente 94,17% eram livres do pagamento dos direitos, ou seja, foram redistribuídos para lavouras, fazendas, casas e serviços pessoais.²⁹³ Nogueira também enfatiza a efetiva utilização do trabalho escravo nas atividades voltadas para as práticas agropastoris nos sertões do Urubú de Cima.²⁹⁴

Ao verificar a redistribuição de escravizados para diferenciados mercados da América portuguesa a partir da década de 1760, Ribeiro constatou a expansão do número de escravizados encaminhados para regiões do Norte do Brasil voltadas para a agricultura. Segundo o autor, neste período a economia agrícola do Norte do Brasil estaria passando por processo de recuperação econômica, ampliando assim a carência por mão de obra escrava nas lavouras e fazendas.²⁹⁵

O fornecimento de escravizados para o interior da Bahia, durante a segunda metade do Setecentos, não esteve diretamente associado às práticas mineradoras, uma vez que as regiões de cultivos e criações de gado representaram o maior peso das remessas redistribuídas para o interior. Tal sistema contava com a atuação de múltiplos sujeitos envolvidos no comércio interno de escravizados, dentre estes, os agentes intermediários, encarregados pela redistribuição direta do porto baiano aos mercados sertanejos.

2.3. Partindo em comboios: rotas e agentes da redistribuição de escravizados

Aos 12 dias de março do ano de 1726, o provedor mor da Fazenda Real, Bernardo de Souza Estrela, informava ao rei D. João V sobre a viagem realizada por Jerônimo Rodrigues e

²⁹¹ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

²⁹² Ver VERGER, *op. cit.*, 1987.

²⁹³ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

²⁹⁴ NOGUEIRA, *op. cit.*, 2011. Ver capítulo 04.

²⁹⁵ RIBEIRO, *op. cit.*, 2005, p. 107.

Manuel Coelho de Oliveira para as Minas através dos caminhos dos sertões. O despacho de 36 escravos fora concedido a Jerônimo Rodrigues que pagou os direitos de nove mil reis. Após tirar a carta de guia comprovando o pagamento dos direitos, o referido agente conduziu os escravos para a Cachoeira “onde se deticiarão os ditos escravos”. Após a averiguação do comboio naquele posto de passagem, Jerônimo Rodrigues seguiu para o Rio de Janeiro através do caminho do sertão, pois, “eu [provedor mor] ao vosso Rei mandou passar o passaporte que com efeito se passou e comboiou para o Rio com os ditos escravos, sem dúvida da Guia”.²⁹⁶

Passados alguns dias, foi despachado pelo mesmo caminho do sertão 04 escravos para Manoel Coelho de Oliveira, que também realizara o pagamento pelos direitos de embarque para o Rio de Janeiro. Este fator mudaria os rumos do despacho anterior, pois, Manoel Coelho de Oliveira, ao oferecer embarcação para o Rio de Janeiro a Jerônimo Rodrigues, promoveria a este último uma série de embargos fiscais. Os 36 escravos conduzidos por Jerônimo Guimarães teriam sido despachados pelo caminho do sertão, uma vez transportados pelo mar com escala no Rio de Janeiro, o agente deveria “mandar pagar o direito os referidos 36 escravos assim como pagarão os quatro escravos como se mostra da resposta do provedor da Fazenda Real”. O valor cobrado pela saída dos escravos por mar correspondia a quatro mil e quinhentos reis.²⁹⁷

E por estas contendas sendo Vossa Majestade servido mandar ordenar ao provedor da Fazenda Real em todo o tempo despacharem escravos para as minas as pessoas que levarem que na ocasião se lhes der as suas cartas de guia se declararem nelas levar escravos por terra pelo sertão e da mesma sorte os que forem por mar ao Rio de Janeiro.²⁹⁸

Na seção seguinte analiso as principais rotas utilizadas pelos agentes que viabilizaram o processo de redistribuição de cativos para o interior da Bahia durante a segunda metade do Setecentos. Além disso, é objetivo deste trabalho estudar a atuação dos agentes redistribuidores de escravizados que partiam do porto da Cidade da Bahia em direção aos mercados negreiros sertanejos.

2.3.1 As principais rotas do comércio interno

²⁹⁶ AHU, Bahia Avulsos, cx. 22, doc. 81, (*Carta do provedor-mor da Fazenda Real Bernardo de Sousa Estrela ao rei João V sobre a viagem para as Minas pelos caminhos do sertão de Jerônimo Rodrigues e Manuel Coelho de Oliveira, Bahia, 12 de março de 1726*).

²⁹⁷ *Idem*.

²⁹⁸ *Idem*.

Aos 13 dias do mês de maio do ano de 1768, o agente comercial José dos Santos Horta, encaminhava ao redistribuidor José Romão, uma carregação contendo 02 escravos para serem entregues ao destinatário Antônio Alvarés, morador do sertão da Barra do Rio Grande. No dia 22 de maio do ano de 1771, o redistribuidor Amador Pereira Melo partia da cidade da Bahia em direção ao referido sertão transportando 02 escravas angolanas e 01 escravo mina. O dito condutor estava a serviço do Doutor Rodrigo Vieira de Lima, cujo enviara a carga de escravos para o destinatário Gregório Pereira para suas lavouras e fazendas.²⁹⁹ O Doutor Rodrigo Vieira de Lima, empregou seus serviços de advogar durante catorze anos na mesma localidade onde encaminhara a carregação de escravizados.³⁰⁰

Como os demais condutores de escravizados, José Romão e Amador Pereira Melo, eram obrigados a apresentar nos postos dos Registros espalhados pelos caminhos, a guia comprovando o pagamento dos direitos de entrada ao sertão. Ainda nas primeiras décadas do século XVIII, o contratador dos direitos de entrada dos escravos para as minas e sertões, José de Barros Vale, enviara ao rei D. João V, requerimento expressando a necessidade de os condutores de escravos apresentarem o despacho dos cativos em quaisquer registros de entradas.³⁰¹

Essa prática era determinada pelo contrato de saída dos escravos do porto pernambucano, cuja “fazenda real não tem prejuízo, nem o comércio”, justamente por evitar os descaminhos dos direitos.³⁰² No contrato arrematado no ano 1757, a terceira condição já estabelecia “serão obrigados todos os escravos, que entrarem nos distritos das minas, a mostrarem nos Registros delas, onde lhe pagão os direitos de entrada [...]”. Além disso, a quarta condição estabelecia:

IV

Que poderá ele contratador pôr todos os administradores, e feitores, que forem necessários, onde lhe parecer conveniente, para a boa arrecadação deste contrato, assim no distrito do Rio de Janeiro, como fora dele, no Registro das passagens e nas intendências da capitação, para examinarem se os escravos adventícios tem pago os direitos, que tocam a este contrato, ao que lhe não

²⁹⁹ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*, fls. 87 e 173v.

³⁰⁰ AHU, Bahia Avulsos, cx. 168, doc. 17, (*Requerimento de Rodrigo Vieira de Lima ao rei D. José, solicitando que se passe provisão por mais três anos, para continuar a advogar na Cidade da Bahia, Bahia, 23 de fevereiro de 1769*).

³⁰¹ AHU, Bahia Avulsos, cx. 69, doc. 34, (*Requerimento do contratador do direito dos escravos, José Barros Vale ao rei D. João V solicitando que as pessoas que levarem escravos por terra as Minas o façam apresentar despacho deles em quaisquer registros das entradas, Bahia, 20 de abril de 1739*).

³⁰² *Idem*.

porão dúvida os provedores dos Registros, nem os intendentess da capitação, antes lhe darão toda a ajuda, e favor necessário para a dita averiguação.³⁰³

Desde os anos iniciais do sistema de redistribuição, os condutores de escravos eram inspecionados pela vigilância da administração colonial portuguesa. O passaporte avulso, concedido a Domingos Pereira da Cunha, no dia 21 de julho de 1726, permitia-lhe a licença para transportar 01 escravo para as minas do ouro no rio das Velhas, já delegava ao provedor do Regimento e demais oficiais da arrecadação para que “examinem com o cuidado e vigilância se este condutor que levar mais algum escravo do acima declarado e despachado prendam logo o dito condutor e sequestrem todos os escravos e mais gêneros que levar no seu comboio.”³⁰⁴

Além dos provedores dos regimentos, localizados sobretudo, nas regiões mineiras, a vigilância também foi ampliada aos Registros de Passagens. A tabela a seguir registra a relação dos postos responsáveis por examinar os passageiros e comboieiros que vinham das minas e sertões para a Cidade da Bahia.

Tabela 08 - Relação dos Registros e Fiéis, 1751

Na Vila e Porto da Cachoeira donde se embarca para a cidade se pós um destacamento de soldados.
No sítio da Muritiba, donde é o registro geral, um provedor com outro destacamento de soldados.
No sítio do Boqueirão aonde se pôs um fiel.
No sítio da Pojuca donde de pôs outro fiel.
No sítio de Capuame donde se pôs outro fiel.
Na vila da Jacobina e sítio do Aporá se pôs outro fiel.
Na vila do Rio de Contas, outro registro geral.
Nas minas novas do Arassuaí encarregou ao cuidado do mestre de Campo Regente Pedro Leolino de Marés, que deu conta haver disposto os necessários registros naqueles distritos como tinha praticado nos anos passados, e pedia a urgência presente.

Para todos estes fiéis e provedores foram remetidos por esta intendência geral, livros papéis e as instruções necessárias, em forma de regimentos particulares porque cada um se devia regular.

Fonte: AHU, Bahia Avulsos, cx. 117, doc. 68, (*Relação dos registos e fiéis que se puserem para vigiarem e examinarem os passageiros e comboieiros que vem das Minas e Sertões para a cidade da Bahia, Bahia, 30 de dezembro de 1751*).³⁰⁵

³⁰³ DHBN, Divisão de Obras Raras, 037,000BIS,023F. (*Contrato de Saída dos escravos da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco para as Minas, feitos no Conselho Ultramarino com Francisco Silva Pereira, Lisboa, 07 de março de 1757*).

³⁰⁴ AHU, Bahia Avulsos, cx. 36, doc. 15, (*Carta do provedor-mor da Fazenda Real, ao Rei D. João comunicando a oposição de João da Costa e Souza e demais homens de negócios e viandantes da carreira das Minas e sertão contra a provisão real sobre a forma de passar as cartas de guia do contrato dos escravos, Bahia, 05 de novembro de 1731*).

³⁰⁵ As informações foram anexadas à tabela conforme a escrita da documentação. Segundo Bluteau *fiel* é “aquele, que guarda a sua palavra, que obra com fidelidade, que faz pontualmente sua obrigação”. In: BLUTEAU, D. Raphael. *Vocabulario portuguez e latino: aulico, anatomico, architectonico...* Coimbra, Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728, volume 04 (F-J), vocábulo ‘Fiel’, pp.109-110. Disponível em: https://digital.bbm.usp.br/simplesearch?query=Bluteau&sort_by=score&order=desc&rpp=10&etal=0&filtername=author&filterquery=Bluteau%2C+Rafael%2C+1638-1734&filtertype>equals. (Acesso em junho de 2020).

Nas palavras de Antonil, “Partindo da cidade da Bahia, a primeira pousada é na Cachoeira”.³⁰⁶ A referida Vila onde “se pôs um destacamento de soldados” era primeiro ponto de parada dos comboieiros carregadores de escravos saídos da zona portuária baiana.³⁰⁷ No ano de 1727, o contratador dos direitos de saída dos escravos, Jerônimo Lobo Guimarães, informava ao rei D. João V a necessidade do provedor da Fazenda Real ordenar que todos os escravos transportados para as minas fossem obrigatoriamente embarcados “em um cais que há na cachoeira na Bahia que a chama o Cais da Cachoeira”. Para alcançar uma melhor arrecadação dos direitos, tal medida deveria ser fixada nos editais.³⁰⁸ Segundo o contratador,

[...] sendo perdido todo qualquer escravo que acompanhassem em outro qualquer sítio que não fosse este, isto pela razão de se fraudar muito a este contrato nos descaminhos que fazem, mandados os mineiros a embarcar em diferentes paragens da Bahia com cordas como se fossem buscar lenha no mato, e como outros disfarces levando em sua companhia negros ladinos, que parece impossível averiguação de semelhante descaminho.³⁰⁹

Após atingir a vila da Cachoeira, o roteiro continuava a seguir pelo sítio da Muritiba “donde é o registro geral, um provedor com outro destacamento de soldados” e pelo sítio do Boqueirão “aonde se pôs um fiel”.³¹⁰ Durante os anos de 1778-1798, este percurso tornara-se o principal caminho trilhado pelos redistribuidores de escravos destinados aos sertões de Barra do Rio Grande, Jacobina, Morro do Chapéu, Paramirim, Pilão Arcado, Rio de Contas, Santo Antônio do Urubú de Cima, Sento Sé e Vila Nova Real do Rio de São Francisco.³¹¹ No entanto, além do trajeto seguindo pela *Cachoeira, Muritiba e Boqueirão*, os registros de passaportes informam a ocorrência de outros roteiros usados pelos agentes do comércio interno. O gráfico a seguir contempla as rotas de redistribuição de acordo com número de ocorrências registrados pelos livros de guias.

³⁰⁶ ANTONIL, *op. cit.*, 2007.

³⁰⁷ AHU, Bahia Avulsos, cx. 117, doc. 68, (*Relação dos registos e fiéis que se puserem para vigiarem e examinarem os passageiros e comboieiros que vem das Minas e Sertões para a cidade da Bahia, Bahia, 30 de dezembro de 1751*).

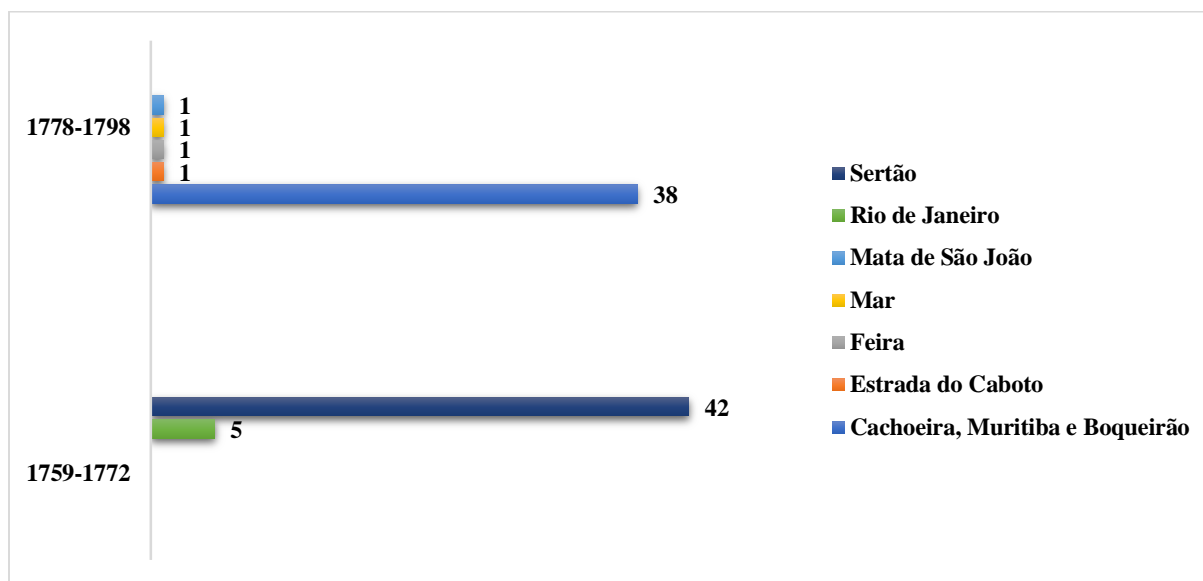
³⁰⁸ AHU, Bahia Avulsos, cx. 25, doc. 42, (*Requerimento do contratador do contrato dos escravos, Jerônimo Lobo Guimarães ao rei D. João V solicitando a colocação em editais de todas as escravas dirigidas as Minas que embarcam no cais chamado Cachoeira, Bahia, 08 de fevereiro de 1727*).

³⁰⁹ *Idem*.

³¹⁰ AHU, Bahia Avulsos, cx. 117, doc. 68.

³¹¹ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

Gráfico 02 - Rotas do comércio interno, segunda metade do século XVIII



Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*.³¹²

Partindo da Cidade da Bahia, no dia 03 de outubro de 1763, José Barcelos Baladão, dono de uma sumaquinha, seguia em direção à vila de Camamu com uma carregação de escravos contendo 02 “molequinhos” e 01 “preto” de nação indefinida. Possivelmente os escravizados foram transportados pelo referido agente por meio da via marítima.³¹³ A relação de entrada e saída de embarcações do porto da Bahia, registrada em 1798, informa sobre as relações comerciais desenvolvidas para os demais mercados da América portuguesa por via marítima.³¹⁴ É provável que muitos escravizados que fizeram parte do circuito de redistribuição entre 1759-1772 e 1778-1798 também possam ter sido redistribuídos seguindo os roteiros navegáveis. No entanto, em direitura aos mercados negreiros baianos, os agentes do comércio de escravizados seguiam, sobretudo, os roteiros terrestres.

Para o interior da Bahia setecentista, a rota por *mar* foi citada apenas uma vez pelos registros de passaportes. A rota viabilizou o abastecimento da vila Nova Real do Rio de São Francisco (hoje, Neópolis-SE). É possível que a via marítima tenha sido usada com mais frequência pelos redistribuidores de escravizados para o referido destino. A mesma vila também

³¹² Alguns destes roteiros também foram analisados em CEZAR, *op. cit.*, 2016. Capítulo 03.

³¹³ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*.

³¹⁴ AHU, Bahia Castro e Almeida, cx. 94, doc.18296, (*Relação dos navios e transportes que entraram e saíram do porto da Bahia no ano de 1797, Bahia, 10 de maio de 1798*). Sobre o tráfico interno por via marítima para a Amazônia no período C.1778 - C.1830, ver SANTOS, Diego Pereira. *Entre Costas Brasileiras: O tráfico interno de escravos em direitura a Amazônia, c.1778.-1830*. Dissertação de Mestrado. PPHIS/ UFPA, Belém, 2013.

fora abastecida pelo percurso de *feira*.³¹⁵ Este roteiro refere-se à feira de Capuame, ponto obrigatório de passagem e comércio de bovinos destinado à população da Cidade da Bahia.³¹⁶

Nas proximidades do sítio de Capuame, onde “se pôs outro fiel” para examinar as passagens dos comboios que seguiam em direção a Cidade da Bahia, localizava-se outra rota de abastecimento negreiro, o caminho pela *Mata de São João*.³¹⁷ No Setecentos, o regimento do coronel João Paes de Vasconcelos atuava entre os dois distritos, estendendo tropas de cavalos entre a borda da Mata de São João até a feira de Capuame.³¹⁸

Devido à imediação dos dois roteiros, certamente os redistribuidores de escravizados que partiam pela Mata de São João seguiam o trajeto pela feira de Capuame para a averiguação das cargas. Situada no litoral norte da Bahia, a freguesia de Nosso Senhor do Bomfim da Mata de São João foi usada como caminhos de bovinos que vinham do sertão para o abastecimento da capital e do seu recôncavo.³¹⁹ Através deste roteiro, José Pacheco Ferreira transportara 02 escravos angolas e 01 escravo benguela para os sertões de Sento Sé.³²⁰

Pela *estrada do Caboto*, Domingos Moreira da Silva transportara 05 escravos para o sertão de São Gonçalo do Pé Branco. Esta rota faz referência ao engenho Caboto pertencente à família Rocha Pita localizado na freguesia de Matoim, recôncavo da Bahia.³²¹ Já o roteiro que menciona o caminho pelo *Rio de Janeiro*, pelo qual foram redistribuídos escravos para os sertões de Jacobina, Barra do Rio de Contas e São Félix, diz respeito ao mesmo roteiro usado por comboieiros que seguiam com cargas de escravos para o abastecimento da capitania carioca, certamente os caminhos dos sertões, ou caminhos da Bahia.³²²

Segundo Santos, os *caminhos dos sertões* eram norteados por um conjunto de rotas que possibilitavam o acesso da Cidade da Bahia às áreas mineradoras, promovendo, portanto, o transporte de mercadorias e o escoamento de escravizados.³²³ Através de numerosas vias espalhadas pelo espaço sertanejo, os agentes do comércio interno realizaram a entrega de

³¹⁵ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

³¹⁶ HENRIQUE, Juliana da Silva. *A feira de Capuame. Pecuária, Territorialização e Abastecimento (Bahia, século XVIII)*, Dissertação de Mestrado, PPGHE/USP, São Paulo, 2014, p.02.

³¹⁷ AHU, Bahia Avulsos, cx. 117, doc. 68, (*Relação dos registos e fiéis que se puseram para vigiarem e examinarem os passageiros e comboieiros que vem das Minas e Sertões para a cidade da Bahia, Bahia, 30 de dezembro de 1751*).

³¹⁸ AHU, Bahia Avulsos, cx.109, doc. 11, (*Requerimento de Manoel Vieira Guimarães ao rei D. João V, solicitando patente de confirmação do posto de capitão de uma tropa de cavalos dos distritos da borda da Mata de São João até a feira da Capuame, Bahia, 17 de janeiro de 1750*).

³¹⁹ HENRIQUE, *op. cit.*, 2014, p.17.

³²⁰ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

³²¹ SCHWARTZ, Stuart B. *Sugar Plantations in the formation of Brazilian society Bahia, 1550-1835*. Cambridge University Press, 1985, pp.210-211.

³²² APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

³²³ SANTOS, *op. cit.*, 2017, pp. 167-169.

cativos para diferenciados destinos, tais como: Barra do Rio Grande, Jacobina, Recôncavo, Rio Pardo, Rodelas, São Félix, Santo Antônio do Urubú de Cima e Tucano.³²⁴ Desta forma, todos os roteiros que partiam da Bahia em determinado momento convergiam num único sistema de rotas, os caminhos dos sertões.

2.3.2 Agentes redistribuidores de escravizados

Os negócios para as minas e sertões eram bastante temidos por comboieiros, principalmente devido às constantes dificuldades encontradas pelos caminhos. Nos primeiros dias do ano de 1730, os moradores da vila da Cachoeira solicitavam ao rei D. João V a concessão para que comboieiros que transportassem gêneros e mercadorias para as minas e sertões pudessem fazer uso de “facas grandes e pistolas”. Segundo os suplicantes, o percurso realizado em cavalos por “sertões inavistados a cada passo lhe sucede desconcertos nos comboios em que lhe ficam irremediáveis e imóveis para prosseguirem jornadas”.³²⁵

As frotas acometidas por ataques de animais ferozes, gentio bravo e por negros de quilombos, além dos “ladrões que repentinamente os assaltam e infalivelmente perdem as vidas e fazendas [...] e só se pode evitar semelhantes ruínas, perdas e insultos podendo levar nas ditas jornadas as providas armas [...]”.³²⁶ Apesar do requerimento não ter registrado a presença de cativos nas mercadorias comercializadas para os sertões, certamente levas de africanos foram transportadas por esses agentes para o abastecimento das regiões mineiras. Segundo Neves,

As tropas constituíam o único meio de circulação de mercadorias. Para vaquejar, utilizava-se o cavalo. No transporte de cargas, mulas, espécie híbrida do equino e do asinino, às vezes importadas de Minas e São Paulo. Os burros geralmente destinavam-se a montaria, acompanhando tropas e outras viagens de longo curso. Nos carregamentos locais, empregavam-se também o jumento e mais raramente o boi, força de tração dos engenhos de rapadura e aguardente e dos sonolentos e dengosos carros-de-boi, usados nos carretos locais, de curtos trajetos.³²⁷

³²⁴ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*.

³²⁵ AHU, Bahia Avulsos, cx. 33, doc. 06, (*Requerimento dos moradores da vila de Cachoeira ao rei D. João V, solicitando concessão para que os comboieiros, que transportam mercadorias para as minas e mais regiões do sertão, possam usar facas grandes e pistolas, Bahia, 08 de janeiro de 1730*).

³²⁶ *Idem*.

³²⁷ NEVES, *op. cit.*, 1998, p.175.

Conforme Pires, as tropas de mulas exerciam um papel fundamental para o desenvolvimento do comércio regional. Além de trabalhadores livres, muitos escravizados sertanejos também participavam dessa atividade, vivendo de “arrayar tropas de bestas”. Nas palavras da autora “tais tropas foram constituídas por mulas e jumentos, alimentados com rapadura e milho quebrados, que os sustentavam, fazendo-os resistir às longas distâncias”.³²⁸

A partir do século XVIII, o abastecimento do mercado negreiro sertanejo contou com a participação de comboieiros e tropeiros que, partindo dos portos litorâneos, adentravam aos sertões redistribuindo cativos para diversas localidades. Ao estudar o comércio interno de africanos aportados no Rio de Janeiro, entre 1821 e 1823, João Fragozo contabilizou 93.806 cativos distribuídos do porto através dos registros de saídas de tropeiros.³²⁹ Na segunda metade do Setecentos, comboieiros que partiam do porto baiano também realizavam o abastecimento dos mercados regionais do Rio de Janeiro.³³⁰

Percorrendo os principais caminhos sertanejos e, atingindo os postos de Registros onde comprovavam os direitos pelas passagens das frotas, os agentes redistribuidores de escravizados realizavam a conexão direta da Cidade da Bahia aos mercados de redistribuição situados nos sertões da América portuguesa. Tal processo, que culminara na complementação da mão de obra, dependia basicamente da atuação destes indivíduos, responsáveis pelo escoamento de levadas de escravizados para os mercados negreiros sertanejos.

Segundo Kátia Mattoso, o comércio de escravizados para os sertões, emergido a partir da descoberta do ouro, modificou o sistema do comércio de escravizados por prolongar a venda do escravizado para outros destinos, além das regiões próximas ao porto de desembarque. Para a autora, os agentes envolvidos na extensão desta atividade mercantil “chamam-se com frequências “tratantes” aos comerciantes menores, cujo papel é o de servir de intermediários entre os grandes importadores do litoral e os necessitados de escravizados nas zonas mineiras”.³³¹ O registro de passaporte datado do ano de 1770 demonstra de que forma eram anotados o comércio de escravos para os sertões da América portuguesa.

³²⁸ PIRES, *op. cit.*, 2003, pp. 38-39. Citação à página 39.

³²⁹ FRAGOSO, *op. cit.*, 1992, pp.144-147.

³³⁰ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*.

³³¹ MATTOSO, *op. cit.*, 1988, p. 57.

Em 25 do d.^o [abril] outro a João da Costa Barboza p.^a m.^{dar} a João de Alm.^{da} Negrão, mo.^{or} na sua F.^{da} Muquem, Freg.^a de N. S.^{ra} da Co.^m do Rio Pardo, q
leva Simão Moreira duas molecas livres na fr.^a da nova ordem.³³²

O sistema de redistribuição de escravizados do porto baiano reproduzia-se, portanto, atrelado à atuação do pequeno comerciante, que ao *levar* carregações de cativos para os mercados negreiros sertanejos a serviço dos grandes negociantes da Cidade de Bahia, promoviam o fornecimento de mão de obra escrava no interior baiano. Ao *mandar* as levadas de escravos através dos agentes intermediários, o comerciante da praça mercantil de Salvador, incluindo homens de negócios envolvidos diretamente com o comércio transatlântico de escravizados, submetiam os condutores à prática de receptadores e distribuidores de escravizados no interior da América portuguesa. Além da atuação de homens, algumas mulheres também participaram direta e indiretamente do circuito de redistribuição de escravizados para o interior da capitania da Bahia. A tabela a seguir apresenta a relação de mulheres atuantes no comércio interno de escravizados para os sertões baianos, durante a segunda metade do século XVIII.

Tabela 09- Relação de mulheres que participaram do sistema de redistribuição de escravizados para o interior da capitania da Bahia, segunda metade do século XVIII

Agentes comerciais	Redistribuição	Soma de escravos	Mercados de redistribuição
Dona Ana Maria da Silva Silvestre	Indireta (mandou)	02	Barra do Rio Grande
Ana Maria do Carmo	Direta (levou)	03	Caravelas
Bibiana Maria de Jesus	Direta (levou)	02	Rio de Contas
Dona Hilária da Purificação	Indireta (mandou)	06	Jacobina
Madre Superiora Rosa Maria de Santo Antônio	Indireta (mandou)	14	Rio de Contas
Maria nagô forra	Direta (levou)	01	Itapicurú de Cima
Mariana de Aragão e Bitencourt	Direta (levou)	02	Jacobina
Dona Rita da Glória	Indireta (mandou)	05	Caetité

Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

O primeiro registro de mulheres participando do comércio interno de escravizados é datado de 1763. Neste ano, Bibiana Maria de Jesus conduziu ao Rio de Contas uma carregação contendo 02 escravos para prestarem serviços em minas localizadas na dita região sertaneja.³³³ Muito provavelmente, trata-se da filha legítima de Ana Francisca da Silva e do português Miguel Lourenço de Almeida, que se unira em matrimônio com o capitão Antônio Pinheiro

³³² APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*. Este registro de passaporte pode ser conferido no Anexo II.

³³³ *Idem*, fl.39v.

Pinto, tendo dois filhos: o capitão Inocência José Pinheiro e Zeferina Maria do Santo Antônio.³³⁴ A família de Bibiana residia na fazenda do Campo Seco localizada a quatorze léguas da vila do Rio de Contas.³³⁵ Segundo Marcos Profeta Ribeiro, a propriedade fora o resultado do trabalho de “gerações de mulheres que se sucederam e transmitiram entre si suas experiências adquiridas nas frentes de povoamento”.³³⁶

A fazenda fora adquirida no ano de 1749 por Micaela de Jesus, avó materna de Bibiana.³³⁷ Com a morte de Micaela, sua mãe, Ana Francisca herdou a fazenda. Com o passar dos anos esta última seguiu os mesmos caminhos das mulheres de sua família, administrando a propriedade e, transformando-a “num empório agropastoril dos sertões baianos”.³³⁸

No entanto, o início da propriedade é datado de 1755, ano em que, seu pai, Miguel Lourenço tornou-se o primeiro registrador da fazenda.³³⁹ Apadrinhado por um membro da nobreza que lhe ensinara “a fazer viagens e negociar no além mar”, este último também estivera presente em outros territórios sertanejos da América portuguesa, a exemplo de Barra do Rio Grande e Ouro Preto (capitania de Minas Gerais). Provavelmente, seu acúmulo de riquezas tenha sido proveniente de sua inserção em redes próprias ao comércio ultramarino português.³⁴⁰

Assim como seu pai, é provável que Bibiana Maria de Jesus também mantivesse redes e contatos comerciais que permitiam a dita sertaneja transportar escravos para o abastecimento do mercado negreiro de Rio de Contas, especialmente para as minas daquela localidade. Sendo assim, muito além de administrar a fazenda do Campo Seco, a participação de Bibiana no comércio interno de escravizados revela que as ações das mulheres da dita família também abrangiam o trato mercantil, inclusive o negreiro. Da mesma forma que Bibiana, mais 07 mulheres movimentaram a última rota atlântica.

Em 14 de dezembro de 1768, a madre superiora Rosa Maria de Santo Antônio mandou ao padre Luiz Pinto Pereira morador do sertão do Rio de Contas, cerca de 14 escravos para o

³³⁴ APEB, Seção Judiciária, 02/558/1007/03, *inventário post-mortem de Ana Francisca da Silva (1839-1844)*.

³³⁵ RIBEIRO, Marcos Profeta. *Mulheres sertanistas: transmissão e sedimentação cultural do trabalho feminino na formação das primeiras fazendas de gado dos sertões baianos (1704-1838)*. Tese de Doutorado PPGH/USP, São Paulo, 2019, p.142. O pesquisador Marcos Ribeiro suspeita que a redistribuidora de escravizados Bibiana Maria de Jesus possa realmente ter sido a filha dos sertanejos Ana Francisca da Silva e Miguel Lourenço, personagens trabalhados em sua Tese de Doutorado.

³³⁶ *Idem*.

³³⁷ *Idem*, p.171.

³³⁸ *Idem*, p.172-173. Citação à página 172.

³³⁹ SANTOS FILHO, Lycurgo. *Uma comunidade rural do Brasil antigo: aspectos da vida patriarcal no sertão da Bahia no século XVIII e XIX*. São Paulo, Companhia Editorial Nacional, 1956, p.244.

³⁴⁰ RIBEIRO, *op. cit.*, 2019, p.158-169.

serviço de suas fazendas. Já no dia 13 de fevereiro do ano 1772, Dona Hilária da Purificação encaminhou 06 escravos para serem entregues em 04 fazendas no sertão de Jacobina.³⁴¹

Aos 16 dias do mês de agosto do ano de 1782, Dona Ana Maria Silvestre enviou 02 escravos moleques para o sertão da Barra do Rio Grande. Dois anos depois, Dona Rita da Glória encaminhara do porto baiano 05 escravos de nação angola para o sertão de Caetité. Em 20 de maio de 1789, Mariana de Aragão e Betencourt transportou 01 escravo e 01 escrava para o sertão de Jacobina. Em dezembro do mesmo ano, “Maria Nagô forra e casada” levou 01 escravo e 01 escrava para o sertão do Itapicurú de Cima. Em 27 de novembro de 1793, Ana Maria do Carmo também conduziu para o sertão de Caravelas 01 escravo e mais 02 escravas.³⁴²

Até o momento não disponho de documentações capazes de elucidar quem seriam tais mulheres e de que forma foram inseridas no processo de redistribuição de escravizados para o interior da capitania da Bahia. No entanto, sabe-se que nenhuma delas estavam enviando ou mesmo, transportando carregações de escravizados para os seus próprios serviços. O envolvimento da ex-escrava “Maria Nagô” no comércio interno reflete a diversidade de agentes incumbidos pelo abastecimento negreiro do interior baiano. Além disso, é provável que algumas destas mulheres, sobretudo, àquelas que encaminharam levas do porto da Bahia com destino aos mercados sertanejos baianos, também pudessem estar diretamente envolvidas em redes comerciais próprias à dinâmica mercantil escravista.

A participação de mulheres no comércio para o interior da América portuguesa não fora uma exclusividade vivenciada pelo mercado negreiro baiano. Ao estudar as redes comerciais que conectavam Bahia e Minas Gerais durante o século XVIII, a historiadora Júnia Furtado localizou a presença de uma única mulher atuante no comércio entre as duas capitanias. Sabe-se que Maria de Freitas, natural da Vila de Cachoeira na Bahia, e moradora da Serra do Frio financiou pelo menos uma carga conduzida da capitania baiana pelo viandante José da Costa. Com o dito agente “estavam mais dois cavalos, com suas cangalhas, uma canastra com toalhas, colheres de prata, além de vários outros tecidos, que pertenciam a ela”.³⁴³

Ao analisar o comércio nas minas setecentistas, Furtado afirma a importância fundamental desempenhada também pelo tratante no abastecimento do mercado interno

³⁴¹ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*, fls. 100v e 192.

³⁴² APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fls. 272v, 237v, 302, 344 e 414.

³⁴³ FURTADO, Júnia Ferreira. “Teias de negócio: conexões mercantis entre as minas de ouro e a Bahia, durante o século XVIII”. In: FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá; CAMPOS, Adriana (Orgs.). *Nas Rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória, Editora EDUFES, 2014, p.162.

mineiro. Contratados por negociantes para cobrar dívidas e transportar carregações de mercadorias tanto secas e molhadas como de escravizados, os tratantes eram responsáveis pelas transações comerciais a longas distâncias, uma vez que, os grandes negociantes se encontravam nos portos litorâneos ou em vilas mineiras distantes do sertão. Além dos tratantes, o comércio negreiro de Minas Gerais também fora abastecido por comerciantes volantes e por viajantes que transportavam em suas mercadorias carregações de escravizados para serem comercializados nas áreas mineradoras.³⁴⁴ Para a autora,

As tropas que passavam pelos registros da capitania levavam em um mesmo carregamento, cargas de secos e de molhados, cavalos, bestas e escravos. [...] Apesar da pouca especialização, os comboieiros eram os que viviam prioritariamente do transporte de negros para as minas. Os condutores e comboieiros eram em sua maioria portugueses, brancos, de poucas posses e poucos possuíam escravos. Ao contrário dos comerciantes volantes, comerciar os negros eram os seus modos de viver.³⁴⁵

Sendo assim, a pouca especialização da atividade mercantil marcara o exercício de agentes coloniais responsáveis pelo abastecimento de mercadorias para as regiões mineiras. Enquanto os viandantes eram incumbidos pelo transporte de diversas mercadorias a longas distâncias, condutores comercializavam gado e cavalos, comboieiros vendiam escravizados e tratantes cobravam dívidas e comercializavam para outras pessoas. Nas palavras de Furtado “esses comerciantes levavam para as Minas, em suas carregações, mercadorias de toda natureza, como louça da Índia, toalhas, roupas, tecidos, bebidas, medicamentos, entre outros, em geral oriundos do Reino e do Oriente, mas também produtos da África, especialmente os valiosos escravos”.³⁴⁶

O circuito de abastecimento interno de Minas Gerais, caracterizado pela diversidade e pela pouca especialização, contava com a participação de inúmeros comerciantes, quase sempre ocasionais, agentes muitas vezes encarregados pelo transporte de apenas uma carga para os mercados regionais. Em algumas exceções, os agentes estabeleciam rotas comerciais constituindo mercados fixos. Os registros de entrada na capitania da Bahia também revelaram a grande parcela de carregamentos realizados por comerciantes eventuais, especializados no comércio volante. “Eram eles os viandantes, tratantes, comboieiros, condutores de bois e cavalos e mascates”.³⁴⁷ Sendo assim, esta pesquisa entende tais agentes que atuavam no

³⁴⁴ FURTADO, *op. cit.*, 2006, pp.263-264.

³⁴⁵ *Idem*, pp.265-266.

³⁴⁶ FURTADO, *op. cit.*, 2014, pp. 157-158.

³⁴⁷ *Idem*, pp.260-262. Citação à p.262.

comércio interno de escravizados como redistribuidores, intermediários ou pequenos comerciantes.

O fornecimento de cativos para o interior baiano durante a segunda metade do Setecentos também foi movimentado por uma multiplicidade de mercadores. A tabela a seguir demonstra o volume do comércio interno reproduzido por meio da atuação dos agentes redistribuidores, cujo exercício fora registrado pelos livros de guias.

Tabela 10 - Volume do comércio interno de escravizados para o interior da Bahia, de acordo com a atuação dos agentes redistribuidores

Número de carregações	1759-1772		1778-1798	
	Agentes envolvidos	Escravos Redistribuídos	Agentes envolvidos	Escravos Redistribuídos
01	206	745	446	2022
02	22	125	49	499
03	03	29	12	177
04	---	---	03	89
05	---	---	05	137
09	---	---	02	182
Totais	231	899	517	3.106

Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.³⁴⁸

Desta forma, a redistribuição de apenas 4.005 cativos (70,07% do total) fora anotada nos livros de guias contendo a identificação dos agentes intermediários. No entanto, todos os escravizados comercializados do porto baiano foram transportados por redistribuidores, com exceção de alguns destinatários que realizavam a compra diretamente no entreposto comercial.

Com isso, os valores apresentados pela tabela acima não compreendem o número total de condutores de escravizados atuantes naquele período. Nas remessas que abarcam a redistribuição indireta realizada por negociantes baianos, responsáveis pelo encaminhamento de levas de escravizados através dos pequenos comerciantes, apenas 07 despachos apresentavam o nome da pessoa responsável pela condução dos cativos. Sendo assim, o número de agentes intermediários equivalia a uma cifra superior a 748 indivíduos (tabela 10), uma vez que a maioria dos escravizados comercializados era transportada por agentes encarregados pela realização de uma única carga de cativos.³⁴⁹ Para João Fragoso, no comércio interno de

³⁴⁸ Existem registros de passaportes onde não estão anotados os nomes dos agentes que levavam os escravos, ou mesmo, passaportes onde os nomes encontram-se mutilados ou ilegíveis. Neste caso, esses passaportes foram organizados como se tais agentes estivessem atuando apenas uma vez no transporte de escravizados. Por esta razão, o número referente aos agentes é aproximado.

³⁴⁹ A relação de registros de passaportes onde estão anotados os agentes responsáveis pela condução dos escravizados e os nomes das pessoas que receberam a concessão dos passaportes, pode ser conferida no Anexo V.

escravizados imperava a mão de obra não especializada, marcada pela ocorrência de apenas um contrato.³⁵⁰ Segundo o autor,

[...] podemos dizer que o tráfico interno de escravos era feito através de pequenos empreendimentos. Mas do que isso, por condutores que eventualmente (talvez a expressão conjunturalmente seja a mais correta) transportavam escravos. Estaríamos assim, diante de um negócio que, devido à eventualidade dos seus agentes, não era especializado; ele não possuía um grupo permanente de empresários. Por sua vez, isso nos leva a pensar que tal comércio tinha, estruturalmente, um caráter modelado pelas flutuações conjunturais, onde a intensidade do aparecimento e desaparecimento dos seus comerciantes dependia das injunções conjunturais.³⁵¹

No entanto, ao analisar o volume dos comerciantes envolvidos com o comércio interno de escravizados a partir do porto do Rio de Janeiro nas primeiras décadas do século XIX, Fragoso calculou a presença de 19 traficantes (0,3% do total) atuantes no mercado negreiro de redistribuição carioca por mais de sete anos, sendo, portanto, classificados como “negociantes regulares de cativos”.³⁵² Para o mercado interno da Bahia setecentista, o número de agentes regulares era bastante reduzido, compreendendo apenas dois comerciantes do total conhecido de agentes redistribuidores.³⁵³

O comerciante intermediário José Francisco Nunes, por exemplo, através de 09 carregações de escravos, abastecera a Vila Nova Real do Rio de São Francisco. Já Carlito Gomes de Araújo, também através de 09 despachos, fornecera cativos para o mesmo mercado negreiro. Ambos agentes atuaram como redistribuidores para o interior baiano durante sete anos. Ao todo, 182 escravos foram transportados para os sertões da Bahia pelos referidos comerciantes. Esta cifra é bastante expressiva para o padrão de comercialização de escravizados reproduzido por cada agente redistribuidor.³⁵⁴

Ambos os comerciantes possuíam mercados específicos de redistribuição. Este fenômeno também fora observado por Fragoso no mercado negreiro carioca, cujo autor

³⁵⁰ FRAGOSO, *op. cit.*, 1992, pp.170-171.

³⁵¹ *Idem*, pp.171-172.

³⁵² FRAGOSO, *op. cit.*, 1992, p.171.

³⁵³ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

³⁵⁴ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fls. 31v, 77v, 82, 81, 103v, 104, 124, 127v, 131v, 232, 245, 256v, 261v, 272v, 276, 276v, 282v e 417v. Além do interior da Bahia, ambos comerciantes atuaram como redistribuidores para o sertão do Rio de São Francisco (capitania de Pernambuco). Através de 03 despachos, José Francisco Nunes abastecera o referido sertão com 42 escravos. Por meio de 04 carregações, Carlito Gomes de Araújo redistribuía 37 escravos. In: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

reiterava o comércio interno como um empreendimento caracterizado pela presença de comerciantes que mesmo não sendo considerados “traficantes especialistas”, eram especializados na distribuição de cativos para uma região-mercado.³⁵⁵ Desse modo, além dos agentes comerciais José Francisco Nunes e Carlito Gomes de Araújo, os demais agentes intermediários responsáveis por despachar mais de uma carga do porto baiano também atuaram em mercados específicos de redistribuição.³⁵⁶ A tabela a seguir apresenta a relação dos redistribuidores que mais atuaram no comércio interno de escravizados para os sertões da Bahia setecentista.

Tabela 11- Relação dos redistribuidores com maior participação no transporte de escravizados para os sertões da capitania da Bahia, segunda metade do século XVIII

Agentes comerciais	Número de Remessas	Soma de escravos	Mercados de redistribuição
Antônio Ferreira Pinto	05	05	Caetité; Rio de Contas
Carlito Gomes de Araújo	09	99	Vila Nova Real do Rio de São Francisco
Domingos Gomes de Amorim	05	13	São Mateus
Felix Pereira da Costa	05	14	Caetité
João Correia de Queirós	05	30	Pilão Arcado; Santo Antônio do Urubú de Cima
José da Silva Ribeiro	04	83	Caetité; Sincorá
José Francisco Nunes	09	83	Vila Nova Real do Rio de São Francisco
Manoel José de Faria	05	75	Cachoeira; Caetité
Miguel Francisco Brandão	04	06	Caetité; Rio de Contas; Santo Antônio do Urubú de Cima; Sincorá

Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

O Capitão do Terço das Ordenanças da Vila de São Mateus, Comarca de Porto Seguro, Domingos Gomes de Amorim, atuou como redistribuidor de escravizados para a dita localidade entre os anos de 1785 e 1793, transportando o equivalente a 13 escravos para o abastecimento negreiro daquela região. Além disso, no dia 29 de novembro do ano de 1786, o dito agente também encaminhou indiretamente uma leva contendo mais 02 escravos para o mesmo destino.³⁵⁷ Além do agente Domingos Gomes de Amorim, outros redistribuidores também abasteceram as mesmas localidades sertanejas onde serviram à Coroa portuguesa, ocupando, sobretudo, postos de ordenança e governança.

³⁵⁵ FRAGOSO, *op. cit.*, 1992, p.172.

³⁵⁶ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

³⁵⁷ *Idem*, fls. 277, 286, 302, 314, 328, 350v e 406. AHU, Bahia Castro e Almeida, cx. 74, doc. 14.397, (Anexo ao n.14.394). (*Observação relativa aos corpos de auxiliares e ordenanças da Capitania da Bahia, que regulou o governador e Capitão-General D. Fernando José de Portugal em observância da carta régia de 02 de novembro de 1787, Bahia, 11 de julho de 1791*). A relação de agentes mercantis que encaminharam e transportaram escravizados no mesmo circuito de redistribuição para mercados sertanejos da capitania da Bahia durante a segunda metade do século XVIII, pode ser conferida no Capítulo III.

Em 1770, o soldado Euzébio Alvares da Costa “veio da Jacobina para levar para as mesmas minas” 01 escravo moleque por nome João, livre de direitos. Anos mais tarde, o mesmo agente retornara ao porto baiano, desta vez, para transportar ao referido sertão uma escrava benguela, livre de direitos.³⁵⁸ Para Furtado, o envolvimento dos moradores regionais no comércio interno tornara-se uma prática comum no mercado de redistribuição sertanejo.³⁵⁹

O Capitão do Terço das Ordenanças da vila de Santo Antônio da Jacobina, Gaspar Teixeira Leite, também transportou escravos da praça baiana para o referido sertão.³⁶⁰ Através de 02 despachos datados de 1770 e 1768, Teixeira Leite conduziu 03 escravos para serem redistribuídos nas minas da mesma localidade. Além disso, no ano de 1763 havia transportado 02 escravos para o Recôncavo baiano.³⁶¹

Em 1779, o ouvidor da comarca da Jacobina, José Antônio Álvares de Araújo, também partia da Cidade da Bahia conduzindo carga de 06 escravos destinados à mesma localidade sertaneja.³⁶² Ainda exercendo a função de Juiz de Fora da vila de Cachoeira, Álvares de Araújo fora nomeado a ouvidor da Bahia da Parte do Sul, em 07 de setembro de 1778 por meio de mercê concedida pela Rainha D. Maria I.³⁶³ Ao contrário do soldado Álvares da Costa, este último realizara apenas uma carregação de cativos.

Assim como o referido ouvidor, é provável que a maior parcela dos agentes redistribuidores de uma única carga possuísse ligações sociais, ou até mesmo profissionais com seus mercados de redistribuição. A tabela a seguir informa a relação dos agentes intermediários cujas relações sociais com os referidos destinos foram registradas pelos livros de guias.

Tabela 12 - Redistribuidores de escravizados e suas relações com os respectivos mercados de redistribuição, segunda metade do século XVIII

Data do Despacho	Redistribuidores	Soma	Destinos
------------------	------------------	------	----------

³⁵⁸ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*, fl.152v APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fl. 272.

³⁵⁹ FURTADO, *op. cit.*, 2006, p.260.

³⁶⁰ AHU, Bahia Castro e Almeida, cx. 109, doc. 21307, (Anexo ao n.21306). (*Carta patente pela qual o governador D. Fernando José de Portugal nomeou Custódio Ferreira dos Santos Capitão do Terço das Ordenanças da Vila de Santo Antônio da Jacobina, cujo posto vagara por falecimento de Gaspar Teixeira Leite Viana, Bahia, 28 de novembro de 1797*).

³⁶¹ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*, fls. 35v, 66 e 158.

³⁶² APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fl. 77.

³⁶³ AHU, Bahia Avulsos cx.178, doc. 45, (*Decreto da rainha D. Maria I, fazendo mercê ao bacharel José Antônio Álvares de Araújo, do lugar de ouvidor da Bahia, da parte do sul, Queluz, 07 de setembro de 1778*); AHU, Bahia Avulsos cx. 178, doc. 99, (*Decreto da rainha D. Maria I, ao Conselho Ultramarino ordenando que se sentencie na Relação da Bahia a residência do juiz de Fora da vila de Cachoeira, José Antônio Álvares de Araújo, como fora solicitado, Vila Viçosa, 01 de dezembro de 1778*).

03.10.1763	José Bacelos Baladão	03	Morador do Camamu
11.12.1763	Padre Luis Soares de Araújo	01	Vigário de Rio de Contas
01.12.1767	José da Silva	01	Morador do Rio de Contas
22.06.1768	Francisco Barbosa de Castro	06	Vigário do Rio das Contas
23.06.1768	José Francisco da Conceição	10	Morador da Barra do Rio Grande
12.09.1769	Antônio Pestana de Oliveira	10	Morador do Rio Pardo
04.11.1769	Manoel de Castro	02	Morador do Pilão Arcado
12.12.1769	João da Costa Luiz	14	Morador nos Campos dos Itacarés
12.01.1770	Francisco Dias	07	Morador do Rio Pardo
12.01.1770	Antônio da Costa	01	Morador de Caetité
21.02.1770	Manoel Pinto de Almeida	03	Morador do Pilão Arcado
13.03.1770	Bernardo de Sousa	02	Morador do Pilão Arcado
12.05.1770	José Alvares dos Santos	06	Morador das Caravelas
17.09.1770	Euzébio Alvares da Costa	01	Soldado da Jacobina
10.04.1771	João Gonçalves da Cruz	03	Oficial da Casa da Fundação de Jacobina
17.04.1771	Bernardo da Silva Machado	04	Morador do Sento Sé
14.06.1771	José Pereira de Brito	02	Morador do Rio das Caravelas.
18.12.1779	José Antônio Alvarez de Araújo	06	Ouvidor da Jacobina

Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

João Gonçalves da Cruz, conhecido por ser oficial da casa de Fundação de Jacobina em 1771, através de provisão régia datada de 1779, obteve concessão “por mais um ano com o mesmo ordenado para servir ao ofício de Escrivão das Fundições da Real Casa de Vila da Jacobina”.³⁶⁴ Entre 1770 e 1771, Gonçalves da Cruz transportara 10 escravos por meio de três carregações à vila da Jacobina. Dois despachos de escravizados foram conduzidos para seus próprios serviços. Numa terceira carregação datada de 10 de abril de 1771, o dito agente transportara os escravos “João” e “Joaquim” de nação angola para o destinatário Antônio Pereira Gonçalves.³⁶⁵ Desta forma, além de conduzirem carregações para terceiros, alguns destinatários também adquiriram cativos para os seus próprios serviços, diretamente no porto baiano.³⁶⁶

Outros agentes intermediários já atuavam como redistribuidores de escravizados, muito antes de conquistarem suas cartas patentes em tropas de Auxiliares ou de Ordenanças. O redistribuidor José Antônio Gomes, por exemplo, atuava como agente intermediário no comércio interno de escravizados antes da sua nomeação como Tenente Coronel do Regimento da Cavalaria Auxiliar das minas do Rio de Contas.³⁶⁷ No dia 21 de julho do ano de 1790, José

³⁶⁴ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 297, *Livro de Provisões, 1770-1773*, fls. 69v à 70.

³⁶⁵ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*, fls. 126 e 170.

³⁶⁶ A relação de redistribuidores que conduziram levas de escravizados do porto baiano para seus próprios serviços pode ser conferida no Anexo VIII.

³⁶⁷ AHU, Bahia Avulsos, cx. 223, doc. 44, (*Consulta do Conselho Ultramarino ao príncipe regente D. João sobre o requerimento de José Antônio Gomes solicitando confirmação do posto de tenente-coronel do regimento de Cavalaria Auxiliar das Minas de Nossa Senhora do Livramento de Rio de Contas, Lisboa, 17 de julho de 1802*).

Antônio Gomes transportava 01 escravo destinado ao mesmo sertão. Um ano depois, o referido redistribuidor já abastecia o sertão do Sincorá com mais uma carregação contendo 05 escravos.³⁶⁸

Já o redistribuidor Joaquim Máximo de Jesus, assumira o posto de Capitão das Ordenanças do julgado de Xique-Xique no ano de 1804.³⁶⁹ Através de duas carregações de escravos datadas de 1784 e 1798, o mesmo agente havia abastecido os sertões do Sento Sé com 04 escravos angolas e 01 escravo mina.³⁷⁰ Desta forma, o abastecimento do mercado negreiro dos sertões da Bahia fora movimentado por agentes intermediários que exerciam variadas funções sociais. A tabela a seguir apresenta a relação de agentes coloniais que exerciam diferenciadas funções na sociedade colonial e ao mesmo tempo, atuavam como redistribuidores de escravos.

Tabela 13- Volume do comércio interno de escravizados de acordo com as principais atividades exercidas pelos agentes encarregados pela redistribuição indireta para o interior da Bahia, segunda metade do século XVIII

Registros de passaportes	Atividades exercidas pelos agentes redistribuidores	Quantidade de agentes	Soma de escravos encaminhados
01	Ajudante	01	02
10	Alferes	07	33
11	Capitães	07	68
02	Coronéis	02	05
02	Doutor	01	02
02	Funcionário régio	01	10
03	Licenciados	02	03
01	Ouvidor	01	06
12	Padres	12	29
06	Reverendos	05	16
03	Vigários	03	09
01	Soldado	01	01
01	Tenente	01	03
Totais	13	44	187

Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

³⁶⁸ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fls. 378 e 364.

³⁶⁹ AHU, Bahia Castro e Almeida, cx. 134, doc. 26658, (Anexo ao n.26657). (*Carta patente pela qual o Governador Francisco da Cunha Menezes nomeou Joaquim Máximo de Jesus Capitão do Terço das Ordenanças do julgado Xique-Xique, de que era capitão-mor Ângelo Custódio da Rocha Medrado, Bahia, 16 de maio de 1804*).

³⁷⁰ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fls. 263v e 418v.

Morador da vila do Rio de Contas no ano de 1791, o Doutor Francisco Gonçalves Cortes advogara durante muitos anos na comarca de Jacobina.³⁷¹ O agente fora responsável pelo transporte de duas carregações contendo 01 escravo crioulo por nome “Domingos” e outra escravizada de nação benguela por nome “Mariana” para o destino de Caetité no dia 21 de março do ano de 1789.³⁷² Entretanto, na relação de redistribuidores listados pelos registros de passaportes exercendo outras funções na sociedade colonial, também prevaleceu a eventualidade na atuação dos ditos agentes mercantis, uma vez que, cerca de 84,44% realizaram apenas um transporte de escravizados para os sertões da Bahia setecentista. Como por exemplo, o licenciado João Cardoso de Miranda.³⁷³ No primeiro dia de dezembro do ano de 1763, o referido redistribuidor conduziu 01 escravo para prestar serviços nas minas do sertão do Rio de Contas.³⁷⁴

A participação de mulheres, coronéis, capitães, sargentos, alferes, padres, reverendos, funcionários da administração colonial, escravos, ex-escrava e procuradores como agentes intermediários revela, portanto, o caráter diverso dos indivíduos empregados pelo sistema de redistribuição. Apesar da existência de agentes regulares que carregaram escravizados para mercados específicos, o comércio interno para os sertões da Bahia fora marcado pela eventualidade dos agentes redistribuidores não especializados, ou seja, reproduzia-se com base em pequenas operações comerciais que promoveram o abastecimento de um número considerável de escravizados para os sertões da Bahia durante a segunda metade do Setecentos.

A partir do porto baiano, o circuito de redistribuição de cativos esteve diretamente marcado pela presença de múltiplos agentes encarregados pelo fornecimento de escravos para os mercados sertanejos. Através dos principais roteiros de escoamento mercadorias e escravizados, a logística do comércio interno promoveu o abastecimento do mercado interno da América portuguesa. Apesar desta extensão do comércio negreiro gerar rendas extras aos intermediários, poucos agentes se especializaram no sistema de redistribuição. Muitos possuíam ligações com seus respectivos mercados de escoamento negreiro, pertencendo em alguns casos ao grupo de funcionários régios da administração regional.

³⁷¹ AHU, Bahia Avulsos, cx. 244, doc. 81, (*Requerimento de Francisco Gonçalves Cortes ao príncipe regente D. João solicitando provisão para advogar na capitania da Bahia ou em qualquer outra do Brasil, Bahia, ant. a 17 de Outubro de 1807*).

³⁷² APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fl.341.

³⁷³ AHU, Bahia Avulsos, cx. 144, doc. 34, (*Sentença de Justificação do licenciado João Cardoso de Miranda, Bahia, 06 de maio de 1758*).

³⁷⁴ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*, fl.43.

O sistema de redistribuição de escravizados, entendido como uma extensão do comércio transatlântico, tornara-se possível graças às redes sociocomerciais espalhadas desde o interior do continente africano até as regiões sertanejas da América lusitana. Tal comércio reproduzia-se atrelado à atuação de diversos agentes comerciais, incluindo negociantes da praça baiana, envolvidos diretamente no comércio internacional.³⁷⁵ Por esta razão, o comércio interno possuía o mesmo padrão de comercialização registrado na esfera internacional, pautado, sobretudo, na preferência por escravizados africanos adultos de nação mina.

Além de analisar o volume do comércio interno para os sertões da Bahia setecentista, o acesso aos livros de guias possibilitou aferir os principais serviços dirigidos aos escravizados redistribuídos. Apesar desse movimento comercial proporcionar o abastecimento para as áreas mineradoras, os registros de despachos datados da segunda metade do século XVIII apontam um peso maior para regiões voltadas ao cultivo agrícola e às criações de gado, refletindo, portanto, a diversificação das práticas econômicas presentes sertão baiano.

Através dos principais caminhos espalhados pelos territórios sertanejos, os agentes intermediários realizavam a redistribuição de escravizados para os mercados negreiros presentes nos sertões da Bahia setecentista. Esse comércio era exercido por uma variedade de agentes coloniais, muitas vezes envolvidos diretamente com seus respectivos mercados de redistribuição, representando o caráter diverso dos agentes empregados pelo comércio interno.

Este capítulo dedicou-se ao sistema de redistribuição como um mecanismo de operacionalização complexo, marcado, principalmente, pela atuação de agentes intermediários que serviam aos grandes importadores de escravizados de Salvador. Muitos destes agentes eram comerciantes eventuais, ou seja, responsáveis por uma única carregação de cativos. Em menor número, encontravam-se os agentes regulares, comerciantes que mantinham mercados específicos de redistribuição. No entanto, o comércio interno também fora movimentado pela atuação de indivíduos que realizavam a compra diretamente no porto baiano, muitas destas pessoas obtiveram escravizados para os seus próprios serviços, outros estavam comprando para terceiros, isto é, adquirindo escravizados para familiares, senhores ou moradores dos mercados regionais. As relações comerciais firmadas entre os agentes intermediários e os grandes comerciantes da praça mercantil baiana, responsáveis por submeter os primeiros à prática de redistribuição direta de escravizados a partir das rotas do comércio interno, serão estudadas no próximo capítulo.

³⁷⁵ Ver Capítulo I.

3 ENTRE ROTAS E REDES: COMERCIANTES DE ESCRAVIZADOS E O SISTEMA DE REDISTRIBUIÇÃO

Por quanto a experiência me tem mostrado, que desta cidade, e seu recôncavo se mandam e levam algumas pessoas muitos escravos para as minas do Rio de Contas, Jacobina, sem despacho por não pagarem os direitos deles, sem embargo de lhe constar imposta e declarada esta obrigação no edital que o excelentíssimo senhor Marques de Angeja sendo o Vosso Rei deste estado mandou publicar e fixar em dezesseis de junho de mil setecentos e quatorze, quando por ordem de sua majestade que Deus guarde permitiu o irem negros desta capitania para as minas pagando quatro mil, e quinhentos reis de direitos para a sua real fazenda aproveitando-se aqueles condutores e estas pessoas que os mandam [...].³⁷⁶

3.1 Comerciantes da praça mercantil baiana e o trato interno de escravizados

Em correspondência datada de 06 de agosto do ano de 1792, fora solicitado a Antônio Ribeiro de Avelar e sua companhia de comércio a aquisição de escravos para serem repassados a terceiros. A carta enviada de Vila Rica, comarca pertencente à capitania de Minas Gerais, estava endereçada à praça mercantil do Rio de Janeiro. O documento, redigido a pedido do tenente Francisco Claudio Alvares de Andrade, retratava “que na primeira ocasião que se oferecer de disposição de negros novos na comodidade nos seus preços, se lhe compre um para se entregar à senhora dona Tereza Francisca de Oliveira e Cunha”.³⁷⁷

Casada com o tenente coronel José Antônio de Seixas Souto Maior, a destinatária estaria encomendando 01 escravo “para ela o mandar ensinar o cabelereiro”. Também era requerido ao negociante carioca o envio de quatro ou cinco “moleques” com idade entre doze e treze anos, para que a dita senhora pudesse “escolher um, e o que lhe agradar, vossa mercê entregará e satisfará o seu produto, avisando-me do seu custo, ficando entre tantos servindo esta de clareza”. Ao finalizar a carta de encomenda, o referido tenente Alvares de Andrade reiterava: “[...] disponha da minha vontade que empregarei no seu serviço”.³⁷⁸

Segundo Manolo Florentino, a etapa de circulação brasileira de escravizados tinha início com o desembarque na zona portuária. Após o pagamento dos direitos na Alfândega

³⁷⁶ AHU, Bahia Avulsos, cx. 36, doc. 15, (*Carta do provedor-mor da fazenda real, ao Rei D. João comunicando a oposição de João da Costa e Souza e demais homens de negócios e viandantes da carreira das Minas e sertão contra a provisão real sobre a forma de passar as cartas de guia do contrato dos escravos, Bahia, 05 de novembro de 1731*).

³⁷⁷ DHBN, Divisão de Manuscritos, I-10,36,002 n°007. (*Carta a Antônio Ribeiro de Avelar pedindo que adquira escravos para serem repassados a terceiros. Vila Rica, 06 de agosto de 1792*).

³⁷⁸ *Idem*.

carioca, os africanos escravizados eram concentrados em armazéns, localizados, sobretudo, na Rua do Valongo e, posteriormente, expostos aos compradores urbanos. No entanto, a maior porcentagem de escravizados recém-chegados ao porto do Rio de Janeiro era redirecionada para compradores do interior e para cidades litorâneas do Sul e Sudeste brasileiro, por meio de vias marítimas e terrestres através da atuação de agentes comerciais.³⁷⁹

O comerciante Antônio Ribeiro de Avelar, natural da freguesia de Santa Ana da Carnota, termo de Alanquer, residia na cidade do Rio de Janeiro, onde desenvolvia suas atividades comerciais, estabelecendo-se como um homem de negócios.³⁸⁰ Já Francisco Claudio Alvares de Andrade, em 1790, ocupava o posto de tenente no regimento de Infantaria de Extremos, destacada na mesma praça mercantil carioca.³⁸¹ Através da carta de encomenda foi possível identificar a existência de uma rede de redistribuição de escravizados comercializados do porto do Rio de Janeiro para Minas Gerais, sendo composta por meio da atuação dos referidos agentes coloniais.

A existência de cartas comerciais contendo a mesma natureza de negociação negreira ainda não foi localizada para o contexto baiano. No entanto, pode-se afirmar que o processo de encomenda de escravizados dirigido ao comerciante Ribeiro de Avelar pelo tenente Alvares de Andrade revela, portanto, uma característica em comum com a redistribuição de escravizados a partir do porto baiano: a atuação de grandes homens de negócios envolvidos no trato transatlântico de escravizados que contavam, sobretudo, com os serviços de agentes intermediários para operacionalizar o comércio interno.³⁸²

Graças aos livros de despachos, em que estão registrados os passaportes de escravizados transportados da zona portuária baiana aos sertões da Bahia colonial, foi possível identificar relações existentes entre alguns destes agentes, bem como redes de redistribuição estabelecidas por comerciantes da praça baiana, e àqueles responsáveis pelo escoamento através dos territórios sertanejos, ou seja, os agentes redistribuidores de escravizados.

³⁷⁹ MANOLO, *op. cit.*, 1997, pp.137-139. Uma boa análise sobre o mercado de escravos do Valongo pode ser conferida em, HONORATO, Cláudio de Paula. Valongo: O mercado de escravos do Rio de Janeiro, 1758-1831. Dissertação de mestrado, PPGH/UFF, Niterói, 2008.

³⁸⁰ ANTT, Mesa da Consciência e Ordens, Habilitações para a Ordem de Cristo, Letra A. mç.33, n° 14. Diligência de Habilitação para ordem de Cristo de Antônio Ribeiro de Avelar, 1778, fl.10. Disponível em <https://digitarq.arquivos.pt/details?id=7672931>. Acesso em agosto de 2020.

³⁸¹ AHU, Rio de Janeiro Avulsos, cx. 145, docs. 94 e 98, (*Decreto da rainha D. Maria I, concedendo ao alferes do 1º Regimento da Armada, Francisco Claudio Alvares de Andrade, a mercê da nomeação de tenente de Infantaria do Regimento de Extremos, que guarnece a praça do Rio de Janeiro, Lisboa, 20 de julho de 1790*).

³⁸² Sobre a atuação dos agentes intermediários incumbidos pelo transporte de escravos do porto baiano aos sertões da Bahia setecentista, ver Capítulo 02.

Conhecer as redes sociocomerciais firmadas pelos agentes mercantis estabelecidos na praça mercantil baiana e envolvidos com o processo de redistribuição indireta de escravizados para o interior da capitania da Bahia figura-se como o principal objetivo deste capítulo.³⁸³ Esta seção tem como finalidade identificar os agentes comerciais responsáveis pelo escoamento de escravizados da praça mercantil baiana para o interior da Bahia setecentista, analisando, sobretudo, algumas redes sociais e profissionais desenvolvidas por determinados comerciantes inseridos no movimento de redistribuição indireta de cativos.

3.1.1 Agentes mercantis e a redistribuição indireta de escravizados para os sertões da Bahia setecentista

Ao longo do século XVIII, os roteiros usados pelo mecanismo do comércio interno de escravizados promoveram a passagem de dezenas de redistribuidores que rumavam os sertões transportando carregações de cativos para o abastecimento de diversas localidades sertanejas. Muitos desses agentes comercializavam cativos a serviços dos comerciantes da praça mercantil baiana que os submetiam à prática de redistribuição no interior da América portuguesa. Tal operação constituía redes comerciais capazes de possibilitar a chegada da mão de obra africana ao interior do continente através do mecanismo de redistribuição direta (agentes intermediários que levavam escravizados) e indireta (agentes que mandavam escravizados por meio dos intermediários).

O movimento de redistribuição indireta consistia no escoamento de levas de cativos despachados do porto baiano por comerciantes, conduzidas por redistribuidores para serem entregues a vários destinatários situados em distintos mercados negreiros sertanejos. No entanto, um pequeno número de agentes também encaminhara remessas de escravizados para suas fazendas localizadas no interior baiano. A tabela a seguir apresenta a relação de agentes que enviaram cativos para as suas propriedades em diferenciadas localidades sertanejas, ao longo da segunda metade do século XVIII.

Tabela 14- Relação de agentes que encaminharam levas de escravizados para seus próprios serviços no interior da capitania da Bahia, segunda metade do século XVIII

Data do despacho	Agentes	Quantidade de escravos	Ocupações	Mercados de redistribuição
-------------------------	----------------	-------------------------------	------------------	-----------------------------------

³⁸³ Apesar dos registros de passaportes não apresentarem com exatidão a constituição de redes de abastecimento do mercado negreiro sertanejo baiano, foi possível localizar algumas dessas relações a partir do auxílio de outros fundos documentais.

05.03.1764	Francisco Vicente Viana	07	Fazenda de gado	Serra da Tiuba
16.06.1768	Gregório de Oliveira Guimarães	06	Fazenda de gado	Paramirim
18.06.1768	Antônio Machado Braga	04	Fazenda	Serra da Tiuba
11.07.1768	João Gonçalves	02	Fazendas	Rio Pardo
11.11.1768	Frutuoso Vicente Viana	02	Fazenda	Serra da Tiuba
07.12.1768	Capitam mor Antônio Alvares	01	Casa	Barra do Rio Grande
05.02.1770	José Luiz	13	Serviço pessoal	S.A. do Urubú de Cima

Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

Tais agentes realizaram a aquisição de cativos diretamente no porto baiano, encaminhando-os, por terceiros, até suas respectivas propriedades. Da mesma forma como ocorria na redistribuição direta, em que são registradas a saída de cativos conduzidos aos mercados sertanejos por agentes que os adquiriram para a prestação de suas atividades ou de familiares, os livros de guias também apresentam a relação de saída de escravos enviados aos sertões por agentes que os mandavam para seus próprios serviços.

Esses indivíduos também poderiam estar diretamente envolvidos no comércio transatlântico de africanos escravizados, como o negociante Frutuoso Vicente Viana. Além de encaminhar escravos para seus serviços, o agente também despachou 01 cativo para o Rio de Janeiro no ano de 1770. Além disso, seu filho Francisco Vicente Viana, futuro barão do Rio de Contas, no ano de 1763, encaminhou 01 escravo para Minas Gerais e 04 escravos para o Rio de Janeiro. Aos 05 dias de março do ano de 1764, o referido agente enviou outra carregação de cativos, desta vez, uma leva contendo 07 escravos foi despachada para sua fazenda de gado localizada na Serra da Tiuba (hoje, município de Itiúba-BA). É provável tratar-se da mesma propriedade abastecida por Frutuoso Vicente Viana no ano 1768. Certamente, Francisco Vicente Viana estaria despachando os cativos do porto baiano a serviço do seu pai.³⁸⁴

Segundo Domingues, o mercador português Frutuoso Vicente Viana investira em diversas expedições negreiras apesar da ausência de documentos que o registre como o líder das expedições. Nas palavras do autor, “Em 1767, por exemplo, ele e mais outras 57 pessoas investiram na corveta *Nossa Senhora das Esperanças e São José*. Frutuoso entrou com 94 rolos de tabaco para comprar africanos na Costa da Mina”.³⁸⁵

³⁸⁴ A genealogia de Francisco Vicente Viana pode ser conferida em: <https://www.geni.com/people/Francisco-Vicente-Viana-1%C2%BA-bar%C3%A3o-do-Rio-das-Contas/6000000020546202839>. (Acesso em outubro de 2020); APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*, fls. 34, 44v, 99 e 133v. Ver Anexo IX.

³⁸⁵ DOMINGUES, Cândido. “Homenagens Controversas: Pedro Rodrigues Bandeira”. In: *Projeto Salvador Escravista*. Disponível em: <https://www.salvadorescravista.com/>. (Acesso em agosto de 2020).

Além do trato negreiro, Frutuoso Vicente Viana também especializara-se no processo de arrecadação de impostos juntamente com seus sócios Antônio Cardoso dos Santos e Clemente José da Costa.³⁸⁶ Em 1768, os referidos negociantes arremataram o contrato dos dízimos reais no valor de 125.000 cruzados.³⁸⁷ Importantes negociantes da praça baiana, Antônio Cardoso dos Santos e Clemente José da Costa, além de chefiarem viagens negreiras ao continente africano, sobretudo, à Costa da Mina, também atuaram no comércio interno de escravizados.³⁸⁸ Enquanto o primeiro redistribuía para Minas Gerais e Rio de Janeiro 77 escravos, esse último enviava para Alagoas, Minas Gerais e Rio de Janeiro cerca de 42 cativos.³⁸⁹

Gregório de Oliveira Guimarães fora outro agente que encaminhara escravos para seus próprios serviços. Atuando como juiz ordinário da Vila do Rio de Contas no ano de 1768, Guimarães enviara do porto baiano uma leva contendo 06 cativos para sua fazenda de gado, localizada no sertão do Paramirim. Dois anos antes, o mesmo agente havia transportado outros 06 cativos para o mesmo sertão em que atuava como juiz.³⁹⁰ Desta forma, além de encaminhar uma leva de cativos, Guimarães também conduzira outra carregação do porto baiano em direção ao sertão do Rio de Contas. A prática de *enviar* e *mandar* escravos foi realizada por mais 06 agentes. No entanto, o padrão de comercialização de escravos, registrados durante a segunda metade do século XVIII, contava, sobretudo, com o movimento de comerciantes que atuavam em apenas um segmento de redistribuição.³⁹¹

³⁸⁶ KENNEDY, *op. cit.*, 1953, p.421.

³⁸⁷ XIMENES, *op. cit.*, 2012, p.165.

³⁸⁸ O comerciante Antônio Cardoso dos Santos financiou 16 viagens negreiras ao continente africano: TSTD, # 47636 (1765) com a embarcação *NS da Conceição e Santo Antônio*; 49851 (1752) 50711 (1749) com a embarcação *NS da Barroquinha e S Rita*; 49942 (1786) 50926 (1768) 50987 (1774) 51004 (1776) 51016 (1776) 51036 (1780) 51076 (1781) 51109 (1784) 52095 (1778) com a embarcação *NS Mãe dos Homens Vitória e Almas*; 50866 (1762) 50979 (1773) com a embarcação *NS da Conceição S Antônio e Almas*; 50917 (1768) com a embarcação *NS da Conceição S Antônio e S João Nepomuceno*; 51125 (1785) com a embarcação *S João S Antônio e Almas*. Clemente José da Costa empreendera 06 viagens: TSTD, # 50855 (1762) 50955 (1771) 51000 (1775) com a embarcação *NS do Rosário S Antônio e Almas*; 50947 (1769) 50965 (1772) com a embarcação *NS do Monte do Carmo S Antônio e Almas*; 50977 (1772) com a embarcação *NS dos Remédios S Antônio e Almas*. In: ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database (TSTD)*. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>. (Acesso em agosto de 2020).

³⁸⁹ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*, fls. 16, 37, 48v, 51, 60v, 75v, 84v, 87v, 101v, 106 e 170v.

³⁹⁰ AHU, Bahia Avulsos, cx. 167, doc. 45, (*Requerimento do Juiz ordinário da Vila Nova de Nossa Senhora do Livramento das minas do Rio de Contas Gregório de Oliveira Guimarães e mais vereadores da mesma vila ao rei D. José solicitando provisão para poderem propor uma causa na ouvidoria geral do crime da cidade da Bahia contra dois oficiais do campo da vila de Jacobina, Bahia, 05 de dezembro de 1768*); APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*, fls. 67v e 88.

³⁹¹ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*. A relação dos agentes atuantes nos dois mecanismos de redistribuição (direta e indireta) pode ser conferida na segunda seção deste Capítulo.

Assim como o comerciante Frutuoso Vicente Viana e o juiz Gregório de Oliveira Guimarães, o agente colonial Veríssimo Ferreira Rocha também encaminhara escravizados do porto baiano, desenvolvendo, ao mesmo tempo, outras funções na sociedade colonial. Em 15 de fevereiro do ano de 1792, Ferreira Rocha enviou 02 escravos mina (Manoel e José) para serem entregues no sertão de Caetitê, cujo destino integrava a Comarca de Jacobina, localidade onde o mesmo agente havia desenvolvido o ofício de escrivão da ouvidoria.³⁹²

Morador da Cidade da Bahia, Ferreira Rocha trabalhou como escrivão da Receita, Ajudante e Mestre das Fieiras na Casa da Moeda, entre 1762 a 1794, ano em que acabou falecendo, dedicando, portanto, seu trabalho à dita Casa durante 30 anos. Além disso, havia servido nas tropas auxiliares como soldado, tenente e capitão. No ano de 1787, Ferreira Rocha, mesmo ocupando o posto de uma das oficinas da Casa da Moeda da Bahia, solicitava à rainha [D. Maria I] a administração de uma capela vaga na mesma cidade, em virtude do “pequeno donativo que recebe de ordenado na dita ocupação de Mestre das Fieiras da sobredita Casa da Moeda, o qual mal chega para o diário sustento de uma numerosa família que tem de mulher e doze filhos [...]”³⁹³ É provável que os escravizados encaminhados por Veríssimo Ferreira da Rocha tenham sido adquiridos através do seu amigo, Domingos da Costa Braga, um importante negociante de escravizados da praça baiana, cuja participação no comércio interno de cativos será analisada mais adiante.

Muitos agentes comerciais, responsáveis pelo escoamento de escravizados do porto baiano para os sertões da Bahia setecentista, estavam envolvidos em diferenciadas atividades sociais e econômicas. Esses agentes residiam na Cidade da Bahia e, portanto, estavam inseridos numa intensa dinâmica mercantil, própria da capital baiana durante o período setecentista, marcada, sobretudo, pela constante circulação de comerciantes e mercadorias.³⁹⁴ Segundo David Smith, a concentração do comércio na cidade de Salvador impulsionou o

³⁹² APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797* fl. 388. AHU, Bahia Avulsos, cx. 182, doc. 73, (*Requerimento de João Ferreira da Rocha à rainha D. Maria I solicitando remuneração dos serviços feitos no Ultramar por seu pai Veríssimo Ferreira da Rocha, bem como a serventia vitalícia do ofício de escrivão da Ouvidoria da Comarca de Jacobina ou Tabelião do Judicial e Notas da Vila de Cachoeira, Bahia, 1794*).

³⁹³ AHU, Bahia Avulsos, cx. 189, doc. 24, (*Requerimento de Veríssimo Ferreira da Rocha, mestre de uma das oficinas da Casa da Moeda da Bahia, à rainha D. Maria I solicitando a administração de uma capela vaga naquela cidade, 25 de junho de 1785*); AHU, Bahia Avulsos, cx. 182, doc. 73, (*Requerimento de João Ferreira da Rocha à rainha D. Maria I solicitando remuneração dos serviços feitos no Ultramar por seu pai Veríssimo Ferreira da Rocha, bem como a serventia vitalícia do ofício de escrivão da Ouvidoria da Comarca de Jacobina ou Tabelião do Judicial e Notas da Vila de Cachoeira, Bahia, 1794*). Em testamento, Domingos da Costa Braga cita Veríssimo Ferreira da Rocha como amigo, incluindo suas filhas no número de vinte moças donzelas e órfãos para o recebimento do dote de cem mil réis. In: APEB, Seção Judiciária, 04/1575/2044/02, *inventário post-mortem de Domingos da Costa Braga (1793)*.

³⁹⁴ Sobre a potencialidade econômica vivenciada pela Cidade da Bahia durante o período colonial ver Capítulo 1.

desenvolvimento de um grupo mercantil que possuía características distintas da elite latifundiária. Apesar da existência de diferenciações entre tais grupos, a linha que os dividia não estava completamente definida.³⁹⁵

Descrevendo sobre o grupo mercantil presente na praça da Bahia, durante o século XVIII, Vilhena já relatava a existência de pelo menos “cento e sessenta e quatro homens, cujos nomes te não participo por julgar que com nenhum queres ter correspondência; e para isso me seria preciso especificar-te os gêneros do comércio de cada um, e praças com que o tem, o que me seria muito penoso [...]”.³⁹⁶ Durante o período colonial, a cidade de Salvador possuía uma população numerosa que, predominantemente, estava envolvida com atividades comerciais.³⁹⁷ Segundo Mattoso,

“Fazer negócio”, comerciar, comprar, vender, revender, redistribuir, tal foi desde os começos a vocação de todos os habitantes de Salvador que fossem livres ou escravos, desembargadores da Relação, ou simples aprendizes de algum ofício, viúvas desprovidas ou jovens representantes de profissões liberais. Salvador alimentava vários tipos de comerciantes: exportadores e importadores, lojistas, vendeiros, ou taverneiros, ambulantes de miudezas e importadores, lojistas, vendeiros, ou taverneiros, ambulantes de miudezas, de frutas e legumes, de comidas prontas. A qualidade de “mercador” é atribuída pelos contemporâneos a todos os comerciantes, exceção dos mais humildes, isto é, os que não possuem casa própria.³⁹⁸

O número de pessoas dedicadas ao comércio em Salvador variava de acordo com o contexto econômico vivenciado pela cidade. Para Mattoso, os comerciantes da Bahia, como senhores de engenho e lavradores de cana e tabaco, não poderiam ser classificados numa categoria social definida, uma vez que a sociedade colonial baiana estava aberta a novas possibilidades de enriquecimento. Nas palavras da autora, “A alta sociedade baiana, com exceção de algumas famílias de muito velha tradição, não é uma sociedade fechada. Ela é fluida e sabe abrir-se aos recém-chegados que tiveram a capacidade de enriquecer”.³⁹⁹

Apesar de a maioria dos baianos desenvolverem algum tipo de comércio, existia um grupo composto por homens, e ocasionalmente mulheres, que se dedicavam integralmente ao serviço mercantil. Os homens de negócios, por exemplo, eram grandes empresários que

³⁹⁵ SMITH, *op. cit.*, 1974, p.276.

³⁹⁶ VILHENA, *op. cit.*, 1969, p.56.

³⁹⁷ MATTOSO, *op. cit.*, 1983, pp.09-15.

³⁹⁸ *Idem*, p.15.

³⁹⁹ MATTOSO, *op. cit.*, 1983, p.18. Ao citar as famílias Moniz Barreto de Aragão e Fiúza, o pesquisador Cândido Domingues discorda de Mattoso quando a historiadora generaliza que famílias de muita velha tradição eram fechadas aos recém-chegados. In: DOMINGUES, *op. cit.*, 2011, pp.71-72. Nota 109.

investiam seus recursos em amplo número de empreendimentos. Além disso, os mercadores de loja aberta, comerciantes que vendiam mercadorias diretamente nos balcões, também exerciam o comércio como ocupação primordial. No entanto, embora um grande comércio varejista pudesse render grandes lucros quanto outras empresas, socialmente o mercador de loja era inferior ao homem de negócio.⁴⁰⁰

Muitos negociantes baianos engajados no comércio de longa distância com a metrópole, África e Ásia, desempenhavam funções importantes em outras atividades mercantes, como a redistribuição de mercadorias para mercados regionais da América portuguesa, por exemplo. Além disso, participavam ativamente dos processos ligados a arrematações de contratos, empréstimos concedidos a pequenos comerciantes, agricultores e proprietários rurais. Alguns destes agentes também possuíam lojas de varejo, mas ao contrário dos mercadores de loja aberta, os grandes comerciantes nomeavam assistentes para realizar o ofício de vendedor.⁴⁰¹ A diversificação das atividades comerciais se tornara um recurso comum, muitas vezes utilizado pelo grupo de grandes negociantes baianos, interessados, sobretudo, no investimento em atividades altamente rentáveis, como o comércio de escravizados.

A expressiva atuação dos agentes coloniais residentes na Cidade da Bahia, inseridos no comércio transatlântico de escravizados, foi uma questão suscitada pelo historiador Domingues. Ao analisar uma carta enviada ao rei, escrita por homens de negócios de Salvador, aos 07 dias de janeiro do ano de 1731, o autor enfatiza a participação de “quase todos” os habitantes da cidade no comércio de africanos escravizados com a Costa da Mina. Segundo Domingues, “na capitania da Bahia estes homens desempenhavam os mais diversos papéis sociais: eram não apenas traficantes de escravos, atuavam como senhores de engenho, sertanistas, ou ainda, pecuaristas”.⁴⁰²

Para Silva Junior, os negócios negreiros eram efetuados a partir do engajamento de homens estabelecidos em diferenciados grupos sociais, envolvendo desde pessoas abastadas como os senhores de engenho baianos e homens de negócios, até mesmo movimentado pela camada mais pobre da população, como alguns ex-escravos que empregavam tudo o que possuíam no comércio transatlântico de cativos. Dentre os comerciantes em ascensão no mercado negreiro, o autor destaca Francisco Gonçalves Dantas, agente comercial intermediário

⁴⁰⁰ FLORY, *op. cit.*, 1798, pp.217-221.

⁴⁰¹ RIBEIRO, *op. cit.*, 2009, p.352.

⁴⁰² DOMINGUES, *op. cit.*, 2011, pp.70-71. Citação à página 71.

e financiador de viagens para a costa Ocidental africana, importando escravizados, sobretudo, de nação mina.⁴⁰³

Como no comércio transatlântico de escravizados, o sistema de redistribuição de cativos também era composto por agentes comerciais inseridos em diferenciados grupos sociais, que investiam recursos em outras atividades econômicas além do comércio interno de escravizados. Muitas vezes, estes indivíduos desempenhavam variadas funções na sociedade colonial, seja atuando ativamente no circuito comercial de diferenciados gêneros, ou até mesmo servindo à Coroa portuguesa através da ocupação de postos de governança e ordenança.

Da mesma forma que o mecanismo de redistribuição direta foi marcado pela participação de diversos agentes comerciais, exercendo distintas atividades ao longo da segunda metade do Setecentos, a redistribuição indireta também envolvia múltiplos agentes, desde pequenos comerciantes a grandes negociantes de escravizados atuantes no trato transatlântico, como senhorios de embarcações e capitães de navios negreiros. Além disso, também integrava agentes coloniais que realizavam diferentes funções, como alferes, capitães, doutores, funcionários régios, sargentos e padres.⁴⁰⁴

Apesar dos registros de passaportes não apresentarem o número real dos agentes encarregados pela redistribuição indireta de escravizados, considerando que, na maioria dos despachos, estão anotados apenas os nomes dos redistribuidores, é possível analisar a atuação destes comerciantes a partir dos registros existentes. Desta forma, cerca de 216 agentes coloniais encaminharam o equivalente a 1.710 escravos do porto baiano para os sertões da Bahia setecentista.⁴⁰⁵

A tabela a seguir analisa o volume do comércio interno para os sertões baianos, de acordo com as principais ocupações desempenhadas pelos comerciantes que encaminhavam levas de escravizados para os mercados de redistribuição baiano.

Tabela 15- Volume do comércio interno de escravizados de acordo com as principais atividades exercidas pelos agentes encarregados pela redistribuição indireta para o interior da Bahia, segunda metade do século XVIII

⁴⁰³ SILVA JR, Carlos da. “Tráfico, escravidão e comércio em Salvador do século XVIII: a vida de Francisco Gonçalves Dantas (1699-1738)”. In: Reis, João José; AZEVEDO, Eliene (Orgs). *Escravidão e suas sombras*. Salvador, Editora, 2012, pp.143-144.

⁴⁰⁴ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

⁴⁰⁵ *Idem*.

Registros de passaportes	Atividades exercidas pelos agentes	Quantidade de agentes	Soma de escravos encaminhados
01	Alferes	01	13
10	Capitães	09	66
02	Capitão de embarcação	01	39
01	Doutor	01	03
04	Funcionários régios	04	14
13	Padres e Reverendos	10	56
03	Sargentos	03	09
56	Senhorios de embarcações	26	269
15	Senhorios de embarcações e/ou Capitães de embarcações	02	58
225	Outros agentes comerciais	159	1.183
Totais	10	216	1.710

Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.⁴⁰⁶

O envio de “quatro ou cinco moleques”, solicitado por Claudio Alvares de Andrade ao comerciante Antônio Ribeiro de Avelar no mercado negreiro carioca do processo de encomenda que abre este capítulo, descreve um cenário similar ao comércio interno de escravizados realizado do porto baiano aos sertões da capitania da Bahia, pois, 73,68% das remessas de cativos redistribuídas direta e indiretamente pelos agentes comerciais baianos continham em média de 01 a 05 escravos.⁴⁰⁷ No entanto, a quantidade de cativos despachados por passaporte pelos comerciantes atlânticos poderia até mesmo superar essa média. A carga despachada pelo negociante Antônio de Oliveira Dias, no dia 23 de dezembro de 1789, é exemplo disso. Rumando o destino de Caravelas, a leva continha cerca de 22 escravos que deveriam ser entregues ao capitão João da Silva Santos.⁴⁰⁸

Desse modo, 73 passaportes de escravos foram encaminhados do porto baiano por 29 comerciantes, envolvidos diretamente com o comércio transatlântico de escravizados, e escoaram o equivalente a 366 cativos para os sertões da Bahia setecentista. Apesar do número reduzido de comerciantes atlânticos inseridos em tal atividade, a quantidade de escravizados despachados em cada carga por estes agentes era superior, quando comparado ao número

⁴⁰⁶ Existem registros de passaportes onde não estão anotados os nomes dos agentes que mandavam os escravos, ou mesmo, passaportes onde os nomes encontram-se mutilados ou ilegíveis. Neste caso, esses passaportes foram organizados como se tais agentes estivessem atuando apenas uma vez no comércio indireto de escravizados. Por esta razão, o número referente aos agentes é aproximado.

⁴⁰⁷ DHBN, Divisão de Manuscritos, I-10,36,002 n°007. (*Carta a Antônio Ribeiro de Avelar pedindo que adquira escravos para serem repassados a terceiros, Vila Rica, 06 de agosto de 1792*).

⁴⁰⁸ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fl. 352. A análise sobre a participação dos senhorios de embarcações e capitães de navios negreiros será realizada na última seção deste capítulo.

de cativos presentes nas remessas encaminhadas pelos demais comerciantes, justamente pelos primeiros estarem à frente das negociações negreiras.⁴⁰⁹

Esta realidade também pôde ser percebida na redistribuição de escravizados do porto carioca. Para Florentino, este comércio contava com a participação de poucos grandes consignatários envolvidos com o transporte de grandes levas de cativos por meio de tropas até os consumidores sediados no interior. Além disso, poucos comerciantes atuantes no comércio transatlântico de escravizados “redistribuíam a mercadoria humana no interior do Brasil. Era grande, entretanto, o volume de escravos por eles redistribuídos”.⁴¹⁰

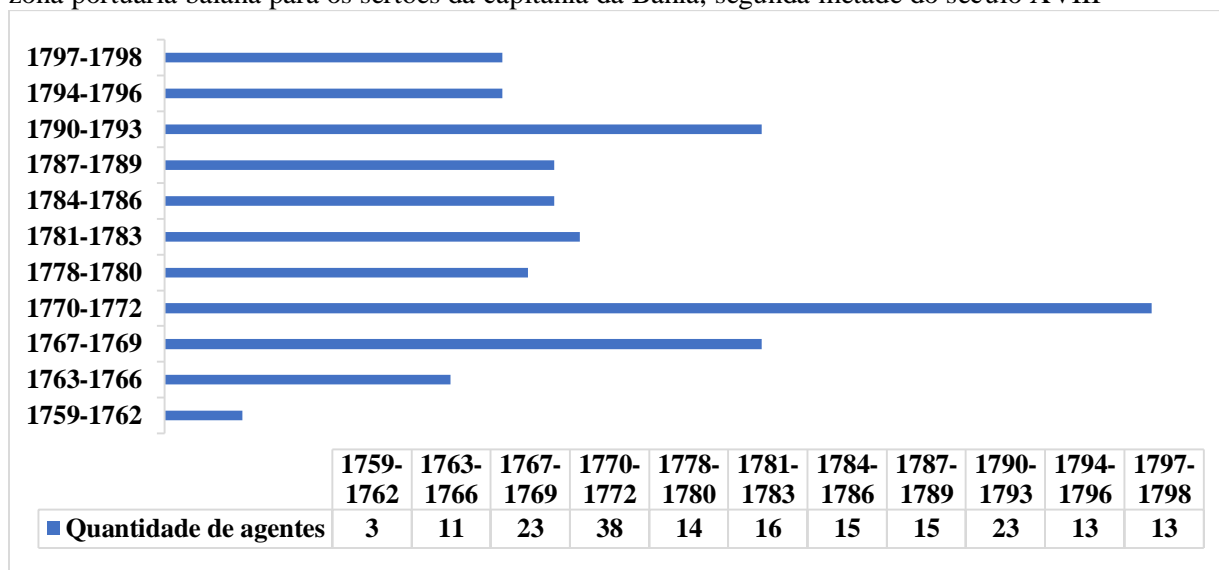
Para Fragoso, a comercialização de escravizados redistribuídos do Rio de Janeiro fora marcada pela atuação de agentes eventuais que realizavam poucas remessas ao longo do ano.⁴¹¹ Idêntico ao cenário mercantil carioca, o comércio interno de escravizados realizado do porto baiano também se reproduzia através do exercício de agentes mercantis eventuais. Seguindo o mesmo padrão da redistribuição realizada pelos agentes intermediários, o maior volume de escravizados encaminhados da Cidade da Bahia contava com a participação de agentes ocasionais, ou seja, comerciantes responsáveis por encaminhar apenas uma leva de cativos para os sertões da Bahia setecentista. O gráfico, a seguir, apresenta a quantidade de agentes responsáveis pelo encaminhamento de uma única remessa de escravizados despachados do porto baiano.

⁴⁰⁹ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

⁴¹⁰ MANOLO, *op. cit.*, 1997, p.138.

⁴¹¹ FRAGOSO, *op. cit.*, 1998, p.171.

Gráfico 03 - Relação de agentes comerciais que encaminharam apenas uma leva de escravizados da zona portuária baiana para os sertões da capitania da Bahia, segunda metade do século XVIII



Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

Desta forma, cerca de 184 agentes despacharam apenas um passaporte de cativos para o mercado sertanejo baiano. Esse grupo mercantil foi responsável por encaminhar cerca de 868 escravos ao longo da segunda metade do Setecentos, isto é, 50,76% do total de escravos enviados aos sertões da capitania pelos mercadores da praça mercantil baiana. Portanto, no processo de abastecimento do mercado sertanejo baiano, prevaleceu a atuação do agente eventual tanto na redistribuição direta como no escoamento indireto.⁴¹²

Segundo Fragoso, o comércio colonial fora marcado pelo predomínio numérico do pequeno mercador que atuava no comércio marítimo interno e externo, e realizava apenas uma consignação, sendo, portanto, um comerciante marítimo ocasional, ou seja, “o traficante eventual”. No entanto, o domínio do pequeno empreendimento não envolvia apenas a dimensão marítima, como também esteve presente no exercício realizado pelo condutor de pequenas levas de escravos “o pequeno tropeiro”, isto é, os agentes redistribuidores de escravos. Nas palavras do autor “desse fenômeno, talvez, se possa inferir que a base do mercado colonial seja uma multidão de pequenos comerciantes”.⁴¹³

⁴¹² APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

⁴¹³ FRAGOSO, *op. cit.*, 1998, pp.153-173.

Ao analisar o comércio para o porto do Rio de Janeiro como uma atividade altamente concentrada, constituindo um setor favorável para a atuação de especuladores, Fragoso e Florentino destacam traços estruturais que constituem o comércio colonial.⁴¹⁴ Para os autores,

Dois aspectos se sobressaem (em graus distintos) tanto para as trocas internas quanto para as com o exterior: o perfil nitidamente concentrado dos negócios e, de forma aparentemente paradoxal, o papel fulcral dos especuladores e comerciantes eventuais. Não seria difícil localizar as motivações deste último aspecto. Afinal, é bom repeti-lo, o mercado colonial estará sempre sujeito a bruscas flutuações, direcionando o pequeno investidor a mudar constantemente de ramo de atuação, tendo como padrão, as curvas setoriais de lucratividade. O grande investidor, por seu turno, também responderá a estas mesmas vicissitudes, mas com uma diferença: a diversificação, neste caso, responderá não apenas a busca de maiores taxas de lucratividade, mas também à de segurança pois, afinal, ao contrário do pequeno, o grande mercador tem muito a perder.⁴¹⁵

A maior concentração do comércio negreiro realizado a partir do porto da Cidade da Bahia também dispunha da atuação do comerciante eventual, quer na sua dimensão direta movimentada por diversos redistribuidores, que partiam do entreposto comercial e espalhavam-se pelos territórios sertanejos abastecendo as comunidades com carregações de escravizados, quer no âmbito indireto, agenciado por um numeroso e diversificado grupo de comerciantes que residiam na dita cidade.

Tanto aqueles que *levavam* quanto os que *mandavam* remessas de escravos buscavam na prática da comercialização interna de escravos a oportunidade para obter lucros através da diversificação das atividades econômicas. Enquanto os primeiros buscavam conseguir rendas extras com o transporte de cativos, estes últimos vislumbravam a ampliação dos seus circuitos comerciais negreiros, sobretudo, os grandes importadores de africanos escravizados.

3.1.2 O circuito de redistribuição do negociante Domingos da Costa Braga

A eventualidade expressa na atuação dos agentes mercantis responsáveis por movimentar a última rota atlântica caracterizava o sistema de redistribuição de cativos para o interior da América portuguesa. A tabela a seguir apresenta uma breve relação contendo 12 agentes comerciais responsáveis pelo encaminhamento de cativos para os sertões da Bahia

⁴¹⁴ FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O Arcaísmo como projeto: mercado Atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, c.1790-c.1840*. Rio de Janeiro, Editora Diadorim, 1993, pp.80-89.

⁴¹⁵ FRAGOSO; FLORENTINO, *op. cit.*, 1993, p.82.

setecentista. Dentre estes, comerciantes encarregados de um único envio para o interior da capitania.

Tabela 16- Relação de agentes comerciais responsáveis pelo envio de levas de escravizados para o interior da capitania da Bahia, segunda metade do século XVIII

Agentes comerciais	Número de remessas	Soma de escravos	Mercados de redistribuição
Antônio Alfonso da Cunha	06	24	S.A. do Urubú de Cima
Antônio da Cruz de Moraes	01	10	Sertão de Baixo
Braz Manoel de Amorim	02	03	Rio de Contas, Oiteiro Redondo
Domingos da Costa Braga	01	02	Pilão Arcadeo
Cristóvão da Rocha Pita	01	06	Santo Sé
Francisco Jeronimo da Conceição	02	09	Coité
João dos Santos Costa	02	09	Caetité, Rio Pardo
José Ribeiro Figueira	08	19	Caetité, S.A. do Urubú de Cima, Sincorá
Manoel João de Faria	02	11	Caetité
Manoel José Viana	36	233	Barra do Rio Grande; Caetité, Maracás, S.A. do Urubú de Cima
Narciso Gomes Pimentel	05	43	Caravelas
Salvador Leite de Carvalho	03	19	Caetité

Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

De acordo com o padrão do comércio interno de escravizados reproduzido durante a segunda metade do século XVIII, alguns destes comerciantes foram responsáveis pelo envio de expressivas somas de escravizados não só para a capitania da Bahia, como também para outros mercados da América portuguesa. Entretanto, as documentações oficiais não os registram liderando expedições negreiras.⁴¹⁶ O fato de os referidos agentes não terem chefiado viagens ao continente africano não significa falta de investimento no comércio transatlântico de africanos escravizados. Como o negociante Domingos da Costa Braga, um importante mercador da praça mercantil baiana, que investia em diversificados empreendimentos, incluindo o trato negreiro.

Aos 16 dias do mês de junho do ano de 1779, Domingos da Costa Braga enviara ao sertão do Pilão Arcadeo 02 escravos para serem entregues a Francisco Guerreiro.⁴¹⁷ O mesmo agente também atuou como redistribuidor de escravos para o interior da capitania da Bahia, transportando três remessas de cativos do porto baiano. Nos anos de 1780 e 1788, através dos

⁴¹⁶ Na base de dados *Transatlantic Slave Trade*, os agentes dispostos na tabela 16 não estão registrados como senhorios de embarcações, tampouco como capitães de embarcações negreiras. In: ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database* (TSTD). (Acesso em agosto de 2020).

⁴¹⁷ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fl. 67.

caminhos da Cachoeira, Muritiba e Boqueirão, Guerreiro conduzira para o sertão de Pilão Arcado duas levas contendo 03 e 04 escravos, respectivamente.⁴¹⁸

Em 1797, o referido redistribuidor já promovido ao posto de capitão da Companhia de Infantaria da Ordenança “nos Distritos, Arraial do Pilão Arcado, Brejos, Salinas, Fazendas que se compreendem até a de Santarém, termo da Cidade de Olinda [...]”, conduzira mais uma carga de 08 cativos para o sertão do Sento Sé. Neste último despacho, Domingos da Costa Braga já havia falecido.⁴¹⁹ Embora não seja possível afirmar que as duas primeiras levas transportadas pelo redistribuidor tenham sido encaminhadas por Domingos da Costa Braga, sabe-se que Francisco Guerreiro integrava a rede de redistribuição de escravos empreendido pelo comerciante baiano.

Além de abastecer o mercado negreiro da Bahia através de uma carregação de escravos, Domingos da Costa Braga também encaminhara cinco levas de cativos para outros mercados consumidores. Em 1779, mesmo ano da remessa de cativos enviada ao Pilão Arcado, o comerciante mandou duas levas de escravos para o destino de Cotinguiba, pertencente à capitania de Sergipe del Rey. A primeira carregação enviada ao capitão Bento Esteves Loubarinhas continha 02 escravos, a segunda, sem registro de destinatário, transportava mais 10 cativos.⁴²⁰

Um ano antes, Costa Braga havia enviado ao sertão da Parnaíba, capitania de Piauí, uma remessa com 18 escravos.⁴²¹ Dois anos depois, encaminhou outra leva com 09 escravos para o capitão Manoel de Moura Magalhães, no sertão do rio de São Francisco. Este destino fora mais uma vez abastecido pelo comerciante no ano de 1781, quando o capitão mor João da Rocha Guerreiro recebia uma carregação com a soma expressiva de 14 escravos e 08 escravas enviadas pelo comerciante. A última remessa remetida por Costa Braga neste circuito de redistribuição fora encaminhada em 1782, novamente enviada ao capitão Bento Esteves

⁴¹⁸ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fls. 92, 324v.

⁴¹⁹ *Idem*, fl.470v; AHU, Pernambuco, cx. 193, doc. 13308, (*Requerimento do capitão da Companhia de Infantaria da Ordenança novamente criada no distrito do Arraial do Pilão Arcado, do termo de Olinda, Francisco Guerreiro à rainha D. Maria, pedindo confirmação da carta patente, Pernambuco, 27 de junho de 1796*); O comerciante Domingos da Costa Braga faleceu no ano de 1793. In: APEB, Seção Judiciária, 04/1575/2044/02, *inventário post-mortem de Domingos da Costa Braga (1793)*.

⁴²⁰ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fls. 60v e 65.

⁴²¹ A capitania de São José do Piauí foi criada por meio do alvará executado no ano de 1718, separando-a oficialmente da capitania do Maranhão na parte administrativa. In: COSTA, Francisco Augusto Pereira da. *Cronologia Histórica do Estado do Piauí*. Piauí, Editora Artanova, 1974, pp.128-129. Sobre a presença de africanos (angolas e jejes), mestiços e crioulos na capitania do Piauí durante o período setecentista ver SILVA, Mairton Celestino da. “Índios, africanos e agentes coloniais na capitania de São José do Piauí, 1700-1800”. In: *Revista Fronteiras e Debates*, vol.03, n.01, 2016, pp.99-122; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fl. 33.

Loubarinhas, no sertão de Cotinguiba.⁴²² Portanto, ao atingir outras capitâneas, a rede de redistribuição do comerciante Domingos da Costa Braga revela um caráter comum da atividade mercante exercida por grandes negociantes baianos, marcado, sobretudo, pela amplitude das relações comerciais, sendo estendidas para outros mercados consumidores da América portuguesa.

Além de desempenhar suas funções como comerciante, Domingos da Costa Braga também foi nomeado ao posto de Tenente da Companhia dos Familiares da Cidade da Bahia, em 1776.⁴²³ Anos mais tarde, assumiu o posto de procurador no Senado da Câmara. Logo, o dito comerciante conciliava paralelamente suas funções no âmbito mercantil e no governamental. Do mesmo modo que a elite latifundiária, muitos mercadores buscavam assegurar suas posições exercendo funções nas estruturas governamentais da colônia portuguesa.⁴²⁴

Filho legítimo de Antônio Fernandes e de sua mulher Andreza Ferreira da Costa, Domingos da Costa Braga era natural da freguesia de Santa Maria de Adaulte, arcebispado de Braga. Morador da Cidade da Bahia, o comerciante conservou-se no estado de solteiro até seu falecimento ocorrido no ano de 1793, deixando como único herdeiro seu sobrinho João de Oliveira Braga, de apenas 16 anos.⁴²⁵ Escolher sobrinhos para herdar bens e administrar os negócios de família era uma preferência manifestada pelos negociantes no sentido de inseri-los propositalmente no mundo dos negócios.⁴²⁶

Mesmo após realizar a venda de propriedades vislumbrando o retorno para sua cidade natal, Domingos da Costa Braga ainda permanecera sendo o “dono de três moradas de casas de dois sobrados, loja, e escritório muitas em chãos próprios, na rua a direita que vai da Sé a Praça e uma Quinta no sítio da Soledade, e nada mais de bens de raiz”. Além disso, dispunha de capitais emprestados a juros, dinheiro em caixa, prata e ouro. Também possuía 13 escravos, dos

⁴²² APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fls. 81, 107 e 127. AHU, Bahia Castro e Almeida, cx. 75, doc. 14563, (Anexo ao n.14562). (*Carta patente pela qual o Governador D. José Fernando de Portugal concedeu a Bento Esteves Loubarinhas a mercê de continuar a exercer o posto de capitão das ordenanças da vila de Santo Amaro das Brotas, Bahia 14 de abril de 1791*).

⁴²³ AHU, Bahia Avulsos, cx. 175, doc. 20, (*Requerimento de Domingos da Costa Braga ao rei D. José, solicitando que se lhe passe carta patente de confirmação do posto para que foi nomeado de Tenente da Companhia do capitão Teodósio Gonçalves Silva, Bahia, 24 de abril de 1776*).

⁴²⁴ KENNEDY, *op. cit.*, 1953, p.421.

⁴²⁵ APEB, Seção Judiciária, 04/1575/2044/02, *inventário post-mortem de Domingos da Costa Braga (1793)*.

⁴²⁶ RIBEIRO, *op. cit.*, 2009, p.352. Segundo Bluteau *quinta* é “ Casa de campo, ou fazenda de lavoura no campo com sua casaria. Chamou-se assim, porque de ordinário o que arrenda a Quinta, dá ao dono dela a quinta parte do que colhe os frutos”. In: BLUTEAU, D. Raphael. *Vocabulário portuguez e latino: aulico, anatomico, architectonico...* Coimbra, Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1721, volume 07 (Q-S), vocábulo ‘Quinta’, pp.65-66. Disponível em: https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm-ext/2/simple-search?query=&filter_field_1=author&filter_type_1>equals&filter_value_1=Bluteau%2C+Rafael%2C+1638-1734&sort_by=score&order=desc&rpp=10&etal=0&start=0. (Acesso em agosto de 2020).

quais 04 estariam livres após seu falecimento, 08 conquistariam suas liberdades após servirem por tempo determinado ao seu sobrinho, e ao “crioulinho” Feliciano, “deixo logo forro”.⁴²⁷

Domingos da Costa Braga provinha de uma família de importantes negociantes estabelecidos na cidade do Salvador. Ao desembarcar na América portuguesa, o comerciante trabalhou auxiliando os negócios de seus familiares até inserir-se no comércio negreiro “tornando-se um dos mais bem-sucedidos e ricos homens de negócio de Salvador, no século XVIII”.⁴²⁸ No ano de 1759, seus tios João da Costa Braga e Domingos Rodrigues da Costa Braga, bem como seu primo, Manoel Fernandes da Costa, estavam inseridos no grupo dos mais influentes comerciantes da Cidade da Bahia.⁴²⁹

Segundo Sousa, o referido negociante seguiu o mesmo percurso observado por Jorge Pedreira ao analisar as trajetórias dos homens de negócios de Lisboa, entre 1755 e 1822, marcado, sobretudo, por um número expressivo de comerciantes que aprenderam a arte do comércio a partir da influência familiar.⁴³⁰ Para a autora,

Amparado por laços de parentesco que lhe asseguraram condições favoráveis ao desenvolvimento da atividade mercantil, Domingos tornara-se um dos mais ricos comerciantes de Salvador setecentista, com negócios que iam do tráfico de escravos às carregações, vindas sobretudo do Porto. Possuía seus próprios navios e costumava financiar certos negociantes em suas transações comerciais, por meio de empréstimos a juros. Por ocasião de sua morte, possuía mais créditos que débitos na praça.⁴³¹

Domingos da Costa Braga constituíra sociedade, por exemplo, com os irmãos José Alvares Branco e João Alvares Branco. Este último, além de sócio também era compadre do dito negociante. A sociedade firmada em tempo de três anos foi finalizada em janeiro de 1791, quando, Costa Braga “não quis continuar razão porque se estão prontificando as contas dela pelo segundo por já o primeiro ter mandado a sua e se bem devia eu logo ser inteirado do meu capital de seis contos de reis”. O comerciante ainda reiterava ter recebido “seis meses até junho próximo passado, com sete mil cruzados por conta do dito principal”. No entanto, em caso de sua ausência, seus respectivos juros, assim como os lucros de Lisboa e da Bahia, deveriam ser cobrados nas contas finais.⁴³²

⁴²⁷ APEB, Seção Judiciária, 04/1575/2044/02, *inventário post-mortem de Domingos da Costa Braga (1793)*.

⁴²⁸ RIBEIRO, *op. cit.*, 2009, p.352.

⁴²⁹ CALDAS, José Antônio. *Notícia Geral de toda esta capitania da Bahia desde seu descobrimento até o presente ano de 1759*. 2 ed. Salvador: Memória e Arte, 2017, p. 351.

⁴³⁰ SOUSA, Avanete Pereira. *Poder local, cidade e atividades econômicas (Bahia, século XVIII)*. Tese de Doutorado, FFLCH/USP, São Paulo, 2003, pp.80-82.

⁴³¹ SOUSA, *op. cit.*, 2003, p.82.

⁴³² APEB, Seção Judiciária, 04/1575/2044/02, *inventário post-mortem de Domingos da Costa Braga (1793)*.

As relações de comércio com os referidos irmãos Alvares Branco também foram respaldadas através da venda de uma embarcação. Ao dito José Alvares Branco, Domingos da Costa Braga comercializara “um oitavo de um navio chamado *Canoa* que lhe revendi fiado por três contos e quatro centos mil réis e de letras que daquele lhe mandei”. Já com seu irmão, Costa Braga também tinha contas “da venda que lhe fiz do meu oitavo do dito Navio por três contos de reis”.⁴³³

Anos depois, o navio *Canoa* já circulava com carregações de açúcar provenientes da Bahia para a metrópole portuguesa, tendo como senhorio o comerciante da praça de Lisboa, José Alvares Branco.⁴³⁴ As relações de comércio desenvolvidas por este dito negociante iam muito além da rota bilateral entre Bahia e Lisboa. Em janeiro de 1801, José Alvares Branco enviara requerimento ao príncipe regente D. João, solicitando permissão para seguir viagem para os portos da África Ocidental e demais portos da América portuguesa, através de um bergantim chamado *Dois Corações Unidos e São José*, construído na Cidade da Bahia e comandado pelo capitão Joaquim Batista Cerqueira.⁴³⁵

No ano de 1806, a referida embarcação aportava na Bahia trazendo de Moçambique cerca de 353 africanos escravizados.⁴³⁶ No entanto, José Alvares Branco já investira no trato negreiro muito antes deste empreendimento. No ano de 1786, o comerciante enviou 02 escravos para os mercados do Rio de Janeiro e Cotinguiba (capitania de Sergipe del Rey). Seu irmão, João Alvares Branco, também encaminhara dois despachos contendo 02 escravos para o Rio de Janeiro no ano de 1796.⁴³⁷

As redes sociocomerciais que conectavam os comerciantes de escravizados atuantes no mecanismo de redistribuição para os mercados negreiros da América portuguesa não eram limitadas apenas à praça mercantil da Bahia, ou mesmo aos negócios negreiros, uma vez que muitos negociantes atlânticos de africanos escravizados também investiram no comércio de longa distância com outros mercados atlânticos. Tais agentes possuíam correspondentes e associados nestas praças mercantis, como também nos mercados negreiros de redistribuição

⁴³³ APEB, Seção Judiciária, 04/1575/2044/02, *inventário post-mortem de Domingos da Costa Braga (1793)*.

⁴³⁴ ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mc.42, n° 11, cx.42. Autos cíveis de Petição para uma ação de Fretes em que é autor José Alvares Branco, dono do Navio [Canoa, proveniente da Bahia com carga de açúcar] e Réus Jácome Raton e Filhos, 1801. Disponível em: <https://digitarq.arquivos.pt/details?id=4209143>. (Acesso em agosto de 2020).

⁴³⁵ AHU, Bahia Avulsos, cx.219, doc.9, (*Requerimento de José Alvares Branco, negociante da praça de Lisboa, ao príncipe regente D. João solicitando poder seguir viagem para portos da África e outros com um bergantim que mandou construir na Bahia, Bahia, 12 de janeiro de 1801*).

⁴³⁶ TSTD, # 46720 (1806). In: ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database* (TSTD). (Acesso em agosto de 2020).

⁴³⁷ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fls. 292, 293, 446 e 455v.

localizados no interior da América lusa. No entanto, nenhum outro comerciante tivera uma redistribuição tão expressiva no comércio interno de escravizados para os sertões da Bahia setecentista como o negociante Manoel José Viana.

3.2 Entre “*mandar*” e “*levar*”: a atuação do negociante Manoel José Viana no comércio interno de escravizados

Aos 09 dias de agosto do ano de 1781, o agente comercial Antônio Alfonso da Cunha encaminhou da Cidade da Bahia uma leva contendo 03 escravos e 03 escravas destinadas a Diogo José Viana no sertão de Santo Antônio do Urubú de Cima. No mesmo dia, o referido comerciante enviara outra carregação com destino à mesma localidade sertaneja, desta vez, a remessa contendo 01 escravo e 01 escrava deveria ser entregue ao destinatário Antônio dos Santos Rosa.⁴³⁸

Nos anos seguintes, Antônio Alfonso da Cunha continuou abastecendo o mercado negreiro da dita localidade sertaneja. Aos 08 dias de julho de 1784, o comerciante enviou uma carregação contendo 01 escravo e 02 escravas para o destinatário Antônio Francisco Dourado. Dois anos depois, encaminhou mais 02 escravos e 02 escravas para o dito destino. Em 18 de maio de 1790, uma nova carregação foi enviada pelo dito agente. A carga contendo 05 escravos partiu da Cidade da Bahia destinada à José Cavalcante. Aos 11 dias de julho do ano de 1794, Alfonso da Cunha abasteceu novamente o sertão de Santo Antônio do Urubú de Cima, desta vez, conduzindo diretamente à referida localidade uma carga contendo 02 escravos e 02 escravas de nação angola.⁴³⁹

Assim como Antônio Alfonso da Cunha, outros agentes movimentaram o sistema de redistribuição, conduzindo e encaminhando levas de cativos do porto baiano. A tabela a seguir apresenta a relação de agentes que *levaram* e *mandaram* escravos para os sertões da Bahia no mesmo circuito comercial reproduzido durante a segunda metade do século XVIII.

Tabela 17- Relação de agentes comerciais que *levaram* e *mandaram* escravizados no mesmo circuito de redistribuição para a capitania da Bahia, segunda metade do século XVIII

Agentes comerciais	Redistribuição direta		Redistribuição indireta	
	Número de levas	Número de escravos	Número de levas	Número de escravos
Antônio Alfonso da Cunha	01	04	05	20
Domingos Gomes de Amorim	05	13	01	02
Gregório de Oliveira Guimarães	01	06	01	06
Jeronimo José Chaves	02	70	01	10

⁴³⁸ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fl. 116v.

⁴³⁹ *Idem*, fls. 264, 299v, 360, e 425v.

João Gonçalves	03	11	01	02
José de Oliveira do Espírito Santo	01	01	01	01
Manoel José Viana	02	03	34	230

Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

Nenhum outro comerciante baiano tivera uma participação tão expressiva no comércio interno de escravizados como Manoel José Viana. Durante a segunda metade do século XVIII, este agente mercantil foi responsável pela redistribuição do maior número de levas e de escravizados comercializados do porto baiano com destino aos sertões da capitania da Bahia, sendo, portanto, um agente regular no comércio interno de escravizados. O dito comerciante não se limitou apenas ao mercado sertanejo baiano, atuando também em outras localidades situadas ao Norte da colônia portuguesa.⁴⁴⁰ Desta forma, esta seção busca conhecer a rede de redistribuição realizada por Manoel José Viana, bem como analisar suas relações sociocomerciais firmadas com negociantes de escravizados sediados na praça mercantil da Bahia.

A primeira participação de Manoel José Viana no comércio interno de escravizados é datada de 1778. Em 10 de outubro do referido ano, o agente transportou 01 escravo para o sertão do rio de São Francisco, pertencente à capitania de Pernambuco. Dois anos depois, Viana conduzia mais um 01 escravo para a Barra do Rio Grande.⁴⁴¹ Nos anos seguintes, o agente mercantil promovia o abastecimento negreiro destas localidades e de outros mercados sertanejos, sobretudo, por meio da redistribuição indireta.⁴⁴²

Em dezembro de 1789, Viana encaminhou 01 escravo ao capitão Antônio Mariano no sertão da Barra do Rio Grande.⁴⁴³ Nomeado capitão das Ordenanças de Cavalo da vila de São Francisco das Chagas da Barra do Rio Grande, no ano de 1775, o dito agente colonial já transportava escravos da praça mercantil baiana para os seus próprios serviços muito antes de tornar-se destinatário de Manoel José Viana.⁴⁴⁴ A primeira cargação datada de 1769 conduzia os escravos José, Pedro, João, Antônio (angola) e Vitória (mina) para o sertão da Barra do Rio

⁴⁴⁰ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

⁴⁴¹ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fl. 48v e 101.

⁴⁴² *Idem*.

⁴⁴³ *Idem*, fl. 351v.

⁴⁴⁴ AHU, Bahia Avulsos, cx. 03, doc. 58, (*Requerimento de Antônio Mariano ao rei José solicitando a confirmação da carta patente no posto de capitão das ordenanças de Cavalo da vila de São Francisco das Chagas da Barra do Rio Grande do Sul da comarca da Bahia, Bahia, 03 de julho de 1776*); APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*.

Grande. Dois anos depois, o mesmo agente seguia com mais 04 escravos para prestarem serviços em suas fazendas na mesma localidade sertaneja.⁴⁴⁵

Para o sertão do rio de São Francisco, Viana enviou apenas mais uma leva contendo 06 escravos no ano de 1795.⁴⁴⁶ O referido comerciante também abasteceu o mercado negreiro da capitania do Piauí. Através de quatro passaportes despachados entre 1790 e 1793, Manoel José Viana encaminhou cerca de 132 escravos para o sertão de Oeiras. A primeira leva contendo 16 escravos foi enviada ao destinatário Manoel Duarte Faria. A segunda, com 07 escravos e 09 escravas, direcionada a Manoel Gomes Pereira. Em março de 1792, a terceira leva partia da Cidade da Bahia com 18 escravos e 12 escravas para o mesmo sertão. No entanto, a carregação com o maior número de escravos encaminhada pelo comerciante foi realizada em março de 1793, quando um despacho contendo 55 escravos e 15 escravas foi enviado a José Gonçalves Braga, destinado ao mesmo mercado de redistribuição sertanejo.⁴⁴⁷

Anos depois, a João Alvarés Ferreira, morador da referida capitania, o comerciante baiano enviara mais 10 escravos. Além destes despachos, Viana também enviou 01 escrava e 01 escravo para destinos que se encontram ilegíveis nos registros de passaportes.⁴⁴⁸ Apesar da quantidade expressiva de cativos encaminhados para o Piauí, nenhuma outra região fora tão movimentada por Manoel José Viana como os sertões da Bahia setecentista. A tabela a seguir apresenta a redistribuição realizada pelo comerciante para o interior da Bahia, durante a segunda metade do século XVIII.

Tabela 18-Redistribuição empreendida por Manoel José Viana para os sertões da capitania da Bahia, segunda metade do século XVIII

Data do despacho	Redistribuição	Destinatário	Soma	Mercados de redistribuição
04.12.1780	Direta (levou)	---	01	Barra do Rio Grande
10.04.1782	Indireta (mandou)	---	01	Caetité
19.12.1783	Indireta (mandou)	Sargento mor Mathias Bernardes Lima	10	S.A. Urubú de Cima
01.12.1789	Indireta (mandou)	Capitão Antônio Mariano	01	Barra do Rio Grande
21.05.1790	Indireta (mandou)	Francisco Martins	08	Caetité
27.05.1790	Indireta (mandou)	Padre Antônio José de Souza	12	Caetité
07.06.1790	Indireta (mandou)	Capitão Antônio de Brito	05	Caetité
11.10.1790	Indireta (mandou)	---	04	S.A. Urubú de Cima
22.10.1790	Indireta (mandou)	José da Silva Ribeiro	02	Caetité
12.04.1791	Indireta (mandou)	José da Silva Ribeiro	02	Caetité
27.04.1791	Indireta (mandou)	Antônio Gomes Ferreira França	06	Caetité
05.07.1791	Indireta (mandou)	José da Silva Ribeiro	02	Caetité
14.09.1791	Indireta (mandou)	Tenente Bernardo de Carvalho da Fonseca	16	Caetité

⁴⁴⁵ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*, fl. 105 e 164v.

⁴⁴⁶ *Idem*, fl. 444v.

⁴⁴⁷ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fls. 368, 390, 404v.

⁴⁴⁸ *Idem*, fls. 369v, 457 e 488v.

29.11.1791	Indireta (mandou)	Domingos [mutilado]	01	Caetité
06.12.1791	Indireta (mandou)	José de Souza Pinheiro	01	Barra do Rio Grande
09.01.1792	Indireta (mandou)	---	16	Caetité
21.04.1792	Indireta (mandou)	Antônio Gomes Ferreira	02	Caetité
30.04.1792	Indireta (mandou)	---	03	Caetité
12.05.1792	Indireta (mandou)	José de Souza Pinheiro	01	Barra do Rio Grande
12.06.1792	Indireta (mandou)	---	08	Caetité
07.08.1792	Indireta (mandou)	---	15	Caetité
13.10.1792	Indireta (mandou)	João de Souza Porto	01	S.A. Urubú de Cima
04.02.1793	Direta (levou)	---	02	Caetité
03.04.1793	Indireta (mandou)	Padre Manoel da Silva Vaz	03	Caetité
10.05.1793	Indireta (mandou)	---	13	Caetité
28.05.1794	Indireta (mandou)	José da Silva	01	Caetité
19.08.1795	Indireta (mandou)	Padre João Teixeira Leite	12	S.A. Urubú de Cima
05.03.1796	Indireta (mandou)	---	04	S.A. Urubú de Cima
15.06.1796	Indireta (mandou)	---	01	S.A. Urubú de Cima
19.07.1796	Indireta (mandou)	José Ferreira Salgado	14	Caetité
26.07.1796	Indireta (mandou)	João José da Cruz	25	Caetité
26.07.1796	Indireta (mandou)	João Dantas Cabral	12	S.A. Urubú de Cima
27.07.1796	Indireta (mandou)	José de Araújo	04	S.A. Urubú de Cima
27.07.1796	Indireta (mandou)	Antônio Madureira	05	S.A. Urubú de Cima
30.09.1796	Indireta (mandou)	Pedro da Silva Pimentel	11	Caetité
15.12.1796	Indireta (mandou)	---	08	Maracás

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

Cerca de 34 levas de escravos partiam da Cidade da Bahia com 230 cativos despachados pelo comerciante baiano. O mercado de redistribuição de Caetité fora o destino com o maior número de escravos comercializados por Manoel José Viana.⁴⁴⁹ Por meio de 21 carregações de cativos, o agente encaminhou do porto baiano o total de 166 escravos para esta localidade sertaneja. Além disso, no dia 04 de fevereiro do ano 1793, Viana também conduziu diretamente uma carga com 02 escravos para o referido destino.⁴⁵⁰

Por meio de 09 remessas de escravos despachados por Viana, o sertão de Santo Antônio do Urubú de Cima recebeu o equivalente a 53 escravos.⁴⁵¹ Deste número, cerca de 12 cativos foram enviados ao destinatário João Dantas Cabral no dia 26 de julho de 1796.⁴⁵² Um ano antes, Cabral havia sido nomeado ao posto de capitão da Companhia de homens pardos do Distrito dos remédios, criada e anexada ao Terço das Ordenanças da vila do Rio de Contas.⁴⁵³

⁴⁴⁹ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fls. 230, 360v, 361, 362v, 368, 373v, 374v, 378v, 381v, 384v, 386, 391v, 393v, 396v, 404v, 407v, 421v, 455, 456, 459. Um exemplo de registro de passaporte concedido a Manoel José Viana para encaminhar uma carregação de escravizados para o sertão de Caetité, pode ser conferida no Anexo III.

⁴⁵⁰ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fl.402v.

⁴⁵¹ *Idem*, fls. 254v, 367v, 398, 439, 449v, 453v, 456, 456v.

⁴⁵² *Idem*, fl. 456.

⁴⁵³ AHU, Bahia Castro e Almeida, cx. 129, doc. 25538, (Anexo ao n.25539). (*Carta patente pela qual o governo interino da capitania da Bahia nomeou João Dantas Cabral Capitão do Terço da Ordenanças da Vila de Nossa Senhora do Livramento das Minas do Rio de Contas, Bahia, 23 de março de 1802*).

No entanto, esta não fora a única participação do dito agente no circuito de redistribuição de cativos. Antes mesmo da sua referida nomeação, Cabral já havia atuado como redistribuidor de escravos para o mesmo destino onde futuramente iria exercer o posto de capitão de Ordenanças. Aos 18 de fevereiro do ano de 1786, “João Dantas Cabral da Cidade da Bahia” transportara para o sertão do Rio de Contas o escravo por nome “Marçal”. Além disso, em janeiro de 1792, Cabral também conduziu mais 03 escravos para o sertão de Santo Antônio do Urubú de Cima.⁴⁵⁴

João Cabral Dantas fora o destinatário de uma carregação de cativos enviada por Manoel José Viana para a mesma região sertaneja (Comarca da Jacobina), onde também havia atuado como redistribuidor. Sendo assim, é provável que o dito agente estivesse revendendo escravos no mercado sertanejo a serviço de grandes comerciantes de Salvador, incluindo o próprio Manoel José Viana, uma vez que, o mercado consumidor de Santo Antônio do Urubú se tornou o segundo mercado de redistribuição com maior volume de escravos despachados pelo negociante no interior da Bahia.

O sargento-mor Matias Bernardes Lima também fora um dos destinatários para quem Manoel José Viana encaminhou uma carregação de cativos para mercado sertanejo de Santo Antônio do Urubú de Cima. A carga enviada no dia 19 de dezembro de 1783 conduzia 10 escravos.⁴⁵⁵ Certamente, os cativos estavam sendo destinados para o serviço das suas duas fazendas denominadas “Riacho e Cana Brava” localizadas no dito destino sertanejo.⁴⁵⁶ Morador da vila do Urubú, o futuro capitão-mor possuía três filhos naturais que foram legitimados em testamento. Leão Bernardes de Lima e sua irmã Joana eram filhos da crioula Maria do Nascimento, já a terceira filha por nome Escolástica era o fruto da sua relação com a crioula Inácia Bernardes.⁴⁵⁷

As propriedades do referido destinatário não se limitavam apenas às duas Fazendas supracitadas. Além de ouro, prata e das duas fazendas de gado vacum e cavalari [Fazenda Riacho e Cana Brava], aos bens do abastado capitão-mor também estavam incluídos 4.000 cabeças de

⁴⁵⁴ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fls. 290v e 398; AUH, Bahia Avulsos, cx. 186, doc.13713, (*Requerimento de João Dantas Cabral à rainha D Maria I solicitando dispensa da lei para prova de direito comum numa causa de libelo contra Maria Tereza de Jesus, 19 de junho de 1784*).

⁴⁵⁵ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fl. 254v.

⁴⁵⁶ AHU, Bahia Castro e Almeida, cx.142, doc. 28431, (anexo ao n. n.28428). (*Certidão de diversas peças dos autos de inventário a que se procedeu por óbito do Capitão-mor Mathias Bernardes Lima, novembro de 1805*).

⁴⁵⁷ AHU, Bahia Castro e Almeida, cx.142, doc.28429, (anexo ao n. n.28428). (*Verbas do testamento de Mathias Bernardes Lima, pelos quais instituiu herdeiros seus filhos Leão, Escolástica e Joana Bernardes Lima, novembro de 1805*); AHU, Bahia Castro e Almeida, cx.142, doc.28430, (anexo ao n. n.28428). (*Certidão de batismo de Joana Bernardes Lima, filha natural do capitão-mor Mathias Bernardes Lima, celebrado em 02 de agosto de 1791, novembro de 1805*).

gado “50 e tantos escravos e mais acessórios das fazendas citadas naquele lugar [Santo Antônio do Urubú de Cima], juntamente a Fazenda das Flores e das Cobras citadas no termo da Vila da Cachoeira e o sítio dos Cristais no termo da Vila do Rio de Contas”.⁴⁵⁸ Além disso, o capitão também possuía fazendas no sertão do rio de São Francisco (Barra do Rio Grande).⁴⁵⁹

Sabe-se que a escravaria de Mathias Bernardes Lima não fora adquirida apenas sobre o intermédio do comerciante Manoel José Viana. O primeiro despacho de escravos enviados para o dito capitão, fora transportado por Antônio Carvalho de Afonseca, no dia 13 de fevereiro de 1770. Nesta tropa, seguiam 07 escravos mina destinados a vila de Santo Antônio do Urubú de Cima para a prestação de serviços em uma das ditas fazendas do referido destinatário. Alguns dias depois, o reverendo padre José Barbosa Leal encaminhava outra remessa para Bernardes Lima, desta vez, o despacho contendo 06 escravos e 02 escravas partia em direção à sua outra fazenda situada na Barra do Rio Grande.⁴⁶⁰ Aos dois dias do mês de dezembro do ano de 1794, o redistribuidor Antônio Machado Meireles também levou para o mesmo capitão 04 escravos angola para a vila de Santo Antônio do Urubú de Cima.⁴⁶¹

A participação de vários agentes mercantis promovendo o abastecimento de escravizados para o mesmo destinatário não fora uma exclusividade vivenciada apenas pelo dito Matias Bernardes Lima. Ao longo da segunda metade do Setecentos, cerca de 13 destinatários receberam remessas de cativos encaminhadas e transportadas por diferenciados agentes mercantes.⁴⁶² Este cenário não era comum apenas na redistribuição de cativos para destinatários cujos nomes encontravam-se registrados nos livros de passaportes, uma vez que a variedade de agentes coloniais envolvidos no abastecimento de escravizados para um único mercado de redistribuição caracterizava o comércio interno de cativos para o interior da capitania baiana.

Como ocorreu na redistribuição de escravizados empreendida por Manoel José Viana, marcada, sobretudo, pela comercialização de cativos num dado período (12 anos) para os mesmos mercados de redistribuição (07 destinos), os demais agentes comerciais também

⁴⁵⁸ AHU, Bahia Castro e Almeida, cx.142, doc. 28428, (*Representação de Leão Bernardes Lima contra as injustiças praticadas pelo ouvidor da Comarca da Jacobina José da Silva Magalhães, contra o suplicante e suas irmãs, no inventário a que se procedera por óbito de seu pai Mathias Bernardes Lima, novembro de 1805*).

⁴⁵⁹ AHU, Bahia Castro e Almeida, cx.142, doc. 28431, (anexo ao n. n.28428). (*Certidão de diversas peças dos autos de inventário a que se procedeu por óbito do Capitão-mor Mathias Bernardes Lima, novembro de 1805*).

⁴⁶⁰ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*, fls. 123v e 124v.

⁴⁶¹ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fl. 424.

⁴⁶² APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*. A relação de destinatários que receberam escravizados da Cidade da Bahia por mais de um agente comercial, pode ser conferida no Anexo IV.

mantinham negociações negreiras com localidades sertanejas específicas. No entanto, os mercadores não chegavam a monopolizar o abastecimento negreiro dos seus respectivos mercados de redistribuição, nem mesmo os grandes importadores de africanos escravizados da praça baiana.

A prática de “não-monopolização” do trato mercantil esteve presente desde as relações estabelecidas por comerciantes da praça de Lisboa. Segundo Jorge Pedreira, os negociantes lisboetas não monopolizavam o comércio da Ásia, tampouco o do Brasil. Embora homens de negócios com créditos na praça e com maiores condicionamentos para enfrentar o tráfego Ultramarino pudessem ter maior facilidade para investir nessas rotas comerciais, também era possível executar transações no comércio de longa distância por meio de contratos com correspondentes espalhados pelo Ultramar, ou mesmo consignando mercadorias aos capitães de navios.⁴⁶³

Ao analisar a atuação dos homens de negócios da praça mercantil do Rio de Janeiro, Sampaio também observou o distanciamento entre os negociantes cariocas e a monopolização do trato mercantil numa perspectiva global.⁴⁶⁴ Para o autor,

[...] essa participação tímida dos negociantes demonstra a grande importância do pequeno capital mercantil na praça carioca, reproduzindo assim um traço estrutural do sistema mercantil lusitano (Almeida, 1986, 951-972). Também Rae Flory, estudando o comércio de Salvador na mesma época, encontrou aí uma difusão da atividade mercantil, da qual participavam os mais diversos grupos da sociedade colonial (Flory, 1978, p.217). Em nossas finanças, isso fica claro ao verificarmos que muitos dos fiadores tinham ocupações principais a princípio bem distintas da atividade mercantil. Tal é o caso, por exemplo, do mestre alfaiate Domingos Pires, que em 1728 foi fiador de João da Costa, mestre de uma lancha que ia a Parati (Finanças, fev. de 1728). Ou o do sapateiro Manuel Ferreira, que deu fiança ao menos em duas ocasiões (1727 e 1728) para lanchas destinadas a Campos e Bahia (Fianças, out. de 1727 e set. de 1728).⁴⁶⁵

Portanto, durante a segunda metade do século XVIII, a ausência do monopólio sobre o comércio interno de escravizados também caracterizava a atuação dos homens de negócios da praça mercantil baiana. Neste ramo do trato negreiro, prevalecera, portanto, o investimento do pequeno capital mercantil manifestado pela multiplicidade de agentes comerciais envolvidos, como também a prática de não monopolizar os mercados consumidores, visualizada, por exemplo, no circuito de escoamento empreendido por Manoel José Viana, no

⁴⁶³ PEDREIRA, *op. cit.*, 1995, pp.105-117.

⁴⁶⁴ SAMPAIO, *op. cit.*, 2001, pp. 77-96.

⁴⁶⁵ *Idem*, p.79.

qual outros agentes promoveram o abastecimento de escravizados para as mesmas localidades movimentadas pelo dito comerciante.

Como os grandes importadores de escravizados que encaminharam remessas de cativos do porto baiano aos sertões da América portuguesa, Manoel José Viana também fixara residência na Cidade da Bahia. Aos 11 dias de setembro do ano 1773, o padre coadjutor Nicacio Franco Campos realizava o batismo do escravo “Daniel” de nação mina pertencente ao dito comerciante na freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar.⁴⁶⁶ Além da Conceição da Praia, a freguesia portuária do Pilar também se destacava no estabelecimento das relações comerciais da capital baiana. Reunindo um centro comercial com lojas de varejo, armazéns, trapiches e os mercados onde eram vendidos os africanos recém-chegados à costa baiana, as duas freguesias foram as mais populosas da cidade no censo realizado em 1775, ficando atrás apenas da freguesia da Sé.⁴⁶⁷

Naquele contexto, sacudido por intensas relações econômicas, residia o comerciante Manoel José Viana, mais especificamente na rua Fonte dos Padres, situada na dita freguesia do Pilar.⁴⁶⁸ Filho legítimo de Antônio Luiz Lopes e de sua mulher Genebra Lourença, o comerciante português era natural do Arcebispado de Braga. Permanecendo em estado de solteiro até o seu falecimento, ocorrido no porto de São Félix da vila de Cachoeira, Viana não possuía filhos naturais, nomeando assim como herdeiro, seu sobrinho José Joaquim, filho da sua irmã Maria Gertrudes.⁴⁶⁹

Apesar dos poucos registros encontrados nas documentações setecentistas e das limitadas informações que podem ser examinadas no inventário *post-mortem* de Manoel José Viana, a partir da nomeação dos seus respectivos testamenteiros na Cidade da Bahia, “onde sou morador, em primeiro lugar ao meu caixeiro Antônio José Dias Dantas em segundo lugar a Custódio Pinto Coelho, em terceiro lugar à Antônio Vaz de Carvalho”, foi possível seguir algumas pistas que indicassem, por fim, suas principais redes comerciais que permitiram ao dito Viana a posição do comerciante com o maior número de remessas e de escravizados comercializadas para o interior da capitania da Bahia.⁴⁷⁰

⁴⁶⁶ Uma boa análise sobre o batismo de africanos na Cidade da Bahia, sobretudo na freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia pode ser conferida em SOARES, *op. cit.*, 2016, pp.125-150.

⁴⁶⁷ SOUZA, *op. cit.*, 2018, p.207.

⁴⁶⁸ ACMS, Livro de registro de Batismo da freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar (1771-1783), fl.04. Disponível em: <https://www.familysearch.org/pt/>.

⁴⁶⁹ APEB, Seção Judiciária, 07/3106/05, *inventário post-mortem de Manoel José Viana (1809-1811)*.

⁴⁷⁰ *Idem*. O inventário de Manoel José Viana encontra-se em más condições de conservação o que dificulta o processo de leitura paleográfica, além disso, o documento também está incompleto.

O caixeiro Antônio José Dias Dantas, além de ser responsável pelo gerenciamento das contas de Manoel José Viana, também poderia ter sido sócio do dito negociante de escravizados.⁴⁷¹ Contratado para trabalhar em balcões de lojas, administrando contas e, ao mesmo tempo, aprendendo o ofício mercantil, a experiência como caixeiro era a primeira etapa do comerciante na carreira mercante. Além disso, os caixeiros que desenvolviam funções como tesseoureiro e contador de empresas comerciais eram sócios dos referidos empreendimentos.⁴⁷²

Segundo Pedreira, ao partirem para a carreira Ultramarina, inicialmente, os portugueses desenvolviam atividades transitórias como um ofício mecânico, ou mesmo exerciam a função de caixeiro. Nas palavras do autor, “eram vastas as oportunidades que se abriam do outro lado do oceano, aos que pretendiam iniciar-se no comércio, especialmente se tivessem como mentor um negociante já instalado.”⁴⁷³ Essa trajetória é bastante similar ao caminho percorrido pelo homem de negócio Antônio Vaz de Carvalho em sua carreira mercantil. Este último, fora o terceiro testamenteiro citado por Manoel José Viana.

Antônio Vaz de Carvalho era natural da freguesia de Santa Maria Arraes, Acebispado de Braga. Filho legítimo de Domingos de Carvalho e da sua mulher Sebastiana Vaz, o negociante português era morador da Cidade da Bahia, onde possuía casa de comércio. Antes de ascender-se como homem de negócio, o dito agente “foi caixeiro na Cidade da Bahia em uma loja de Luis Coelho Ferreira em que vendia”.⁴⁷⁴ Familiar do Santo Ofício, Coelho Ferreira era um dos negociantes mais atuantes no comércio transatlântico de escravizados, como também na redistribuição para as áreas mineradoras da América portuguesa.⁴⁷⁵

Seguindo os mesmos passos do negociante para o qual trabalhou como caixeiro, Antônio Vaz de Carvalho também destacou-se como um importante negociante de escravizados da praça mercantil baiana. Participando ativamente do trato negreiro, Carvalho expandiu seus domínios mercantis tanto no comércio com o continente africano, quanto na redistribuição de cativos para o interior da América portuguesa, sobretudo, para as regiões mineiras.⁴⁷⁶

⁴⁷¹ APEB, Seção Judiciária, 07/3106/05, *inventário post-mortem de Manoel José Viana (1809-1811)*.

⁴⁷² FLORY, *op. cit.*, 1798, p.221.

⁴⁷³ PEDREIRA, *op. cit.*, 1995, pp.218-2020. Citação à página 220.

⁴⁷⁴ ANTT, Mesa da Consciência e Ordens, Habilitações para a Ordem de Cristo, Letra A. mç.44, n° 08. Diligência de Habilitação para ordem de Cristo de Antônio Vaz de Carvalho, 1766. Disponível em: <https://digitarq.arquivos.pt/details?id=7674230>. (Acesso em setembro de 2020).

⁴⁷⁵ RIBEIRO, *op. cit.*, 2009, p.386.

⁴⁷⁶ ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database (TSTD)*. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>. (Acesso em setembro de 2020); APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

Entre os anos de 1759 e 1810, Antônio Vaz de Carvalho financiou cerca de nove viagens negreiras à costa africana. A primeira viagem realizada à Costa da Mina através da sumaca *NS da Conceição S João e Almas* lhe rendeu cerca de 224 africanos escravizados. No ano de 1762, através da referida embarcação, desembarcavam no porto baiano mais 264 escravos provenientes do porto de Epe.⁴⁷⁷ A região Ocidental africana foi o destino de mais sete expedições empreendidas pelo negociante português. Sob o comando do capitão Luís Montenegro de Miranda, a mesma sumaca aportara na Bahia no primeiro dia de agosto do ano de 1765, trazendo uma carga contendo 178 africanos escravizados. Em 1772, a curveta *NS da Penha da França e Boa Hora* capitaneada por Antônio da Costa Bastos descarregava mais 364 africanos mina.⁴⁷⁸

No ano de 1799, 423 africanos escravizados aportavam no porto da Bahia através do bergantin *Tritão*. Esta carga de escravos foi adquirida no porto de Whydah. Em 1800, o mesmo bergantin desembarcava na Cidade da Bahia, desta vez, trazendo cerca de 251 escravos. Por meio de duas viagens empreendidas em 1801 e 1805 o brigue *Lépos* descarregava mais 250 e 296 africanos escravizados, respectivamente. Por fim, o último empreendimento negreiro realizado por Antônio Vaz de Carvalho partiu para as ilhas de São Tomé e Príncipe no dia 15 de março de 1810. No mesmo ano, a galera *D Mariana* aportava em costa baiana com 473 africanos escravizados.⁴⁷⁹

A redistribuição de escravos para o interior da América lusa começou a ser movimentada pelo negociante a partir de 1760. Neste ano, Antônio Vaz de Carvalho encaminhou 61 escravos através de duas levadas de cativos despachadas para Minas Gerais pelo roteiro marítimo do Rio de Janeiro. Dois anos depois, mais três remessas com 97 cativos foram enviadas para o mesmo destino por meio da dita rota comercial. A carga redistribuída no dia 20 de setembro do referido ano, continha cerca de 90 escravos rumando em direção às Minas Gerais. No ano de 1766, Vaz de Carvalho abastecera novamente as regiões mineiras com uma carga contendo 10 escravos encaminhados, mais uma vez, pelo caminho do Rio de Janeiro.⁴⁸⁰

A partir do ano 1768, o circuito de redistribuição do negociante passava a abranger novos destinos. Aos 18 dias de maio do ano de 1789, Antônio Vaz de Carvalho despachou 13 escravos e 12 escravas para o sertão do Aracati, capitania do Ceará. Entre 1793 e 1796, o

⁴⁷⁷ Localizado no sudeste do lago Nokue (costa Ocidental africana) a região de Epe destacou-se no comércio transatlântico de escravos a partir da década de 1730. In: SOUZA, *op. cit.*, 2018, p.145.

⁴⁷⁸ ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database* (TSTD). Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>. (Acesso em setembro de 2020).

⁴⁷⁹ *Idem*.

⁴⁸⁰ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*, fls. 13v, 29, 30v, 31 e 63v.

referido negociante encaminhou três carregações de escravos para a capitania do Rio Grande de São Pedro. A carga abrangendo o total de 35 cativos, sendo 21 escravos e 14 escravas, certamente seguiu para seu destino por meio do roteiro marítimo.⁴⁸¹

No entanto, uma carregação enviada pelo dito comerciante, no ano de 1768, lançaria luz sobre uma possível rede de redistribuição futuramente compartilhada com Manoel José Viana. No dia 07 de maio do dito ano, Antônio Vaz de Carvalho despachou para o mercado negreiro de Oeiras, mais precisamente, para o sertão da Parnahíba, capitania do Piauí, uma carga contendo 05 escravos e 02 escravas. Anos depois, esta mesma localidade fora também abastecida por Manoel José Viana.⁴⁸²

Assim como o caixeiro Antônio José Dias Dantas, Manoel José Viana certamente mantinha ligações sociocomerciais firmadas com o negociante Antônio Vaz de Carvalho. Embora não seja possível afirmar a existência de uma sociedade mercantil constituída pelos ditos negociantes, sabe-se que as relações entre Viana e Carvalho poderiam ter sido ampliadas para além da relação que permitiu ao primeiro nomear o segundo como seu testamenteiro.

Esta provável ligação socioeconômica não é justificada apenas pelo fato de ambos os negociantes compartilharem o mesmo destino de redistribuição de escravizados. Apesar dos documentos oficiais não terem registrado Manoel José Viana financiando viagens ao continente africano, a quantidade expressiva de escravizados sendo comercializados pelo dito negociante para o mercado interno da América portuguesa, indicava claramente a sua participação no comércio transatlântico de escravizados. Certamente, as próprias expedições negreiras chefiadas por Antônio Vaz de Carvalho tenham sido alguns dos empreendimentos que receberam o investimento de Manoel José Viana.

Portanto, as relações sociocomerciais firmadas por Manoel José Viana na Cidade da Bahia permitiram ao dito negociante tornar-se o agente mais atuante no mercado negreiro sertanejo baiano, não estavam limitadas apenas a Antônio Vaz de Carvalho, uma vez que o volume do comércio interno de escravizados movimentado pelo dito comerciante expressava suas intensas relações com outros homens de negócios baianos. A venda de um sobrado, realizada por Viana ao agente mercantil Bernardino de Sena e Almeida, por exemplo, já demonstrava seus contatos com outros mercadores de escravizados.⁴⁸³ Este último, assim como

⁴⁸¹ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fls. 344, 397, 448 e 409.

⁴⁸² APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*, fl. 86v.

⁴⁸³ APEB, Seção Judiciária, Livro de Notas 130, (*Escritura de Compra e Venda*), 1791-1792. (*Escritura de Compra e Venda*). 1791, fls. 180-181.

outros negociantes atlânticos estabelecidos na praça mercantil baiana, também redistribuía cativos para os sertões da Bahia setecentista.

3.3 Na trilha das redes: negociantes atlânticos de escravizados e o mercado de redistribuição sertanejo

No ano de 1805, o negociante estabelecido no entreposto mercantil baiano, José Maria dos Santos Lopes, solicitava, junto à Coroa portuguesa, licença para edificar uma casa situada fora da Cidade da Bahia, justamente para abrigar os escravos recém-chegados àquela costa. Ao relatar a escravatura sendo útil à economia do Estado e, ao mesmo tempo, prejudicial à saúde dos povos, devido “a moléstias com que saíram do país, e as que adquirem pela viagem infecionam os ares e pela aptidão da atmosfera ocasionam todos os anos doenças epidêmicas em danos dos povos, e diminuição da saúde e robustez dos mesmos”, Santos Lopes também descrevia sobre os principais aspectos que permeavam o desembarque de africanos escravizados na dita cidade.⁴⁸⁴ Segundo o negociante,

Desembarcam os escravos na Praia da Bahia, adonde melhor convém aos danos, que os fazem transportar, e em montão se conservão de dia às portas dos referidos donos, expostos à venda, e de noite os metem dentro das casas aonde residem e tão apertados quanto pode considerar-se, na capacidade de um domicílio para 400 ou mais indivíduos, que este é sempre o número das armações. A Praia da Bahia é um sítio que constitue a parte mais populoza da mesma, não só porque nela residem todos os comerciantes, com as suas casas, fazendas e escritórios, como também porque todos os logistas habitam a mesma praia, onde tem as suas lojas.⁴⁸⁵

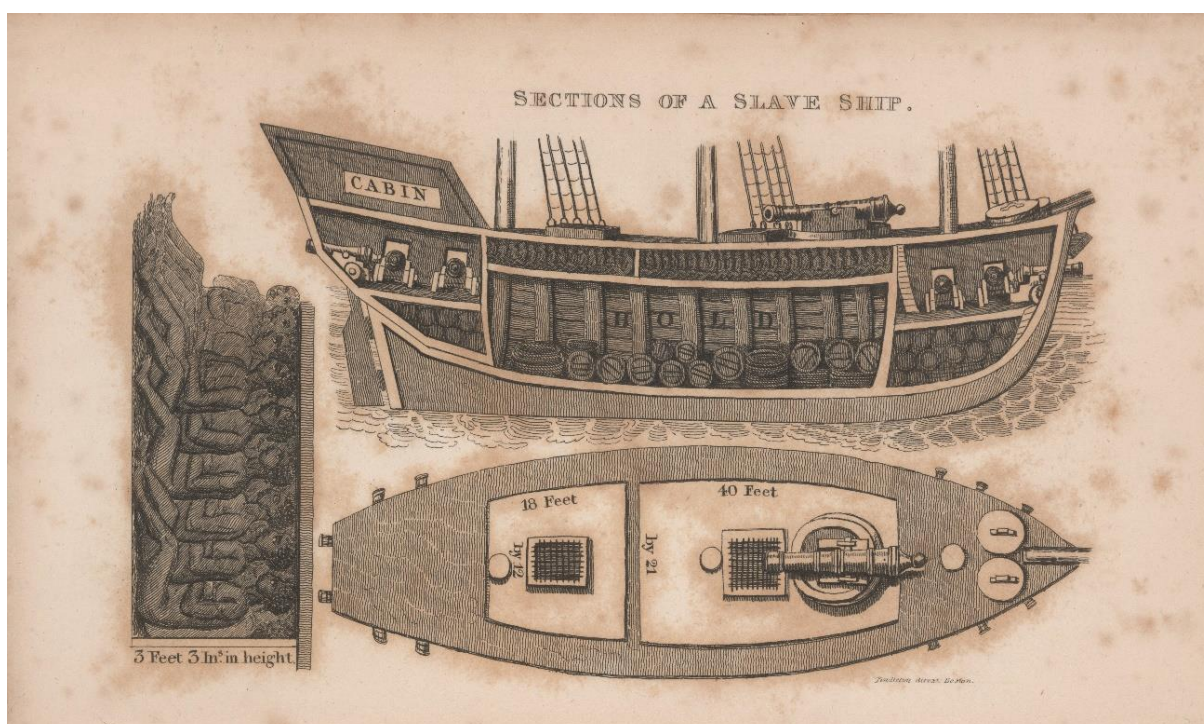
Essa zona portuária fora a morada de muitos comerciantes de escravizados envolvidos no trato negreiro desde as negociações empreendidas com o continente africano até a redistribuição de cativos para o interior da América portuguesa. Os africanos escravizados desembarcavam na Bahia após resistirem às travessias atlânticas. As viagens negreiras empreendidas da América portuguesa para o continente africano eram realizadas por meio de

⁴⁸⁴ AHU, Bahia Castro e Almeida, cx. 142, doc. 28366, (Anexo ao n.14562). (*Requerimento de José Maria dos Santos Lopes, negociante matriculado e estabelecido na cidade da Bahia, no qual pede licença para edificar fora da mesma cidade, à sua custa, com prévia aprovação médica, uma casa para deposito de escravos, 22 de março de 1805*).

⁴⁸⁵ *Idem*. A temática sobre a saúde dos escravos na Cidade da Bahia e em seu Recôncavo na primeira metade do Setecentos foi discutida por Mariana Dourado. In: DOURADO, Mariana da Silva. *A senzala doente: Escravidão e moléstias na Bahia colonial, 1700-1750*. Trabalho de Conclusão de Curso, UNEB, Graduação em História, Jacobina/Bahia, 2018.

embarcações a vela que seguiam as orientações dos ventos e as correntes marítimas do Atlântico Sul.⁴⁸⁶ As travessias atlânticas tornaram-se mais rápidas e seguras a partir do final do século XVIII, quando melhorias da construção naval permitiram o carregamento de maiores pesos, facilitando as viagens entre às duas costas.⁴⁸⁷ A imagem a seguir, criada por Robert Walsh, compreende a representação de um navio negreiro, com destaque para os espaços em que os escravizados eram mantidos durante a viagem marítima.

Figura 03 - Seções do Navio Negreiro, 1831



Fonte: JCB Map Collection. "Sections of a Slave Ship". Source creator Walsh, Robert. Source Title Notices of Brazil in 1828 and 1829. Vol. II Source place of publication Boston Source publisher Richardson, Lord & Holbrook, William Hyde, Crocker & Brewster, and Carter, Hendee & Babcock; New York, G. C. & H. Carvill, and H. C. Sleight; Philadelphia, Carey & Hart Source date 1883. Disponível em: https://jcb.lunaimaging.com/luna/servlet/detail/JCB~1~1~572~230080:Sections-of-a-Slave-Ship?sort=image_date%2Csubject_groups&qvq=q:Sections%20of%20a%20Slave%20Ship;sort:image_date%2Csubject_groups;lc:JCB~1~1&mi=1&trs=2. (Acesso em agosto de 2019).⁴⁸⁸

Como outros gêneros comercializados na América portuguesa, os africanos escravizados chegavam à costa baiana por meio de diversos tipos de embarcações. A diversidade era facilmente percebida no entreposto transatlântico da Cidade da Bahia. Nas

⁴⁸⁶ RIBEIRO, *op. cit.*, 2009, p.74.

⁴⁸⁷ RODRIGUES, *op. cit* 2005, pp.141-142.

⁴⁸⁸ Segundo Rodrigues, apesar da descrição do navio negreiro realizada pelo viajante inglês Robert Walsh, assim como qualquer outro fundo documental não deter verdades absolutas sobre a estrutura de um navio negreiro, tais registros são fundamentais por lançar luz a respeito dos espaços físicos das embarcações usadas para transportar africanos escravizados, ver RODRIGUES, *op. cit* 2005, p.84.

palavras de Domingues, “Galeras, sumacas, patachos, navios, charruas, galeões e naus eram as de atuação mais comum no comércio colonial”.⁴⁸⁹

No entanto, o empreendimento negreiro não tinha início apenas quando tais embarcações partiam em direção ao continente africano. Segundo Domingues, mesmo antes de serem lançadas em alto mar, o trato mercantil escravista já exigia muito trabalho dos negociantes atlânticos. Ao capitão negreiro recaía a responsabilidade de formar uma tripulação incumbida pelo cuidado dos velames e cordoames.⁴⁹⁰ Além disso,

Era primordial saber quais materiais da embarcação estavam em condições de viagem e o que faltava ser comprado. Qualquer erro nessa etapa poderia ser fatal para a viagem. O primeiro passo era conferir o casco da nave e das embarcações menores (lança grande, escaleres, ou outros do tipo). Sem essas últimas não se viajava. Elas seriam de grande efeito para o deslocamento dos tripulantes entre o navio negreiro e os litorais- baiano ou africano. Devia-se verificar, ainda, a necessidade de se adquirir remos e fatexas para estas embarcações menores.⁴⁹¹

Já ao senhorio de embarcação, juntamente com seus sócios, competia o papel de providenciar o capital para financiar a empreitada marítima, tanto por meio de suas próprias reservas financeiras quanto através de empréstimos a outros negociantes ou às casas religiosas credoras da Cidade da Bahia. Ademais, “Cabia-lhe também comprar o tabaco, a aguardente e os búzios, para negociar na outra costa e os mantimentos da viagem”.⁴⁹²

Movimentado por agentes que residiam nos maiores portos negreiros do atlântico, o comércio transatlântico de africanos escravizados abrangia muito mais pessoas que também mantinham interesses no trato de africanos escravizados. Tal empreendimento contava com redes espalhadas na América, Ásia, Europa e África e envolvia a participação de inúmeros agentes trabalhando em etapas diretas do comércio negreiro, ou contribuindo indiretamente através da construção de navios, por exemplo. No entanto, o domínio sobre os negócios negreiros estavam nas mãos de um número reduzido de pessoas. Conforme Florentino, “poucos, entretanto, dominavam as condições de operacionalização do comércio negreiro, promovendo-o do capital necessário e, por conseguinte, dele auferindo os maiores lucros”.⁴⁹³

⁴⁸⁹ DOMINGUES, *op. cit.*, 2011, pp.58-59. Citação à página 59.

⁴⁹⁰ *Idem*, p.158.

⁴⁹¹ DOMINGUES, *op. cit.*, 2011, p.158.

⁴⁹² *Idem*, p.159. Sobre armadores de navios na Cidade da Bahia ver ALVES, Marieta. “O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia”, In: *Revista de História* (USP) n° 63 (jul-set/1965), parte I, pp.133-142.

⁴⁹³ MANOLO, *op. cit.*,1997, p. 150.

Ao estudar a sociedade baiana entre 1750 e 1822, Jonh Norman Kennedy observou a elite constituída por comerciantes abastados, grandes proprietários rurais e agentes que ocupavam altos cargos na burocracia administrativa e nos postos militares. Tais posições não eram alcançadas apenas devido às grandes fortunas que acumulavam durante suas vidas, prestígio que conquistavam na sociedade colonial.⁴⁹⁴ A elite e as riquezas que circulavam na cidade de Salvador, entre os anos de 1760 e 1808, também foram uma temática estudada por Maria José Rapassi Mascarenhas. A partir da análise de processos de inventários, a autora constatou que as maiores fontes de créditos do grupo mercantil da capital baiana eram, principalmente, daqueles negociantes que se dedicavam ao comércio marítimo de exportação.⁴⁹⁵ Sendo assim, a elite econômica da sociedade colonial baiana também era composta por negociantes que investiram no trato de africanos escravizados.

Além do capital para o investimento, o comércio transatlântico de africanos escravizados também exigia dos negociantes a constituição de sociedades mercantis visando favorecer os negócios negreiros. A associação mais comum no trato de africanos escravizados era formada pelo capitão de embarcação, sócio responsável por gerenciar as transações na África e pelo senhorio de embarcação, que permanecia na sede dos negócios.⁴⁹⁶

Muitos negociantes baianos também possuíam contatos espalhados tanto nos portos de embarque do continente africano como em outras praças mercantis da América portuguesa, o que permitiu a muitos comerciantes atlânticos a participação no mercado de redistribuição de escravizados. Desta forma, esta seção analisa o volume do comércio interno de escravizados movimentado por senhorios e capitães de embarcações negreiros para o interior da Bahia setecentista, bem como trilha algumas redes comerciais firmadas por negociantes desde o trato de longa distância até o comércio interno reproduzido para o interior da capitania baiana.

3.3.1 Senhorios de embarcações e a redistribuição de escravizados para os sertões da Bahia setecentista

Aos 21 dias do mês de fevereiro do ano de 1793, a curveta *S Francisco de Assis* pertencente ao senhorio Antônio de Oliveira Dias desembarcou no porto baiano com uma

⁴⁹⁴ KENNEDY, *op. cit.*, 1953, pp.415-416.

⁴⁹⁵ MASCARENHAS, *op. cit.*, 1998, p.187.

⁴⁹⁶ RIBEIRO, *op. cit.*, 2009, p.358.

carregação de 269 africanos escravizados provenientes de Luanda (África Centro-Occidental).⁴⁹⁷ Entre os anos de 1781 e 1789, o dito negociante havia encaminhado 04 carregações de cativos para o destino de Caravelas contendo 15 escravos e 13 escravas.⁴⁹⁸ Além de Oliveira Dias, outros agentes mercantis que financiaram expedições negreiras durante a segunda metade do século XVIII também participaram do sistema de redistribuição de escravizados. A tabela a seguir apresenta o volume do comércio interno de escravizados para os sertões da capitania da Bahia, movimentado por homens de negócios estabelecidos na praça mercantil baiana.

Tabela 19-Senhorios de embarcações envolvidos no comércio interno de escravizados para os sertões da capitania da Bahia, segunda metade do século XVIII

Senhorios de embarcações	Participação no comércio interno	Viagens Negreiras (TSTD, #)	Nome das embarcações
Adriano de Araújo Braga	06 escravos enviados para os destinos de Caetitê e Santo Antônio do Urubú de Cima.	#7341; #7410; #7412; #8464; #40156; #40173; #40493; #47079; #47524; #47529; #48619; #48780; #49206.	Flor do Mar; Sinceridade e Atalante; NS da Conceição e Sr dos Passos; NS do Popolo Carlota; Rainha dos Anjos; NS da Boa Viagem e S Lourenço; S Joaquim Augusto; Amizade.
Antônio de Oliveira Dias	28 escravos enviados para o destino de Caravelas.	#40319.	S Francisco de Assis.
Antônio Gonçalves Viana	07 escravos enviados para o destino de Caetitê.	#47495; #47730; #49420; #50302; #51037; #51071; #51136; #51144; #51149; #51167; #51903; #51928; #52062; #52088.	Cavalinho; Santana S Antônio e Almas; NS da Conceição do Carmo e Santana; S Antônio; NS da Boa Viagem e Três Reis Magos; NS da Conceição e Almas; NS Senhora da Conceição S Antônio e Almas; NS da Conceição e S Antônio da Mouraria.
Antônio José de Barros	03 escravos enviados para o destino de Sincorá.	#40451.	NS da Luz Pensamento Feliz.
Antônio Marques da Silva	03 escravos enviados para o destino de Caravelas.	#47743; #51132; #51220; #51269; #51278; #51289; #51296; #51313; #51338; #51342; #52071.	Xixarro; NS do Monte do Carmo e S Elias; NS do Monte do Carmo e S Francisco; NS do Pilar e S Teresa;

⁴⁹⁷ TSTD, #40319 (1793) com a embarcação *S Francisco de Assis*. In: ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database (TSTD)*. (Acesso em agosto de 2020).

⁴⁹⁸ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fls. 118, 231v, 284v e 352.

			NS das Mercês e Sr dos Milagres; Falcão.
Bartolomeu Rodrigues de Seixas	10 escravos enviados para os destinos de Caetitê e Santo Antônio do Urubú.	#50961; #50989; #51026; #51143.	NS do Monte do Carmo e Nazaré; NS da Conceição S Antônio e Almas; NS da Abadia S Antônio e Almas.
Belchior José Carneiro	05 escravos enviados para o destino de Cairú.	#50985; #52051.	NS da Conceição S Antônio e Almas.
Bernardino de Sena e Almeida	43 escravos enviados para os destinos de Caetitê, Santo Antônio do Urubú de Cima e Vila Nova Real do Rio de São Francisco.	#40326; #47268; #47269; #47270; #48464; #51226; #51348.	Bom Jesus de Bouças S Antônio e Almas; Santana e Divino Espírito Santo; Santana e Espírito Santo; NS dos Remédios e S Vicente Ferreira (a) Jararaca; Alecrim.
Caetano Antunes de Carvalho	02 escravos enviados para o destino de Caravelas.	#50938; #50945.	NS da Vitória S João Batista e Almas.
Domingos Álvares Branco	08 escravos enviados para o destino do Oiteiro Redondo.	#50794.	NS S Antônio e Almas.
Domingos José de Carvalho	04 escravos enviados para o destino de Santo Antônio do Urubú de Cima.	#48526; #51050; #51395; #51418; #51473; #51503; #51531.	Santíssimo Sacramento Ladeira a Pique; NS da Conceição da Ponte S Antônio e Almas; Júpiter; Ativo.
Francisco José de Moura	14 escravos enviados para os destinos de Sincorá e Caravelas.	#40489; #51311; #51346.	NS do Monte do Carmo e Sr dos Aflitos.
João Barbosa de Madureira	42 escravos enviados para os destinos de Maracás, São Gonçalo do Pé Branco, Sertão da Ressaca e Vila Nova Real do Rio de São Francisco.	#40322; #48424; #49627; #51096; #51283.	NS da Purificação S João e S Benedito; NS de Nazaré S Antônio e Almas; Bonfim.
José Alvares da Silva	06 escravos enviados para o destino de Inhambupe.	#50737.	NS da Conceição S Antônio e Almas.
José Antônio de Azevedo	04 escravos enviados para o destino da Barra do Rio Grande.	#48823; #51257; #51288; #51297; #51481.	Estrela; Furreca; Passarinho.

José Antônio Pinheiro	15 escravos enviados para os destinos de Caetité, Rio Pardo, Xique-Xique.	#51048.	NS da Conceição e Almas.
José Carneiro de Campos	02 escravos enviados para o destino da Barra do Rio Grande.	#40775; #47954; #51065; #51070; #51114; #51128; #51154; #51177; 52074.	Rainha de Ajuda; NS da Conceição S Antônio e Almas.
José da Silva Maia	16 escravos enviados para os destinos de Vila Nova Real do Rio de São Francisco e vila de São Mateus.	#51145.	Jesus Maria José Santana do Livramento e S Miguel.
José de Cerqueira Lima	25 escravos enviados para o destino de Caetité.	#229; #477; #482; #485; #492; #494; #525; #571; #577; #581; #586; #651; #732; #894; #1125; #1144; #1150; #1156; #1162; #2940; #2962; #2973; #2976; #2984; #2988; #3095; #3101; #7313; #41795; #46999; #47003; #51361; #51392; #51421; #51474; #51497; #51522; #900122; #900130.	Constituição; Carlota; Henriqueta; Ligeiro; Maria Teresa; Temerário; Feliz Africano; Independência; Bahia; Calíope; Golfinho; NS da Vitória; Vitória; Felicidade da Bahia; Felicidade; NS do Socorro; NS da Conceição e Socorro; General Almeida.
José de Souza Vieira	06 escravos enviados para a vila de São Mateus.	#40315; #51086; #51153; #51186; #52065; #52073.	Jesus Maria José; NS do Livramento e S José.
José Francisco de Oliveira	34 escravos enviados para o destino de Caravelas.	#748; #2958; #7598.	Ativo; Cipião Africano.
Luís Coelho Ferreira	03 escravos enviados para o destino de Inhambupe.	#48128; #48649; #48654; #48657; #49845; #50789; #50814; #50881; #50930; #50952; #50983; #50995; #50996; #51022.	NS da Conceição S Antônio e Almas; S Antônio e Almas; S Miguel o Anjo S Antônio e Almas; NS do Rosário S Antônio e Almas; NS do Monte do Carmo e S Teresa; NS da Piedade S Antônio e Almas.
Luís Gonçalves Lima	02 escravos enviados para o destino de Rio Pardo.	#50850; #50891; #50901; #50951; #50975; #51028.	NS da Boa Hora Santana e S Joaquim; NS da Piedade S Antônio e Almas; NS da Boa Viagem e Três Reis Magos; NS do Rosário S Antônio e Almas;

Manoel Antônio da Costa	02 escravos enviados para o Sertão da Ressaca.	#40600; #49055.	S Antônio; Bom Jesus dos Martírios.
Manoel Joaquim dos Santos Ribeiro	04 escravos enviados para a vila de São Mateus.	#46758; #49959; #51246; #51248; #51293; #51301; #51315; #51345; #51366; #51427; #51468.	Lanceta; NSr do Bonfim S Antônio e Almas; NS da Piedade e S Manoel.
Manoel Caetano da Fonseca	08 escravos enviados ao destino de Caravelas.	#40307; #40312; #49617; #49618; #49626; #49662; #51049; #51115; #51120; #51127.	Sr Bom Jesus de Bouças S Antônio e Alma; NS da Salvação e Mãe dos Homens; NS da Penha e S Cecília; NS da Glória e Boa Viagem; NS da Glória Santana e Almas; NS da Conceição S Antônio e Almas; NS da Guia e Santana.
Manoel da Ponte	07 escravos enviados para a Vila de São Mateus.	#50874; #50906; #50923; #50968.	NS do Monte do Carmo S Luís Gonzaga e Almas; S Rita e Almas.
Manoel Félix da Veiga	18 escravos enviados aos destinos de Juazeiro e Sento Sé.	#40464; #51247.	Sr do Bonfim S Antônio e Almas; Santana e Divino Espírito Santo.

Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*. ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database (TSTD)*. (Acesso em agosto de 2020).

O comerciante atlântico Belchior José Carneiro empreendeu duas viagens ao continente africano no ano de 1773. A primeira travessia, realizada pelo capitão de embarcação José Lopes de Cerqueira, trouxera ao porto da Bahia cerca de 255 africanos escravizados provenientes de Lagos, Onim (África Ocidental). A segunda empreitada, capitaneada por Antônio de Souza Teles, teve como destino a Costa da Mina (África Ocidental). Esta última viagem rendera ao dito negociante o desembarque de 250 cativos na zona portuária baiana.⁴⁹⁹ No entanto, o despacho de 05 escravos para o sertão de Cairú, no ano de 1768, já indicava o envolvimento de Belchior José Carneiro no trato negreiro muito antes de ter financiado às duas travessias atlânticas.⁵⁰⁰

Assim como Belchior José Carneiro e Antônio de Oliveira Dias, mais 17 negociantes atlânticos que encaminharam levas de escravos aos sertões da Bahia setecentista já participavam

⁴⁹⁹ TSTD, #50985 (1773); #52051 (1773) com a embarcação *NS da Conceição S Antônio e Almas*. In: ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database (TSTD)*. (Acesso em agosto de 2020).

⁵⁰⁰ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*, fl. 99v.

da redistribuição antes mesmo de chefiarem viagens ao continente africano. Ou seja, esse grupo de negociantes já investira no trato negreiro antes de liderarem expedições marítimas. É provável que a própria participação no mecanismo de redistribuição tenha contribuído para que muitos comerciantes prosperassem na carreira mercantil.⁵⁰¹

Além disso, cerca de 85,71% dos senhorios de embarcações enviaram carregações de escravos para outros mercados da América portuguesa além do interior baiano. A atuação dos homens de negócios baianos no comércio internacional de cativos, bem como na redistribuição de grandes somas de escravizados para distintos mercados da América lusa, lança luz sobre a amplitude das redes sociocomerciais reproduzidas pelo grupo mercantil da Bahia, uma vez que expandidas do continente africano aos sertões da colônia portuguesa, tais redes foram capazes de promover o abastecimento da mão de obra escrava para regiões economicamente ativas e populosas, como também para pequenas localidades sertanejas.

O negociante José da Silva Maia, estabelecido na praça mercantil da Bahia, liderou uma viagem ao continente africano, sobretudo, à Costa da Mina. Aos 10 dias do mês de abril do ano de 1786, a curveta *Jesus Maria José Santana do Livramento e S Miguel* partia do porto baiano com destino à Costa Ocidental da África. A viagem comandada pelo capitão Luís Vieira da Silva lhe rendeu o que equivalente a 324 africanos escravizados, que desembarcaram na Bahia alguns meses depois.⁵⁰²

José da Silva Maia também era proprietário da sumaca *Nossa Senhora da Penha* e da lancha *Santo Antônio Milagroso*, além de ter constituído sociedade mercantil com o negociante da mesma praça Antônio Gonçalves Moreira, onde possuía meio oitavo do navio *Imperador Adriano* e outro oitavo do navio *Real Fidelíssima*. Certamente, essas embarcações foram usadas no comércio de longa distância com outras praças mercantis atlânticas.⁵⁰³ Na redistribuição de escravizados para o interior da América portuguesa, Maia comercializou 50 cativos através de 09 carregações despachadas para as capitânicas de Alagoas, Bahia, Pernambuco e Sergipe del Rey.⁵⁰⁴

A primeira participação do dito negociante no comércio interno de escravizados é datada no ano de 1787. Aos 03 dias de maio daquele ano, fora despachado um passaporte para

⁵⁰¹ O negociante atlântico João Barbosa de Madureira também participou do mecanismo de redistribuição antes de liderar empreendimentos negreiros. Sua participação tanto no mercado interno quanto no comércio internacional de cativos pode ser conferida no Capítulo 02.

⁵⁰² TSTD, # 51145 (1786) com a embarcação *Jesus Maria José Santana do Livramento e S Miguel*.: In: ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database* (TSTD). (Acesso em agosto de 2020).

⁵⁰³ APEB, Seção Judiciária, 04/1790/2260/01, *inventário post-mortem de José da Silva Maia (1809)*.

⁵⁰⁴ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

José da Silva Maia *levar* uma carregação contendo 03 escravos mina para o rio de São Mateus (comarca de Porto Seguro) “pela sumaca invocada *S. José*, de que é mestre Rodrigo Antônio Alvarés”. Ou seja, nesta primeira carregação, José da Silva Maia redistribuíra diretamente os cativos por meio da rota marítima. Em 1794, o negociante enviou para o referido mestre, uma nova carregação contendo 01 escravo com destino ao Rio Real (capitania de Sergipe del Rey).⁵⁰⁵ A atuação do mestre Rodrigo Antônio Alvarés, em outro carregamento de escravos despachado por José da Silva Maia, indica seu envolvimento na rede de redistribuição de cativos reproduzida pelo negociante atlântico.

Nos anos seguintes, o comércio interno de escravizados movimentado por José da Silva Maia atingia outros mercados de redistribuição. No dia 07 de julho de 1794, Maia enviou ao destinatário Domingos Dias Moreira, na Vila Nova Real do Rio de São Francisco, 01 escravo e 04 escravas. No mesmo dia, outra carregação foi enviada pelo negociante para o referido destino, desta vez, 04 escravos e 02 escravas mina eram encaminhadas para Antônio da Silva Maia – certamente, este último, era um familiar do dito negociante atlântico. Quatro dias depois, ao mesmo destino de Vila Nova Real do Rio de São Francisco, José da Silva Maia despachou uma nova carregação contendo mais 02 escravos.⁵⁰⁶

Em dezembro de 1796, o dito negociante enviava 01 escravo para o sertão do rio de São Francisco, destinado a Manoel Francisco Nogueira. Aos cinco dias de maio do ano de 1797, Maia encaminhou mais duas levas de cativos, desta vez, à vila de Penedo, pertencente à capitania de Alagoas. A primeira remessa transportava 07 escravos e 05 escravas, a segunda, conduzia mais 04 escravos e 05 escravas. Ambas as carregações foram remetidas ao mesmo destinatário, Manoel Ferreira Guimarães. Além disso, por meio de um despacho contendo 05 escravos e 03 escravas encaminhados no dia 09 de maio do referido ano, José da Silva Maia promovia novamente o abastecimento negreiro da mesma localidade.⁵⁰⁷ Desta forma, as duas carregações de escravos enviadas para a vila de Penedo no dia 05 de maio de 1797, provavelmente, foram conduzidas até seu respectivo destino por meio dos mesmos agentes intermediários, assim como as duas remessas enviadas à Vila Nova Real do Rio de São Francisco, no dia 07 de julho de 1794.⁵⁰⁸

Morador da freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia, entre 1779 e 1793, José da Silva Maia era proprietário de prédios urbanos e de moradas de casas situadas na dita

⁵⁰⁵ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fls. 309 e 426v.

⁵⁰⁶ *Idem*, fl.462.

⁵⁰⁷ *Idem*, fls. 464v, 470 e 471.

⁵⁰⁸ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fls. 464v, 470 e 471.

Cidade da Bahia.⁵⁰⁹ Além disso, possuía o equivalente a 25 escravos, sendo que dois destes serviram ao negociante na função de marinheiros. Casado com D. Ana Joaquina de São José, Maia teve uma filha legítima por nome Maria José Carolina Maia, que se unira em matrimônio com o Doutor Francisco Carneiro de Campos.⁵¹⁰

Filho do homem de negócios José Carneiro de Campos, negociante que além de atuar no comércio transatlântico de escravizados também redistribuía somas consideráveis de cativos para o interior da América lusa, Francisco era “Bacharel formado na faculdade de leis” e atuava na Cidade da Bahia como professor régio de filosofia racional e moral.⁵¹¹ O matrimônio com a filha do homem de negócios José da Silva Maia já indicava o interesse da família Carneiro de Campos na continuidade do exercício mercantil.

Segundo Ribeiro, a manutenção dos negócios familiares na Cidade da Bahia dependia do futuro dos herdeiros. Nesse sentido, os acordos matrimoniais permitiam aos comerciantes escolherem pelo “afastamento da atividade mercantil na sua segunda geração ou a sua continuidade através da incorporação de homens de negócios como genro”.⁵¹² Conforme o autor,

Assim, era bastante comum a endogamia no grupo mercantil. Filhas de homens de negócio casavam-se com comerciantes mesmo que estes ainda não estivessem no topo da carreira. Desta forma, garantia-se a perpetuação da família nas atividades comerciais, mesmo que os filhos homens optassem por um novo estilo de vida. O matrimônio também possibilitava a constituição de laços e redes entre diferentes famílias envolvidas no comércio.⁵¹³

Apesar de ter sido proveniente de uma família de mercadores, Francisco dedicou-se à realização de outro ofício. No entanto, sua união matrimonial com a filha de José da Silva Maia garantia-lhe a continuação da sua família nas atividades mercantes. A diversificação das

⁵⁰⁹ APEB, Seção Judiciária, Livro de Notas 156, (*Escritura de Compra e Venda*), 1806-1807. 1807, fls. 136-137; ACMS, Livro de registro de Batismo da freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia (1774-1786), fls. 141v, 238, 269; ACMS, Livro de registro de Batismo da freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia (1786-1799), fls. 99, 197v. Disponível em: <https://www.familysearch.org/pt/>; APEB, Seção Judiciária, 04/1790/2260/01, *inventário post-mortem de José da Silva Maia (1809)*;

⁵¹⁰ APEB, Seção Judiciária, 04/1790/2260/01, *inventário post-mortem de José da Silva Maia (1809)*. Sobre marinheiros ver RODRIGUES, *op. cit.*, 2005.

⁵¹¹ ANTT, Desembargo do Paço, Leitura de bacharéis, Letra F, mc.21, nº 6. Processo de Leitura do Bacharel Francisco Carneiro de Campos, 1797, fl.01. Disponível em <https://digitarq.arquivos.pt/>. Ver Anexo X. (Acesso em setembro de 2020); AHU, Bahia avulsos, cx.228, doc. 12. (*Requerimento de Francisco Carneiro de Campos, professor régio de filosofia racional e moral na cidade da Bahia ao príncipe regente D João, solicitando prorrogação da sua licença de um ano para tratar de problemas de saúde, Bahia, 8 de setembro de 1803*). A atuação de José Carneiro de Campos pode ser conferida no Capítulo 01.

⁵¹² RIBEIRO, *op. cit.*, 2009, p.366.

⁵¹³ *Idem*.

atividades comerciais também fora uma prática realizada por seu pai, José Carneiro Campos. Entre os anos de 1771 e 1775, o mercador português exerceu funções como Tesoureiro na Alfândega e como Deputado da Mesa de Inspeção e da Junta do Donativo Real. Na década seguinte, foi nomeado Capitão de Granadeiros e, mais tarde, promovido a Tenente do Primeiro Regimento de Milícia.⁵¹⁴

A conquista de postos de Ordenança e a nomeação para assumir cargos administrativos fora uma realidade comum vivenciada por um número considerável de agentes mercantis que encaminharam levas de cativos para o interior da América portuguesa. O negociante José da Silva Maia, por exemplo, no ano de 1788, foi nomeado ao posto de Alferes da Companhia do capitão Salvador Leite de Carvalho das Ordenanças da Parte do Sul (Comarca da Jacobina).⁵¹⁵ Tal qual Maia, este último também encaminhara levas de cativos para os sertões da Bahia durante a segunda metade do século XVIII.⁵¹⁶

Anos depois, o posto de capitão da Conquista do Gentio Bárbaro da vila de Vitória (capitania do Espírito Santo), vago por falecimento de Caetano José das Chagas Aragão, foi concedido ao agente colonial José da Silva Maia.⁵¹⁷ Provavelmente, tratava-se do mesmo mercador de escravizados, uma vez que Maia já possuía relações sociocomerciais com localidades próximas à vila de Vitória desde 1787, quando redistribuía escravizados para o rio de São Mateus.

O acesso aos postos de governança local e a nomeação em altos postos no Regimento das Companhias de Ordenança foram estratégias usadas para a obtenção de prestígio e reconhecimento social.⁵¹⁸ Muitos comerciantes da praça mercantil baiana, assim como alguns redistribuidores de escravizados, obtiveram cartas patentes de unidades regulares distribuídas

⁵¹⁴ AHU, Bahia Avulsos, cx. 183, doc. 30, (*Requerimento de José Carneiro de Campos, à rainha, D. Maria I, solicitando confirmação de patente, Bahia, 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, Queluz, 24 de outubro de 1800*); AHU, Bahia Avulsos, cx. 223, doc. 40, (*Consulta do Conselho Ultramarino ao príncipe regente D. João sobre o requerimento de José Carneiro de Campos, Lisboa, 15 de julho de 1802*).

⁵¹⁵ AHU, Bahia Castro e Almeida, cx.73, doc. 14192, (Anexo ao n.14193). (*Carta patente pela qual o governador D. Fernando José de Portugal nomeou José da Silva Maia alferes das ordenanças da parte do Sul, Bahia, 20 de dezembro de 1788*).

⁵¹⁶ A redistribuição realizada pelo negociante Salvador Leite de Carvalho para o interior da capitania da Bahia pode ser visualizada na tabela 16.

⁵¹⁷ AHU, Bahia Castro e Almeida, cx. 112, doc. 22034, (Anexo ao n.22033). (*Carta patente pela qual o governador D. Fernando José de Portugal nomeou José da Silva Maia Capitão do gentio bárbaro da vila de Nossa Senhora da Vitória, da capitania do Espírito Santo, posto que vagara por falecimento de Caetano José das Chagas Aragão, Bahia, 28 de julho de 1794*).

⁵¹⁸ Sobre o acesso aos postos da governança local e a ocupação dos postos de ordenança pelo grupo mercantil da Cidade da Bahia ver RIBEIRO, *op. cit.*, 2009.

por distritos ou por freguesias, servindo como capitães, sargentos e coronéis. No entanto, a posse de carta patente não indicava necessariamente, a aptidão para o serviço militar, mas possibilitava a ascensão do *status* e, conseqüentemente, conferia aos comerciantes maiores poderes na sociedade colonial.⁵¹⁹

Portanto, além da atuação no mercado interno e internacional, muitos homens de negócios também exerceram funções públicas no âmbito da governança e ordenança colonial. Muitas vezes, o investimento em outras carreiras profissionais era uma forma estratégica do comerciante manter um suporte financeiro e uma proteção do Estado frente aos seus negócios.⁵²⁰

3.3.2 Capitães de embarcações e a redistribuição de escravizados para os sertões da Bahia setecentista

O envolvimento de negociantes atlânticos no mecanismo de redistribuição de escravizados não era uma exclusividade vivenciada apenas pelos homens de negócios da praça baiana, uma vez que tal circuito mercantil também abrangia capitães de embarcações negreiras.⁵²¹ A tabela a seguir apresenta a relação de 03 capitães de expedições marítimas que rumaram em direção ao continente africano e que foram responsáveis pela redistribuição de africanos escravizados para os mercados sertanejos baianos.

Tabela 20-Capitães de embarcações envolvidos no comércio interno de escravizados para os sertões da capitania da Bahia, segunda metade do século XVIII

Capitães de embarcações	Soma de escravos encaminhada	Viagens Negreiras (TSTD, #)	Nome das embarcações
Antônio Pereira da Silva	39 enviados para os destinos de Caetité e Santo Antônio do Urubú de Cima.	#48152; #49847.	Santana S Joaquim e NS da Conceição; Santana e S Antônio.
Bernardino de Sena e Almeida	44 escravos enviados para os destinos de Caetité, Santo Antônio do Urubú de Cima, Urubú de Baixo e Vila	#48373; #51063; #51085.	Santana S Antônio e Almas; NS dos Remédios e S Vicente Ferreira; NS da Conceição S Antônio e Almas.

⁵¹⁹ FLORY; SMITH, *op. cit.*, 1978, p.587.

⁵²⁰ RIBEIRO, *op. cit.*, 2005, p. 78.

⁵²¹ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

	Nova Real do Rio de São Francisco.		
José Antônio Pinheiro	15 escravos enviados para os destinos de Caetitê, Rio Pardo, Xique-Xique.	#50797; #51039.	NS da Conceição S Antônio e Almas; NS da Conceição e Almas.

Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*. ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database (TSTD)*. (Acesso em setembro de 2020).

O capitão de embarcação Antônio Pereira da Silva, esteve no comando de dois empreendimentos para a região Centro-Ocidental africana, especificamente, para o porto negreiro de Luanda. A primeira viagem realizada por meio da galera *Santana e S Antônio* foi finalizada no ano de 1750 quando, aos 15 dias do mês de julho, a dita embarcação descarregava na costa baiana cerca de 326 africanos escravizados. No ano seguinte, Antônio Pereira da Silva retornou novamente àquela região africana. Por meio da galera *Santana S Joaquim e NS da Conceição*, o agente foi responsável pelo desembarque de mais 284 africanos escravizados provenientes de Luanda.⁵²²

No comércio interno de escravizados para o interior da capitania da Bahia, Pereira da Silva abastecera dois mercados negreiros nos anos de 1793 e 1797. A primeira carregação enviada pelo agente estava destinada a Antônio Gomes Ferreira França, no sertão de Caetitê. No dia 15 de abril do ano de 1793, o dito capitão encaminhou uma leva contendo 31 escravos e 07 escravas de nação angola para a referida localidade sertaneja. Aos 07 dias de abril do ano de 1797, o dito capitão também enviou 01 escrava mina para o sertão de Santo Antônio do Urubú de Cima.⁵²³ A redistribuição de uma única carregação contendo 38 africanos escravizados provenientes de Angola indica, portanto, a permanência do referido agente em redes comerciais estabelecidas com a costa Centro-Ocidental africana para além dos dois empreendimentos negreiros realizados entre 1750 e 1751.

José Antônio Pinheiro também capitaneou duas viagens negreiras ao continente africano. Sob o comando da curveta *NS da Conceição S Antônio e Almas*, pertencente ao senhorio João Machado de Miranda, a dita expedição comandada por Pinheiro e por mais dois capitães, sendo estes, Manoel Correia da Cruz e João Álvares de Abreu, partiu do porto baiano

⁵²² ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database (TSTD)*. (Acesso em setembro de 2020).

⁵²³ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fls. 468v e 405v.

no dia 10 de março de 1758. No dia 25 de agosto do ano de 1759, a dita curveta desembarcou na Bahia com 376 africanos escravizados provenientes da Costa da Mina. Por meio da curveta *NS da Conceição e Almas*, José Antônio Pinheiro comandou sua segunda travessia atlântica. Tendo como senhorio Luís Machado Teixeira, a embarcação aportara na Cidade da Bahia no ano de 1778, descarregando cerca de 324 africanos escravizados provenientes da mesma costa africana.⁵²⁴

No mercado interno de escravizados da América portuguesa, o referido capitão atuou, entre os anos de 1763 e 1797, redistribuindo indiretamente escravizados para Bahia, Ceará, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Pará. Em 30 de junho de 1768, José Antônio Pinheiro encaminhou uma leva contendo 03 escravos para o sertão do Rio Pardo (capitania da Bahia) destinados ao vigário Alexandre Gonçalves da Cruz. Esta mesma localidade também foi abastecida pelo agente no ano de 1779, quando um despacho contendo 06 escravos e 02 escravas fora encaminhado para o destinatário Antônio Duarte Santos. Ao sertão de Caetité, Pinheiro encaminhou duas carregações contendo 03 escravos nos anos de 1791 e 1795. Para o sertão de Xique-Xique, o dito capitão enviou mais 01 escrava ao destinatário José Pereira Lopes Ferrão no ano de 1795.⁵²⁵

Com destino a capitania do Ceará, José Antônio Pinheiro encaminhou mais uma leva no dia 07 de maio de 1767. A carregação destinada ao Aracati foi conduzida através dos caminhos dos sertões. Para o mercado negreiro de Minas Gerais, o agente encaminhou 44 escravos por meio de 11 carregações transportadas pelo caminho dos sertões entre 1763 e 1769.⁵²⁶ Além disso, em 1793, o agente também encaminhou 03 escravos e 01 escrava para a freguesia de Santo Antônio do Curvelo, pertencente à dita capitania. Em 1780, foi encaminhada uma leva com 02 escravos destinados ao capitão João de Araújo no Rio de Janeiro. No mesmo ano, uma carga contendo 08 escravos e 02 escravas foi despachada para o Pará, para ser entregue ao sargento Teodósio Constantino.⁵²⁷

Assim como José Antônio Pinheiro, o senhorio da curveta *NS da Conceição S Antônio e Almas*, responsável por sua primeira viagem ao continente africano, também participou do

⁵²⁴ ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database (TSTD)*. (Acesso em setembro de 2020).

⁵²⁵ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*, fl. 90v; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fls. 74v, 374, 439v e 441.

⁵²⁶ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*, fls. 35, 48, 55v, 64v, 72, 75, 103, 103v, 125v, 126.

⁵²⁷ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fls. 90v, 100v e 407v.

comércio interno de escravizados para a América lusa.⁵²⁸ Através de três despachos de passaportes, o negociante atlântico João Machado de Miranda enviou para Minas Gerais e Rio de Janeiro o equivalente a 368 escravos por meio da rota marítima. Aos 29 dias de novembro do ano de 1760, o dito homem de negócios encaminhou para Minas Gerais 200 africanos escravizados, despachados pela rota do Rio de Janeiro.⁵²⁹

Em março de 1768, João Machado de Miranda, juntamente com seu sócio, Manoel de Oliveira Freire, encaminharam para o Rio de Janeiro cerca de 167 africanos escravizados. Um ano depois, Machado de Miranda abasteceu novamente o mercado negreiro mineiro, enviando mais 01 escravo, no dia 13 de maio de 1769.⁵³⁰ É possível que o capitão de embarcação José Antônio Pinheiro também pudesse estar diretamente envolvido na rede de redistribuição de cativos empreendida por Machado de Miranda. Além da atuação do dito agente como capitão de embarcação negreira, no ano de 1780, José Antônio Pinheiro juntamente com seu sócio José da Costa Vale, financiaram um empreendimento para a Costa da Mina, culminando no desembarque de 335 africanos escravizados aportados na Bahia por meio da curveta *NS da Conceição e Almas*.⁵³¹

Segundo Domingues, alguns capitães de embarcações também conseguiram investir em suas próprias viagens negreiras por meio da compra ou do aluguel de embarcações. Tais empreendimentos poderiam ter sido efetuados após o acúmulo de capitais necessários para a realização do comércio de longa distância, ou mesmo através de empréstimos ou formação de sociedades com outros investidores. Certamente, os capitães de embarcações organizaram suas viagens negreiras por meio de associações com outros negociantes da Cidade da Bahia, uma vez que “os altos custos da viagem e nível de riqueza dos capitães negreiros dificilmente lhes garantiriam a condição de armadores principais de uma viagem do tráfico”.⁵³²

O agente mercantil Bernardino de Sena e Almeida também se tornou senhorio de empreendimento negreiro após ter atuado como capitão de embarcação. Entre 1781 e 1783,

⁵²⁸ O comerciante atlântico João Machado de Miranda financiou três viagens ao continente africano, a saber: TSTD, # 50797 (1759) 50902 (1767) 50993 (1774) 51013 (1776) com a embarcação *NS da Conceição S Antônio e Almas*; 50820 (1760) 50858 (1763) 50962 (1770) com a embarcação *NS da Conceição e Almas*; 50902 (1767) 50973 (1772) com a embarcação *NS dos Prazeres e S Pedro Gonçalves*; 50940 (1769) 50978 (1773) com a embarcação *NS do Pilar S Antônio e Almas*; 50974 (1772) com a embarcação *NS da Conceição da Ponte S Antônio e Almas*. In: ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database (TSTD)*. (Acesso em setembro de 2020).

⁵²⁹ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*, fl. 13v.

⁵³⁰ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*, fls. 83v e 108.

⁵³¹ ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database (TSTD)*. (Acesso em setembro de 2020).

⁵³² DOMINGUES, *op. cit.*, 2011, pp.161-163. Citação à página 161.

Sena e Almeida esteve no comando de três viagens negreiras. Anos depois, o dito agente também financiou sete viagens para o continente africano.⁵³³ Casado com Florência Maria dos Anjos, Bernardino de Sena e Almeida residia na Rua do Passo, localizada na freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar.⁵³⁴ Além do investimento no trato negreiro, o dito negociante também era senhor de um engenho situado em Iguape, termo de Cachoeira.⁵³⁵

Através da curveta *NS dos Remédios e S Vicente Ferreira*, do proprietário Antônio Elias da Fonseca, o referido capitão aportara em costa baiana no dia 30 de junho de 1781, com uma carga de 296 africanos escravizados provenientes da Costa da Mina. No dia 23 de agosto do mesmo ano, Sena e Almeida realizava sua segunda travessia atlântica. Por meio da curveta *NS da Conceição S Antônio e Almas*, do senhorio Antônio Ribeiro do Vale, Sena e Almeida desembarcara com 353 africanos escravizados adquiridos na Baía do Benin. No ano de 1783, a curveta *Santana S Antônio e Almas* também fora capitaneada pelo dito agente. A embarcação partiu do porto baiano no dia 31 de março com destino ao porto negreiro de Luanda, meses depois retornava à Bahia com uma carga de 324 cativos.⁵³⁶

Como senhorio de embarcação, Bernardino de Sena e Almeida atuou entre os anos de 1789 a 1800. Com o bergantim *Bom Jesus de Bouças S Antônio e Almas*, o negociante empreendeu duas viagens negreiras ao porto angolano de Luanda nos anos de 1790 e 1791. Tais investimentos lhe renderam o desembarque de 425 e 305 africanos escravizados, respectivamente. Por meio da curveta *Santana e Divino Espírito Santo*, Sena e Almeida liderou mais três expedições negreiras que também seguiram em direção à costa Centro-Ocidental africana. Duas viagens partiram para Luanda, nos anos de 1789 e 1791, desembarcando o equivalente a 854 cativos na costa baiana. A terceira travessia realizada pela dita embarcação seguiu para Benguela, descarregando cerca de 484 africanos escravizados no dia 04 de outubro de 1790.⁵³⁷

⁵³³ Viagens comandadas por Bernardino de Sena e Almeida: TSTD, # 48373 (1783) com a embarcação *Santana S Antônio e Almas*; 51063 (1781) com a embarcação *NS dos Remédios e S Vicente Ferreira*; 51085 (1781) com a embarcação *NS da Conceição S Antônio e Almas*. Viagens financiadas pelo dito comerciante: TSTD, # 40326 (1791) 47269 (1790) com a embarcação *Bom Jesus de Bouças S Antônio e Almas*; 47268 (1789) 47270 (1790) com a embarcação *Santana e Divino Espírito Santo*; 48464 (1791) com a embarcação *Santana e Espírito Santo*; 51226 (1795) com a embarcação *NS dos Remédios e S Vicente Ferreira (a) Jararaca*; 51348 (1800) com a embarcação *Alecrim*. In: ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database* (TSTD). (Acesso em setembro de 2020).

⁵³⁴ ACMS, Livro de registro de Batismo da freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar (1784-1790), fl.156. Disponível em: <https://www.familysearch.org/pt/>.

⁵³⁵ APEB, Seção Judiciária, Livro de Notas 145, (*Escritura de Compra e Venda*), 1802-1803. 1802, fls. 45-47v.

⁵³⁶ ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database* (TSTD). (Acesso em setembro de 2020).

⁵³⁷ *Idem*.

Para a Costa da Mina, Bernardino de Sena e Almeida empreendeu duas viagens negreiras. A primeira, efetuada com a curveta *NS dos Remédios e S Vicente Ferreira (a) Jararaca*, no ano 1795, descarregou cerca de 295 cativos. A segunda, datada de 1800, foi realizada pelo bergantim *Alecrim*. Este último empreendimento financiado pelo dito negociante foi responsável pelo desembarque de mais 251 africanos escravizados de nação mina na costa baiana.⁵³⁸

No trato interno de escravizados para o mercado negreiro da América portuguesa, Bernardino de Sena e Almeida encaminhou 11 levas de escravos para o interior da Bahia.⁵³⁹ Através de uma carregação enviada no dia 14 de março do ano 1789, o dito negociante encaminhou 10 escravos e 03 escravas para a Vila Nova Real do Rio de São Francisco. Entre 1789 e 1790, Sena e Almeida enviara 22 escravos e 02 escravas por meio de 04 despachos de passaportes para os destinatários Pedro Victorino Rodrigues, Antônio Rocha de Almeida, Alexandre Mourato de Albuquerque e Pedro da Silva, moradores do sertão de Santo Antônio do Urubú de Cima.⁵⁴⁰

Nos anos de 1796 e 1797, mais duas remessas contendo 01 escravo em cada uma delas também foram enviadas pelo comerciante. A primeira fora encaminhada para o sertão do Urubú de Baixo, a segunda, para o sertão do Urubú de Cima. Em direção ao o sertão de Caetitê, Sena e Almeida encaminhara 04 remessas contendo 04 escravos e 01 escrava entre os anos de 1788 e 1790. Destes carregamentos, duas levas foram enviadas ao padre Francisco Barbosa de Melo e uma ao destinatário José da Silva Ribeiro.⁵⁴¹

A primeira viagem transatlântica financiada por Bernardino de Sena e Almeida foi realizada em 1789. A partir desse ano, percebe-se o aumento considerável de levas encaminhadas pelo dito negociante para os sertões da Bahia setecentista. Certamente, a participação no trato negreiro transatlântico conferiu-lhe a possibilidade de ampliar seu circuito de redistribuição no mercado consumidor sertanejo da capitania baiana.

Os capitães negreiros exerceram funções importantes para o comércio de africanos escravizados, seja comandando grandes somas de capitais investidas no comércio, ou mesmo controlando as negociações com estrangeiros na África. No entanto, apesar da realização dessas

⁵³⁸ ELTIS, David, BEHRENDT, Stephen, RICHARDSON, David & FLORENTINO, Manolo. *The Transatlantic Slave Trade: a Database (TSTD)*. (Acesso em setembro de 2020).

⁵³⁹ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

⁵⁴⁰ *Idem*, fls. 341, 345 e 361v. 347v.

⁵⁴¹ *Idem*, fls. 320, 343v, 346, 367v, 461v e 470.

atividades, ao contrário dos homens de negócios, esses agentes não conseguiram construir grandes riquezas, tampouco conquistaram grande prestígio ou distinção social.⁵⁴²

A tímida participação dos capitães de embarcações, no processo de redistribuição de escravizados para o interior da capitania da Bahia, revela, portanto, o quanto suas redes sociocomerciais eram inferiores quando comparadas aos grandes homens de negócios, importadores de escravizados estabelecidos na praça mercantil baiana. Ao empregar recursos no trato transatlântico de escravos, tais negociantes tornaram possível a chegada da mão de obra escrava à distintos mercados sertanejos da América portuguesa.

A redistribuição indireta de escravizados contava com a atuação de um diversificado grupo comercial, abrangendo desde os grandes importadores de escravos, como também padres e funcionários régios, por exemplo. É provável que muitos mercadores envolvidos no comércio interno de escravizados para os sertões da Bahia setecentista pudessem atuar como pequenos comerciantes em ascensão, sediados na praça mercantil baiana.

A participação em diferentes atividades conferia aos homens de negócios a hegemonia do capital mercantil, e a manutenção das negociações negreiras constituídas por meio de redes comerciais estabelecidas desde o continente africano até os sertões da América portuguesa. O investimento no comércio transatlântico de escravizados possibilitava aos grandes importadores da Cidade da Bahia interligar o porto de Salvador às demais praças mercantis ultramarinas e, ao mesmo tempo, conectar localidades sertanejas ao sistema escravista atlântico.

Seguindo o mesmo modelo do comércio internacional, o sistema de redistribuição de escravos permitiu aos agentes mercantis, o investimento do pequeno capital mercantil evidenciada, por exemplo, na multiplicidade de agentes envolvidos. Ademais, o comércio interno de escravizados também foi marcado pela prática de não monopolizar os mercados de redistribuição sertanejos, manifestada, sobretudo, na atuação dos agentes comerciais responsáveis por movimentar indiretamente a última rota atlântica.

Assim como ocorria na redistribuição direta de escravizados, o maior percentual de cativos comercializados indiretamente do entreposto baiano fora encaminhado por comerciantes ocasionais, cujos agentes poderiam ou não estar diretamente envolvidos com o comércio de escravos de longa distância. Portanto, a eventualidade e os pequenos

⁵⁴² 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.

empreendimentos estiveram presentes nos dois segmentos de redistribuição de escravizados da Cidade da Bahia para o interior da América portuguesa.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os últimos despachos de escravizados para os sertões da Bahia setecentista foram realizados nos dias 21 e 22 de maio do ano de 1798 quando, três agentes comerciais redistribuíram cerca de 23 escravos e 05 escravas para os destinos de Maracás, Caetité e Vila Nova Real do Rio de São Francisco. Estes registros de passaportes finalizam, portanto, o circuito de redistribuição de escravizados trabalhado no decorrer deste trabalho.⁵⁴³

Estudar o funcionamento do comércio interno de escravizados para os sertões da Bahia colonial possibilitou lançar luz sobre as conexões comerciais existentes entre os territórios sertanejos e a praça mercantil baiana, como também com o espaço mercantil transatlântico escravista. Essas redes de contatos e interações foram estabelecidas a partir da atuação de inúmeros agentes comerciais que promoveram o abastecimento de 5.717 escravizados, incluindo crioulos, transportados por meio de 1.220 carregações para 61 destinos sertanejos durante a segunda metade do século XVIII.

O sistema de redistribuição é entendido, portanto, como uma nova etapa do comércio transatlântico de escravizados. Os negócios negreiros estabelecidos entre o Brasil e a África entre os séculos XVI e XIX, foram responsáveis pelo desembarque de aproximadamente 3.169.124 africanos escravizados nas costas brasileiras. Durante o século XVIII, pôde-se perceber a importância desempenhada pelo entreposto transatlântico da Cidade da Bahia, quer pelo estabelecimento das constantes relações com o continente africano, quer pela ampliação das rotas do comércio negreiro para o interior da América portuguesa.

A expansão do comércio de escravizados para regiões situadas no interior da colônia portuguesa esteve associada, sobretudo, às descobertas das jazidas auríferas nas primeiras décadas do século XVIII. A demanda pela mão de obra escravizada incrementou as relações comerciais com o continente africano, especialmente com a Costa da Mina. No entanto, a carência por escravizados nas regiões mineiras também despertou o interesse de múltiplos agentes coloniais, interessados na lucratividade do trato negreiro. Assim, o surgimento do espaço econômico do ouro além de aumentar as relações comerciais no âmbito internacional do comércio de escravizados, contribuiu para o surgimento de mercados negreiros sertanejos, ampliando, portanto, as relações dos grandes importadores de escravizados também com o mercado interno colonial.

⁵⁴³ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, fl. 489v.

Desta forma, muito além de promover o abastecimento de mão de obra escravizada para destinatários em distintas localidades sertanejas, o comércio interno também favoreceu a participação de múltiplos agentes comerciais motivados pelas altas somas que a redistribuição de escravizados poderia proporcionar. Ademais, o comércio interno de escravizados era conveniente aos próprios interesses econômicos da Coroa portuguesa, que lucrava por meio da cobrança de impostos aos comerciantes de escravizados.

Assim, partindo do entreposto mercantil da Bahia com carregações de escravizados, os agentes comerciais deveriam apresentar as guias de despachos nos Postos dos Registros para comprovar o pagamento dos direitos de saída dos escravos. Os agentes incumbidos pelo transporte de escravizados, aqui entendidos como redistribuidores, eram empregados pelos comerciantes estabelecidos na praça mercantil baiana, incluindo grandes homens de negócios envolvidos com o comércio negreiro transatlântico. O surgimento do mercado negreiro no interior da colônia portuguesa, possibilitou aos comerciantes baianos a ampliação das suas conexões comerciais com os sertões da América lusa.

Portanto, o escoamento de escravizados conduzidos do porto baiano só foi possível graças à atuação de agentes intermediários submetidos à prática de redistribuição direta (*levavam*) para os mercados sertanejos da América lusa. Estes agentes atuavam, sobretudo, a serviço de importadores de escravos da cidade de Salvador que movimentavam o sistema de redistribuição indireta (*mandavam*) ao encaminhar carregações de escravizados.

O grupo de redistribuidores era composto por múltiplos agentes, envolvendo a participação de mulheres, coronéis, capitães, sargentos, padres, reverendos, funcionários da administração colonial, escravos e ex-escrava, por exemplo. Estes agentes possuíam uma maior mobilidade social entre as localidades sertanejas e a Cidade da Bahia. Os trânsitos entre os mercados de redistribuição e o entreposto comercial baiano facilitavam os contatos e as negociações desses agentes com os comerciantes da praça baiana e os compradores de escravizados fixados no interior. Portanto, uma grande parcela de agentes redistribuidores de escravos que participavam do abastecimento do mercado sertanejo baiano mantinham, ao mesmo tempo, relações ou funções sociais com seus respectivos mercados de redistribuição.

Assim como na redistribuição direta de escravizados, a redistribuição indireta contava com a participação de um grupo diversificado de agentes mercantis, envolvendo padres, funcionários régios e negociantes atlânticos de escravizados. Neste último grupo, prevalecera a maior participação de senhorios de empreendimentos negreiros em detrimento dos capitães de embarcações.

Com isso, o sistema de redistribuição era movimentado por meio de redes comerciais expandidas desde o interior do continente africano aos sertões da América portuguesa, proporcionando a incorporação do sertão ao sistema mercantil escravista atlântico. Além disso, possuía o mesmo padrão de comercialização registrado no trato negreiro transatlântico, baseado, principalmente, na preferência por escravizados adultos do sexo masculino e de nação mina.

Portanto, a redistribuição do porto baiano, quer por rotas terrestres, quer por roteiros navegáveis, deveria ser registrada obrigatoriamente em livros de guias de despachos. Implementados pela administração colonial portuguesa, ainda nas primeiras décadas do século XVIII, os mecanismos de controle sobre a circulação de escravizados no interior da América portuguesa estiveram diretamente relacionados ao contexto expansionista do aparelho judicial português para os sertões da América lusa.

Além de analisar o volume do comércio interno, bem como os principais destinos, agentes mercantis, rotas comerciais e o perfil dos escravizados redistribuídos, o acesso aos livros de guias de despachos, permitiu compreender a complexidade do sistema de redistribuição a partir do porto baiano. Pois, a existência de registros contendo informações específicas de destinatários, fazendas e serviços destinados aos escravizados, indicam o comércio interno articulado com base nos processos de encomendas, revelando o caráter empresarial do sistema de redistribuição.

Inicialmente pensada para atender a demanda de mão de obra nas regiões auríferas, ao longo do século XVIII, o comércio interno de escravizados atingiu outras áreas economicamente ativas da América portuguesa. Para o abastecimento do mercado negreiro baiano, por exemplo, o maior volume de escravizados despachados do porto da Bahia foram conduzidos para regiões voltadas para cultivos e criações de gado. Além da aquisição de escravizados não ter sido uma exclusividade vivenciada pelas áreas mineradoras da Bahia, a exemplo de Jacobina e Rio de Contas, o maior volume de escravos e de despachos redistribuídos do porto baiano fora comercializado para localidades sertanejas que desenvolviam atividades agropastoris como Caetité e Santo Antônio do Urubú de Cima. Portanto, a mão de obra escravizada redistribuída da Cidade da Bahia fora incorporada ao contexto de diversificação das práticas econômicas presente no sertão da Bahia colonial.

Assim, apesar da existência de agentes mercantis regulares atuando no sistema de redistribuição de escravizados, prevaleceu a eventualidade na participação dos agentes comerciais no comércio interno para os sertões da Bahia setecentista. Tal mecanismo de

comercialização interna reproduzia-se por meio de pequenas operações responsáveis pela redistribuição de expressivas somas de cativos para os sertões da Bahia setecentista.

Desta forma, o comércio interno de escravizados fora realizado por meio da atuação de múltiplos agentes coloniais que movimentaram o sistema de redistribuição através de pequenas operações comerciais capazes de promover o abastecimento para regiões economicamente ativas do sertão baiano, como também para pequenas localidades sertanejas. Portanto, o surgimento do mercado negreiro sertanejo, possibilitou aos comerciantes baianos, sobretudo àqueles envolvidos com o comércio internacional de escravizados, ampliar os roteiros comerciais do continente africano e litoral da Bahia ao interior da América lusa. Esta expansão do comércio negreiro, marcada pelo sistema de redistribuição de escravizados, esteve diretamente conectada ao comércio transatlântico, sendo, portanto, o comércio interno, uma atividade mercantil escravista compreendida como a última rota atlântica.

LISTA DE FONTES

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].

BLUTEAU, D. Raphael. *Vocabulario portuguez e latino: aulico, anatomico, architectonico...* Coimbra, Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728, 8 vols. Disponível em: <https://www.bbm.usp.br/pt-br/>.

CALDAS, José Antônio. *Notícia Geral de toda esta capitania da Bahia desde seu descobrimento até o presente ano de 1759*. 2 ed. Salvador: Memória e Arte, 2017.

Carta de Guia Impressa, 1731. In: AHU, Bahia Avulsos, cx. 36, doc. 15, (*Carta do provedor-mor da Fazenda Real, ao Rei D. João comunicando a oposição de João da Costa e Souza e demais homens de negócios e viandantes da carreira das Minas e sertão contra a provisão real sobre a forma de passar as cartas de guia do contrato dos escravos, Bahia, 05 de novembro de 1731*).

COSTA, Francisco Augusto Pereira da. *Cronologia Histórica do Estado do Piauí*. Piauí, Editora Artenova, 1974.

Contrato dos rendimentos das entradas de Jacobina e Rio de Contas, 1749. In: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 626, Contrato entre o Conselho Ultramarino e João Alvares Vieira, do rendimento das entradas de Jacobina e Rio de Contas, 1749. *Regimentos e contratos (Impressos) 1674 -1822*.

Contrato dos direitos dos escravos, 1739. In: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 454-1, *Contrato dos direitos dos escravos (Impressos) 1739*.

Contrato da Saída dos escravos da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco, 1757. In: DHBN, Divisão de Obras Raras, 037,000BIS,023F. (*Contrato de Saída dos escravos da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco para as Minas, feitos no Conselho Ultramarino com Francisco Silva Pereira, Lisboa, 07 de março de 1757*).

PITA, Sebastião da Rocha. *História da América Portuguesa, desde o ano de mil e quinhentos do seu descobrimento, até de mil setecentos e vinte e quatro*. Lisboa: Oficina de Joseph Antonio da Silva, Impressor da Academia Real, 1730.

SANTOS, Joaquim Felício. *Memórias do Districto Diamantino da comarca da Serra do Frio (província de Minas Gerais)*. Rio de Janeiro, Typographia Americana, 1868.

Sier Le Froger. *Relation d'n voyage fait em 1695. 1696. & 1697. Aux Cotes D'Afrique, Détroit de Magellan, Bresil, Cayenne et Isles Antilles, Par une Escadte des Vaisseaux du Rei, commandée par M. de Gennes*. A Amsterdam, Chez les Héritiers, D'Antoine Schelte, 1699.

VIANNA, Francisco Vicente. *Memória sobre o Estado da Bahia*. Salvador, Typografia e Encadernação do diário da Bahia, 1893.

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

TAUNAY, Affonso de E. "Na Bahia Colonial (1610-1764)". *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, v. 144. 1923.

William Dampier. *A Voyage to New Holland, &c. In the Year, 1699*. London, James Knapton, at the Crown in St. Paul Church-yard, 1703.

FONTES MANUSCRITAS

ARQUIVO DA CÚRIA METROPOLITANA DE SALVADOR

ACMS, Livro de registro de Batismo da freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia (1774-1786).

ACMS, Livro de registro de Batismo da freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia (1786-1799).

ACMS, Livro de registro de Batismo da freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar (1771-1783).

ACMS, Livro de registro de Batismo da freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar (1784-1790).

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO

ANTT, Mesa da Consciência e Ordens, Habilitações para a Ordem de Cristo, Letra A. mç.44, n° 08. Diligência de Habilitação para ordem de Cristo de Antônio Vaz de Carvalho, 1766.

ANTT, Mesa da Consciência e Ordens, Habilitações para a Ordem de Cristo Habilitações para a Ordem de Cristo, mç.101, n° 1438. Diligência de Habilitação de José Carneiro de Campos, 1771.

ANTT, Mesa da Consciência e Ordens, Habilitações para a Ordem de Cristo, Letra A. mç.33, n° 14. Diligência de Habilitação para ordem de Cristo de Antônio Ribeiro de Avelar, 1778.

ANTT, Desembargo do Paço, Leitura de bacharéis, Letra F, mc.21, n° 6. Processo de Leitura do Bacharel Francisco Carneiro de Campos, 1797.

ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç.42, n° 11, cx.42. Autos cíveis de Petição para uma ação de Fretes em que é autor José Alvares Branco, dono do Navio [Canoa, proveniente da Bahia com carregação de açúcar] e Réus Jácome Raton e Filhos, 1801.

DOCUMENTOS HISTÓRICOS DA BIBLIOTECA NACIONAL

DHBN, Divisão de Cartografia, ARC.004,04,04,001. (*Mapa da Bahia*).

DHBN, Divisão de Manuscritos, I-25,24,025. (*Justificação sobre confisco de três escravos de Francisco de Souza Ferreira, por não possuir despacho da Cidade de Pernambuco. Minas Gerais, 23 de março de 1716*).

DHBN, Divisão de Obras Raras, 037,000BIS,023F. (*Contrato de Saída dos escravos da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco para as Minas, feitos no Conselho Ultramarino com Francisco Silva Pereira, Lisboa, 07 de março de 1757*).

DHBN, Divisão de Manuscritos, I-25,24,025. (*Justificação sobre confisco de três escravos de Francisco de Souza Ferreira, por não possuir despacho da Cidade de Pernambuco. Minas Gerais, 23 de março de 1716*).

DHBN, Divisão de Manuscritos, 50,5,014. (*Planta Geográfica do que se tem melhor averiguado nas comarcas da Bahia e Sergipe del Rey, parte das de Ilhéus e Jacobina com a direção da Costa, que vai da barra do Rio de São Francisco até o do Rio de Contas. In: Vilhena, Luis dos Santos. Coleção de plantas geograficas, ydrográficas, planos e prospectos relativos a algumas das cartas de notícias Soteropolitanas e Brasílicas: aqui precede huma breve analysis crítica sobre a origem das mesmas plantas, planta 04, 1801*).

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA

APEB, Seção Colonial, Provincial, Maço 21, *Ordens Régias, 1730-1731*.

APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 454-1, *Contrato dos direitos dos escravos (Impressos), 1739*.

APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 626, Contrato entre o Conselho Ultramarino e João Alvares Vieira, do rendimento das entradas de Jacobina e Rio de Contas, 1749. *Regimentos e contratos (Impressos), 1674 -1822*.

APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*.

APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 297, *Livro de Provisões, 1770-1773*.

APEB, Seção Judiciária, 04/1575/2044/02, *inventário post-mortem de Domingos da Costa Braga (1793)*.

APEB, Seção Judiciária, Livro de Notas 130, (*Escritura de Compra e Venda*), 1791-1792.

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

APEB, Seção Judiciária, Maço 1420, 11/382/34. Processo Cível (*Ação de Crédito*), 1767.

APEB, Seção Judiciária, 02/532/978/06, *inventário post-mortem de Francisco de Brito Gondim, (1773-1792)*.

APEB, Seção Judiciária, Livro de Notas 141, (*Escritura de Débito*), 1779-1800.

APEB, Seção Judiciária, 32/1147/16. Processo Cível (*Libelo*), 1801-1802.

APEB, Seção Judiciária, Livro de Notas 145, (*Escritura de Compra e Venda*), 1802-1803

APEB, Seção Judiciária, 02/586/2038/05, *inventário post-mortem de Raimundo Ferreira de Araújo, (1802-1815)*.

APEB, Seção Judiciária, 04/1790/2260/01, *inventário post-mortem de José da Silva Maia (1809)*.

APEB, Seção Judiciária, 07/3106/05, *inventário post-mortem de Manoel José Viana, (1809-1811)*.

APEB, Seção Judiciária, 02/558/1007/03, *inventário post-mortem de Ana Francisca da Silva (1839-1844)*.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO

AHU, Bahia Avulsos, cx. 05, doc. 30, (*Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre o que informa o governador e capitão-geral do Brasil Luís Cesar de Menezes acerca do meio que usou para tirar devassa dos transgressores da lei que venderam e mandaram negros para as minas, Lisboa, 09 de agosto de 1706*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 06, doc. 84, (*Carta do governador-geral do Brasil Pedro de Vasconcelos em resposta a provisão rei D. João V referente as novas minas descobertas em Jacobina, Bahia, 15 de junho de 1712*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 12, doc. 88, (*Representação dos moradores de Jacobina ao Rei D. João V sobre a lavra do ouro, solicitando provisão para não se executarem sobre os escravos as dívidas particulares que tiverem ocupados com a extração do ouro, Bahia 22 de julho de 1722*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 12, doc. 95, (*Carta do Vice-rei Vasco Fernandes Cezar de Meneses ao Rei D. João sobre o acréscimo aplicado no imposto que paga cada escravo que vai para as minas, Bahia, 29 de julho de 1722*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 16, doc. 15 A, (*Representação dos moradores da povoação de São Miguel da Barra do Rio de Contas ao Rei D. João V solicitando a elevação da referida povoação a condição de vila, Bahia, 12 de março de 1724*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 18, doc. 11, (*Carta do Vice-rei Vasco Fernandes Cezar de Meneses ao Rei D. João V sobre a abertura do caminho que ligava Jacobina ao Rio de Contas e da criação de uma vila para cobrar e arrecadar os quintos das minas, Bahia, 19 de janeiro de 1725*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 18, doc. 22, (*Carta do vice-rei, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Menezes ao rei D. João V recomendando que se crie o cargo de ouvidor-geral para o Rio de Contas, Jacobina e Rio São Francisco, Bahia, 24 de janeiro de 1725*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 19, doc. 01, (*Carta do Vice-rei Vasco Fernandes Cezar de Meneses ao Rei D. João respondendo a provisão real que estabelece o valor a ser tributado por cada escravo que é levado da cidade da Bahia para as minas do ouro, Bahia, 01 de junho de 1725*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 22, doc. 81, (*Carta do provedor-mor da Fazenda Real Bernardo de Sousa Estrela ao rei João V sobre a viagem para as Minas pelos caminhos do sertão de Jerônimo Rodrigues e Manuel Coelho de Oliveira, Bahia, 12 de março de 1726*).

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, Bahia 07 de junho de 1726*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 25, doc. 26, (*Requerimento de José da Silva ao Rei D. João V solicitando provisão para ir de Lisboa para a Cidade da Bahia para assumir o cargo de administrador de um dos caminhos das minas dos escravos, Bahia, 27 de janeiro de 1727*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 25, doc. 42, (*Requerimento do contratador do contrato dos escravos, Jerónimo Lobo Guimarães ao rei D. João V solicitando a colocação em editais de todas as escravas dirigidas as Minas que embarcam no cais chamado Cachoeira, Bahia, 08 de fevereiro de 1727*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 25, doc. 45, (*Requerimento de Jerónimo Lobo Guimarães, ao Rei D. João solicitando que nenhuma pessoa leve escravos para as minas sem cartas de guia dos nomes próprios nomes e que sejam fixados em editais, Bahia, 10 de fevereiro de 1727*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 33, doc. 06, (*Requerimento dos moradores da vila de Cachoeira ao rei D. João V, solicitando concessão para que os comboieiros, que transportam mercadorias para as minas e mais regiões do sertão, possam usar facas grandes e pistolas, Bahia, 08 de janeiro de 1730, Bahia*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 31, doc. 19, (*Carta do vice-rei Vasco César de Meneses ao rei João V informando que mandou executar a provisão real sobre o preço dos contratos dos caminhos do Rio de Janeiro, Bahia e sertão para as minas Gerais, Bahia, 26 de abril de 1730*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 36, doc. 15, (*Carta do provedor-mor da fazenda real, ao Rei D. João comunicando a oposição de João da Costa e Souza e demais homens de negócios e viandantes da carreira das Minas e sertão contra a provisão real sobre a forma de passar as cartas de guia do contrato dos escravos, Bahia, 05 de novembro de 1731*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 68, doc. 36, 34, (*Requerimento de José de Barros ao rei D. João V solicitando provisão para que o seu procurador possa em sua ausência administrar o contato dos escravos da Bahia saem para o Rio de Janeiro e Minas Gerais, Bahia, 21 de fevereiro de 1739*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 69, doc. 34, (*Requerimento do contratador do direito dos escravos, José Barros Vale ao rei D. João V solicitando que as pessoas que levarem escravos por terra as Minas o façam apresentar despacho deles em quaisquer registos das entradas, Bahia, 20 de abril de 1739*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 71, doc. 65, (*Provisão do rei D. João V, sobre o requerimento do vigário da igreja paroquial de Nossa Senhora do Livramento José Pacheco de Oliveira, em que pede isenção do pagamento dos direitos reais de seis escravos que lhe são necessários para o seu serviço, Lisboa, 26 de março de 1740*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 92, doc. 43, (*Carta do provedor-mor da Fazenda Real Manuel Antônio da Cunha de Souto Maior ao rei D. João V informando o requerimento do provedor e deputados da mesa do comércio da cidade da Bahia para trabalhar na lavoura do Recôncavo sem despacho da provedoria-mor da Fazenda, Bahia, 12 de março de 1746*).

AHU, Bahia Avulsos, cx.109, doc. 11, (*Requerimento de Manoel Vieira Guimarães ao rei D. João V, solicitando patente de confirmação do posto de capitão de uma tropa de cavalos dos distritos da borda da Mata de São João até a feira da Capoame, Bahia, 17 de janeiro de 1750*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 117, doc. 68, (*Relação dos registos e fiéis que se puserem para vigiarem e examinarem os passageiros e comboieiros que vem das Minas e Sertões para a cidade da Bahia, Bahia, 30 de dezembro de 1751*).

AHU, Bahia Avulsos, cx.133, doc.90,25,62, (*Ofício do intendente-geral da cidade da Bahia, Venceslau Pereira da Silva ao secretário de estado, Sebastião José de Carvalho e Melo sobre os meios mais adequados para o crescimento do Brasil e da necessidade de mão de obra escrava, Bahia, 6 de julho de 1755*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 146, doc. 12, (*Ofício de Pedro José da Silva Botelho ao secretário de estado da Marinha e Ultramar Tomé Joaquim da Costa Corte Real, remetendo os mapas cronológicos dos contratos de entrada de escravos, das dízimas e de tabaco, Lisboa, 15 de novembro de 1758*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 144, doc. 34, (*Sentença de Justificação do licenciado João Cardoso de Miranda, Bahia, 06 de maio de 1758*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 163, doc. 09, (*Carta do provedor da Alfândega da cidade da Bahia, desembargador Rodrigo Coelho Machado Torres ao rei D. José, remetendo a certidão com o número dos escravos e a invocação das embarcações que os transportaram da Costa da Mina para o porto baiano, Bahia, 10 de agosto de 1766*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 167, doc. 22, (*Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. José sobre o requerimento de João Machado de Miranda e mais homens de negócio da praça da Bahia, em que pedem ordem para poderem pagar na Alfândega da mesma cidade os direitos das fazendas provenientes da Costa da Mina, Lisboa, 23 de agosto de 1768*).

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, Bahia, 6 de agosto de 1768*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 167, doc. 45, (*Requerimento do Juiz ordinário da Vila Nova de Nossa Senhora do Livramento das minas do Rio de Contas Gregório de Oliveira Guimarães e mais vereadores da mesma vila ao rei D. José solicitando provisão para poderem propor uma causa na ouvidoria geral do crime da cidade da Bahia contra dois oficiais do campo da vila de Jacobina, Bahia, 05 de dezembro de 1768*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 168, doc. 17, (*Requerimento de Rodrigo Vieira de Lima ao rei D. José, solicitando que se passe provisão por mais três anos, para continuar a advogar na Cidade da Bahia, Bahia, 23 de fevereiro de 1769*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 175, doc. 20, (*Requerimento de Domingos da Costa Braga ao rei D. José, solicitando que se lhe passe carta patente de confirmação do posto para que foi nomeado de Tenente da Companhia do capitão Teodósio Gonçalves Silva, Bahia, 24 de abril de 1776*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 03, doc. 58, (*Requerimento de Antônio Mariano ao rei José solicitando a confirmação da carta patente no posto de capitão das ordenanças de Cavalo da vila de São Francisco das Chagas da Barra do Rio Grande do Sul da comarca da Bahia, Bahia, 03 de julho de 1776*).

AHU, Bahia Avulsos cx.178, doc. 45, (*Decreto da rainha D. Maria I, fazendo mercê ao bacharel José Antônio Álvares de Araújo, do lugar de ouvidor da Bahia, da parte do sul, Queluz, 07 de setembro de 1778*).

AHU, Bahia Avulsos cx. 178, doc. 99, (*Decreto da rainha D. Maria I, ao Conselho Ultramarino ordenando que se sentencie na Relação da Bahia a residência do juiz de Fora da vila de Cachoeira, José Antônio Álvares de Araújo, como fora solicitado, Vila Viçosa, 01 de dezembro de 1778*).

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

AHU, Bahia Castro e Almeida, cx. 66, doc. 12728, (Anexo ao n.12.727). *Carta patente pela qual o governados Marquez de Valença promoveu o Tenente João Barboza de Madureira ao posto de Capitão do Regimento dos úteis, Bahia, 06 de dezembro de 1781*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 189, doc. 24, (*Requerimento de Veríssimo Ferreira da Rocha, mestre de uma das oficinas da Casa da Moeda da Bahia, à rainha D. Maria I solicitando a administração de uma capela vaga naquela cidade, 25 de junho de 1785*).

AHU, Bahia Castro e Almeida, cx. 68, doc. 13019, (*Representação do Padre Cipriano Lobato Mendes dirigida a D. Pedro III, sobre a situação econômica da Capitania da Bahia, em que se contém notícias muito interessantes, Bahia, 31 de julho de 1788*).

AHU, Bahia Castro e Almeida, cx.73, doc. 14192, (Anexo ao n.14193). (*Carta patente pela qual o governador D. Fernando José de Portugal nomeou José da Silva Maia alferes das ordenanças da parte do Sul, Bahia, 20 de dezembro de 1788*).

AHU, Rio de Janeiro Avulsos, cx. 145, docs. 94 e 98, (*Decreto da rainha D. Maria I, concedendo ao alferes do 1º Regimento da Armada, Francisco Claudio Alvares de Andrade, a mercê da nomeação de tenente de Infantaria do Regimento de Estremos, que guarnece a praça do Rio de Janeiro, Lisboa, 20 de julho de 1790*).

AHU, Bahia Castro e Almeida, cx. 75, doc. 14563, (Anexo ao n.14562). (*Carta patente pela qual o Governador D. José Fernando de Portugal concedeu a Bento Esteves Loubarinhas a mercê de continuar a exercer o posto de capitão das ordenanças da vila de Santo Amaro das Brotas, Bahia 14 de abril de 1791*).

AHU, Bahia Castro e Almeida, cx. 74, doc. 14.397, (Anexo ao n.14.394). (*Observação relativa aos corpos de auxiliares e ordenanças da Capitania da Bahia, que regulou o governador e Capitão-General D. Fernando José de Portugal em observância da carta régia de 02 de novembro de 1787, Bahia, 11 de julho de 1791*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 182, doc. 73, (*Requerimento de João Ferreira da Rocha à rainha D. Maria I solicitando remuneração dos serviços feitos no Ultramar por seu pai Veríssimo*

Ferreira da Rocha, bem como a serventia vitalícia do ofício de escrivão da Ouvidoria da Comarca de Jacobina ou Tabelião do Judicial e Notas da Vila de Cachoeira, Bahia, 1794).

AHU, Bahia Castro e Almeida, cx. 112, doc. 22034, (Anexo ao n.22033). (*Carta patente pela qual o governador D. Fernando José de Portugal nomeou José da Silva Maia Capitão do gentio bárbaro da vila de Nossa Senhora da Vitória, da capitania do Espírito Santo, posto que vagara por falecimento de Caetano José das Chagas Aragão, Bahia, 28 de julho de 1794.*)

AHU, Pernambuco, cx. 193, doc. 13308, (*Requerimento do capitão da Companhia de Infantaria da Ordenança novamente criada no distrito do Arraial do Pilão Arcado, do termo de Olinda, Francisco Guerreiro à rainha D. Maria, pedindo confirmação da carta patente, Pernambuco, 27 de junho de 1796.*)

AHU, Bahia Castro e Almeida, cx. 109, doc. 21307, (Anexo ao n.21306). (*Carta patente pela qual o governador D. Fernando José de Portugal nomeou Custódio Ferreira dos Santos Capitão do Terço das Ordenanças da Vila de Santo Antônio da Jacobina, cujo posto vagara por falecimento de Gaspar Teixeira Leite Viana, Bahia, 28 de novembro de 1797.*)

AHU, Bahia Castro e Almeida, cx. 94, doc.18296, (*Relação dos navios e transportes que entraram e saíram do porto da Bahia no ano de 1797, Bahia, 10 de maio de 1798.*)

AHU, Bahia Avulsos, cx.218, doc. 05, (*Requerimento do capitão do 1º Regimento de Milícias da Cidade da Bahia, João Barbosa de Madureira, ao príncipe Regente João, solicitando que seja condecorado com a graduação de tenente coronel, 15 de julho de 1800.*)

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, Queluz, 24 de outubro de 1800.*)

AHU, Bahia Avulsos, cx.219, doc.9, (*Requerimento de José Alvares Branco, negociante da praça de Lisboa, ao príncipe regente D. João solicitando poder seguir viagem para portos da África e outros com um bergantim que mandou construir na Bahia, Bahia, 12 de janeiro de 1801.*)

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

AHU, Bahia Avulsos, cx. 223, doc. 44, (*Consulta do Conselho Ultramarino ao príncipe regente D. João sobre o requerimento de José Antônio Gomes solicitando confirmação do posto de tenente-coronel do regimento de Cavalaria Auxiliar das Minas de Nossa Senhora do Livramento de Rio de Contas, Lisboa, 17 de julho de 1802.*)

AHU, Bahia Avulsos, cx.228, doc. 12. (*Requerimento de Francisco Carneiro de Campos, professor régio de filosofia racional e moral na cidade da Bahia ao príncipe regente D João, solicitando prorrogação da sua licença de um ano para tratar de problemas de saúde, Bahia, 8 de setembro de 1803.*)

AHU, Bahia Castro e Almeida, cx. 134, doc. 26658, (Anexo ao n.26657). (*Carta patente pela qual o Governador Francisco da Cunha Menezes nomeou Joaquim Máximo de Jesus Capitão*

do Terço das Ordenanças do julgado Xique-Xique, de que era capitão-mor Ângelo Custódio da Rocha Medrado, Bahia, 16 de maio de 1804).

AHU, Bahia Avulsos, cx.1, doc. 12, (*Passaporte do secretário de estado da Marinha e Ultramar, João Rodrigues de Sá, autorizando a viagem de Lisboa para a Bahia do navio São Paulo e Monte Alegre de que é mestre André Francisco Moreira e senhorio João Barboza de Madureira, 03 de julho de 1804).*

AHU, Bahia Castro e Almeida, cx. 142, doc. 28366, (Anexo ao n.14562). (*Requerimento de José Maria dos Santos Lopes, negociante matriculado e estabelecido na cidade da Bahia, no qual pede licença para edificar fora da mesma cidade, à sua custa, com prévia aprovação médica, uma casa para depósito de escravos, 22 de março de 1805).*

AHU, Bahia Avulsos, cx.1, doc. 67, (*Passaporte do secretário de estado da Marinha e Ultramar, João Rodrigues de Sá, autorizando a viagem de Lisboa para a Bahia do navio São Paulo e Monte Alegre de que é mestre André Francisco Moreira e senhorio João Barboza de Madureira, Queluz, 28 de setembro de 1805).*

AHU, Bahia Avulsos, cx. 244, doc. 81, (*Requerimento de Francisco Gonçalves Cortes ao príncipe regente D. João solicitando provisão para advogar na capitania da Bahia ou em qualquer outra do Brasil, Bahia, ant. a 17 de outubro de 1807).*

SÍTIOS ELETRÔNICOS

<https://www.slavevoyages.org/voyage/about>

<https://familysearch.org>

<https://jcb.lunaimaging.com/luna/servlet/JCB~1~1>

<http://resgate.bn.br/docreader/docmulti.aspx?bib=resgate>

<https://bndigital.bn.gov.br/>

<https://www.salvadorescravista.com/>

<https://www.geni.com/family-tree/html/start>

<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados.html?view=municipio>

<https://www.bbm.usp.br/pt-br/>

BIBLIOTECA JOHN CARTER BROWN

JCB Map Collection.” *Map of the southern Atlantic Ocean with ocean currents and tide libration*”. Barlow, E. (Edward). First published in 1715 under the title, *Meteorological Essays*.

JCB Map Collection. “A New Map of that Part of Africa called the Coast of Guinea”. In: William Snelgrave. *A New Account of Guinea (London, 1754)*.

JCB Map Collection.” *Sections of a Slave Ship*”. Source creator Walsh, Robert. Source Title Notices of Brazil in 1828 and 1829. Vol. II Source place of publication Boston Source publisher Richardson, Lord & Holbrook, William Hyde, Crocker & Brewster, and Carter, Hendee &

Babcock; New York, G. C. & H. Carvill, and H. C. Sleight; Philadelphia, Carey & Hart Source date 1883.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARTIGOS E CAPÍTULOS DE LIVROS

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. “África, números do tráfico atlântico”. In: SCHWARCZ, Lilia M; GOMES, Flávio. (Orgs.). *Dicionário da Escravidão e Liberdade: 50 textos críticos*. Editora Companhia das Letras, São Paulo, 2018. 08 páginas.

ALVES, MARIETA. “O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia”, In: *Revista de História* (USP) n° 63 (jul-set/1965), parte I, pp.133-142.

AMADO, Janaína. “Região, sertão, nação”. In: *Revista Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, 1995, v. 8 n. 15, pp.145-151.

BOHORQUEZ, J. “O Atlântico Sul em perspectiva global. Fundamentos institucionais e financeiros do tráfico de escravos do Rio de Janeiro durante a Era das revoluções”. In: *Colóquio Histórias da Escravatura*, Biblioteca Nacional Portugal, Lisboa, setembro de 2015, pp.01-23.

_____. “Microglobal history: agencia, sociedad y pobreza de la historia cultural postestructural”. *Historia crítica* n.º 69, 2018, pp.79-98.

CAMARINHAS, Nuno. “O Aparelho Judicial Ultramarino português. O caso do Brasil (1620-1800)”. In: *Almanack brasiliense*, nº 09, maio de 2009, pp.84-102.

CANDIDO, Mariana P. “Transatlantic links the Benguela-Bahia connections, 1700–1850”. In: *Paths of the Atlantic Slave Trade: interactions, identities, and images*. Edited by Ana Lucia Araújo. Cambria Press, Amherst, New York, pp.239-272.

CALVACANTI, Nireu Oliveira. “O comércio de escravos novos no Rio Setecentista. In: FLORENTINO, Manolo (Org.). *Tráfico, cativo e liberdade (Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX)*. Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 2005, pp.15-77.

CONCEIÇÃO, Hélida 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”. In: *Anais do IV Encontro Internacional de Jovens Investigadores em História Moderna*, Porto, 2015, pp.01-25.

DOMINGUES, Cândido. “Cidade da Bahia: Fumo baiano, traficantes poderosos e outras histórias do comércio de escravos. ” In: DOMINGUES, Cândido; SILVA JR, Carlos da; SOARES, Carlos Eugênio Líbano (Orgs.). *Africanos na Cidade da Bahia: Tráfico negreiro, escravidão, e identidade africana- século XVIII*. Cruz das Almas: EDUFRB; Belo Horizonte: Fino Traço, 2016, pp.17-64.

_____. “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”. In: *Anais do IV Encontro Internacional de Jovens Investigadores em História Moderna*, Universidade do Porto, 2015, pp. 01-26.

_____. “Homenagens Controversas: Pedro Rodrigues Bandeira”. In: *Projeto Salvador Escravista*. Disponível em: <https://www.salvadorescravista.com/>.

ELLIS, Myriam. “Contribuição ao estudo do abastecimento das zonas mineradoras do Brasil no século XVIII”. In: *Revista de História da USP*, 1958, pp.429-467.

FARIAS, Clara de A. “Negócios do sertão e da Mina: sociedades comerciais e privilégios mercantis em Pernambuco no século XVIII”. In: RIBEIRO, Alexandre Vieira; MATHIAS, Carlos Leonardo Kelmer; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá; GUIMARÃES, Carlos Gabriel (Orgs). *Ramificações Ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do Atlântico luso – Século XVIII*. Editora Mauad/FAPERJ. Rio de Janeiro, 2017, pp.171-189.

FARIA, Sheila de Castro. “A colônia é mais embaixo: a consagrada tese do Pacto Colonial de Caio Prado Júnior merece revisão. A sociedade brasileira era muito mais complexa do que se supunha”. In: *Revista de História*, 2008, pp.01-03.

FLORENTINO, Manolo. “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.

FLORY, Rae; SMITH, David Grant. “Bahian Merchants and Planters in the Seventeenth and Early Eighteenth Centuries”. In: *The Hispanic American Historical Review*. Vol. 58, No. 4. (Nov., 1978), pp.570-596.

FURTADO, Júnia Ferreira. “Teias de negócio: conexões mercantis entre as minas de ouro e a Bahia, durante o século XVIII”. In: FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá; CAMPOS, Adriana (Orgs.). *Nas Rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória, Editora EDUFES, 2014, pp.151-176.

GRAHAM, Richard. “Nos tumbeiros mais uma vez? O comércio Interprovincial de escravos no Brasil”. In: *Afro-Ásia*, 27 (2002), pp.121-160.

GUINZBURG, Carlo. “O nome e o como”. In: Carlo Guinzburg, *et ali*. *A micro-história e outros ensaios*. Lisboa, DIFEL, 1991, pp.169-178.

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.

HESPANHA, Antônio Manuel. “Direito Comum e Direito Colonial”. In: *Panóptica*, ano 1, n. 3, 2006-95-116.

KENNEDY, John Norman. “Bahian Elites, 1750-1822”. In: *Hispanic American Historical Review*. Volume 53, Ed.03, 1953, pp.414-439.

LOPES, Gustavo Acioli; MENZ, Maximiliano M. “Resgate e mercadorias: uma Análise comparada do tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (Século XVIII)

”. In: REIS, João José; SILVA JR, Carlos da (Orgs.). *Atlântico de dor: Faces do Tráfico de Escravos*. Cruz das Almas: EDUFRB; Belo Horizonte: Fino Traço, 2016, pp.71-95.

LARA, Silvia Hunold. “Blowing in the wind: E. P. Thompson e a experiência negra no Brasil”. In: *Projeto História*, nº 12, (1996), pp.43-56.

MATTOSO, Kátia, Mattoso. “Bahia opulenta: uma capital portuguesa no Novo Mundo (1549-1763).” In: *Revista de História da USP*, n. 114, 1983, pp.06-20.

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.

_____. “Como se fossem bens de Morgado”: Considerações teórico-metodológicas acerca do espaço econômico do ouro e do sistema econômico atlântico. In: RIBEIRO, Alexandre Vieira; MATHIAS, Carlos Leonardo Kelmer; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá; GUIMARÃES, Carlos Gabriel (Orgs.). *Ramificações Ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do Atlântico luso – Século XVIII*. Editora Mauad/FAPERJ. Rio de Janeiro, 2017, pp.51-71.

_____. “Análise de rede social”. In: *Revista Internacional Interdisciplinar INTERthesis*, v.11, n.18 (2014), pp.131-146.

MELLO, Isabele de Matos Pereira de. “Instâncias do poder e justiça: os primeiros tribunais da Relação (Bahia, Rio de Janeiro e Maranhão)”. *Revista Tempo*, Vol. 24, nº 1, jan/jul, 2018, pp.89-115.

NEVES, Erivaldo Fagundes. “Roteiro de Joaquim Quaresma Delgado”. In: NEVES, Erivaldo Fagundes & MIGUEL, Antonieta (Orgs.). *Caminhos do Sertão: Ocupação Territorial, Sistema Viário e Intercâmbios Coloniais dos Sertões da Bahia*. Salvador, Editora Arcádia, 2007, pp.59-65.

OSÓRIO, Helen. “As Elites Econômicas e a arrematação dos contratos reais: O exemplo do Rio Grande do Sul (século XVIII)”. In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda de; GOUVÊA, Maria de Fátima (Orgs.), *O antigo regime nos trópicos: A dinâmica imperial portuguesa (Séculos XVI – XVIII)*, Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 2001, pp.109-137.

OTT, Carlos. *A procedência étnica dos escravos baianos do século XVIII*. Universidade Federal da Bahia, 1950, pp.33-59.

PARAÍSO, Maria Hilda Baqueiro. “De como se obter mão de obra indígena na Bahia entre os Séculos XVI e XVIII.” In: *Revista História*. São Paulo. N. 12º-131, ago. - dez. /93ª ago. - dez. /94, pp.179-208.

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, pp.23-62.

_____. “Africanos Ocidentais”. In: SCHWARCZ, Lilia M; GOMES, Flávio. (Orgs.). *Dicionário da Escravidão e Liberdade: 50 textos críticos*. Editora Companhia das Letras, São Paulo, 2018.07 páginas.

_____. “O processo de Crioulização no Recôncavo Baiano” (1750-1800). In: *Afro-Ásia*, volume 33, 2005, pp.87-132.

PIRES, Maria de Fátima Novaes. “Entrevista: Robert Slenes”. In: *Politeia: História e Sociedade*. Vitória da Conquista, v.10, n.1, 2010. pp.17-36.

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, pp.311-335.

_____. “O perfil creditício em Salvador, Bahia (1751-1800)”. In: RIBEIRO, Alexandre Vieira; MATHIAS, Carlos Leonardo Kelmer; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá; GUIMARÃES, Carlos Gabriel (Orgs.). *Ramificações Ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do Atlântico luso – Século XVIII*. Editora Mauad/FAPERJ. Rio de Janeiro, 2017, pp.151-170.

RUSSEL-WOOD, John R. “A dinâmica da presença brasileira no Índico e no Oriente”. In: *Revista Topoi*, Rio de Janeiro, set. 2001, pp.09-40.

RODRIGUES, Jaime. “Arquitetura Naval: imagens, textos e possibilidades de descrições dos navios negreiros”. In: FLORENTINO, Manolo. (Org.). *Tráfico, cativo e liberdade (Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX)*. Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 2005, pp.79-116.

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. “Comércio, riqueza e nobreza: elites mercantis e hierarquização social no Antigo Regime português”. In: FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá; CAMPOS, Adriana (Orgs.). *Nas Rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Editora EDUFES, Vitória, 2014, pp.67-88.

_____. “Na bacia das almas: comércio e crédito nos testamentos cariocas setecentistas”. In: RIBEIRO, Alexandre Vieira; MATHIAS, Carlos Leonardo Kelmer; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá; GUIMARÃES, Carlos Gabriel (Orgs.). *Ramificações Ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do Atlântico luso – Século XVIII*. Editora Mauad/FAPERJ. Rio de Janeiro, 2017, pp.115-129.

_____. “Os homens de negócio do Rio de Janeiro e sua atuação nos quadros do Império português (1701-1750)”. In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda de; GOUVÊA, Maria de Fátima (Orgs.), *O antigo regime nos trópicos: A dinâmica imperial portuguesa (Séculos XVI – XVIII)*, Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 2001, pp.73-137.

SILVA JUNIOR, Carlos da. “Sobre Nações e Trabalho na Cidade da Bahia: Uma análise de Inventários *post-mortem* e testamentos”. In: DOMINGUES, Cândido; SILVA JR, Carlos da; SOARES, Carlos Eugênio Líbano (Orgs.). *Africanos na Cidade da Bahia: Tráfico negreiro, escravidão, e identidade africana- século XVIII*. Cruz das Almas: EDUFRB; Belo Horizonte: Fino Traço, 2016, pp.65-124.

_____. “Tráfico, escravidão e comércio em Salvador do século XVIII: a vida de Francisco Gonçalves Dantas (1699-1738)”. In: Reis, João José; AZEVEDO, Eliene (Orgs). *Escravidão e suas sombras*. Salvador, Editora, 2012, pp.143-185.

SILVA, Mairton Celestino da. “Índios, africanos e agentes coloniais na capitania de São José do Piauí, 1700-1800”. In: *Revista Fronteiras e Debates*, vol.03, n.01, 2016, pp.99-122.

SOUSA, Avanete Pereira. 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.

SOARES, Carlos Eugênio Líbano. “Sacramento ao pé do mar: Batismo de africanos na freguesia da Conceição da Praia, Bahia, 1700-1751”. In: DOMINGUES, Cândido; SILVA JR, Carlos da; SOARES, Carlos Eugênio Líbano (Orgs.). *Africanos na Cidade da Bahia: Tráfico negreiro, escravidão, e identidade africana- século XVIII*. Cruz das Almas: EDUFRB; Belo Horizonte: Fino Traço, 2016, pp.125-150.

SLEMIAN, Andréa. “A primeira das virtudes: Justiça e reformismo ilustrado na América Portuguesa face à Espanhola”. In: *Revista Complutense de História de América*. vol. 40, 2014, pp.69-92.

SLENES, Robert W. “Africanos Centrais”. In: SCHWARCZ, Lilia M; GOMES, Flávio. (Orgs.). *Dicionário da Escravidão e Liberdade: 50 textos críticos*. Editora Companhia das Letras, São Paulo, 2018. 08 páginas.

VALIM, Patrícia. “O tribunal da Relação da Bahia no final do século XVIII: politização da justiça e cultura jurídica na Conjuração Baiana de 1798”. *Revista Tempo*, Vol. 24, nº 1, jan/jul, 2018, pp.116-139.

LIVROS

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*. Editora EDUFBA, Salvador, 2018.

ANASTASIA, Carla Maria Junho. *Vassalos e Rebelde: violência coletiva nas Minas na primeira metade do século XVIII*, Belo Horizonte, C/ Arte, 1998.

BOXER, Charles R. *A idade de ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial*. São Paulo, Ed. Nacional, 1969.

CURTIN, Philip D. *The Atlantic Slave Trade: A Census*. University of Wisconsin Press, Madison, 1969.

DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *A interiorização da metrópole e outros estudos*. 2ªed. São Paulo, Editora Alameda. 2009.

FLORENTINO, Manolo. *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.

FRAGOSO, João. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1783)*. Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, 1992.

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.

FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O Arcaísmo como projeto: mercado Atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, c.1790-c.1840*. Rio de Janeiro, Editora Diadorim, 1993.

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

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.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo, Ed. Nacional, 1968.

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

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.

MELLO E SOUZA, Laura de. *O sol e a sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII*. Companhia das Letras, São Paulo, 2006.

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.

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

PIRES, Maria de Fátima Novaes. *O crime na cor: escravos e forros no alto sertão da Bahia (1830-1888)*. São Paulo, Annablume/Fapesp, 2003.

_____. *Fios da vida: Tráfico interprovincial e alforrias nos sertões de cima - Bahia (1860-1920)*. São Paulo, Annablume, 2009.

PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo (colônia)*. São Paulo, Editora Brasiliense (6ª edição), 1961.

RUSSEL-WOOD, John R. *Escravos e Libertos no Brasil Colonial*. Editora Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 2005.

RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. Companhia das Letras, São Paulo, 2005.

SANTOS, Márcio Roberto Alves dos. *Rios e Fronteiras: Conquista e Ocupação do Sertão Baiano*. Editora da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2017.

SANTOS FILHO, Lycurgo. *Uma comunidade rural do Brasil antigo: aspectos da vida patriarcal no sertão da Bahia no século XVIII e XIX*. São Paulo, Companhia Editorial Nacional, 1956.

SCHWARTZ, Stuart B. *Sugar Plantations in the formation of brazilian society Bahia, 1550-1835*. Cambridge University Press, 1985.

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

_____. *Burocracia e Sociedade no Brasil Colonial. O Tribunal Superior da Bahia e seus desembargadores 1609-1751*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

THOMPSON, Edward Palmer. *Miséria da teoria ou um planetário de erros: Uma crítica ao pensamento de Althusser*. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1981.

_____. *Costumes em Comum*. São Paulo: Companhia das Letras, 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.

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

TESES, DISSERTAÇÕES E MONOGRAFIAS

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.

ASSIS, Marcelo Ferreira. *Tráfico atlântico, impacto microbiano e mortalidade escrava, Rio de Janeiro c.1790- c.1830*. Dissertação de Mestrado. PPGH/UFRJ, Rio de Janeiro, 2002.

BARBOSA, Benedito Carlos Costa. *Em outras margens do atlântico: Tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Grão-Pará (1707-1750)*. Dissertação de Mestrado. PPGHS/UFPA, Belém, 2009.

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/UFPA, Recife, 2012.

CEZAR, Iasmim de Oliveira. *A caminho dos sertões: O tráfico interno de escravos movimentando o interior baiano, 1778-1798*. Trabalho de Conclusão de Curso, UNEB, Graduação em História, Jacobina/Bahia, 2016.

CONCEIÇÃO, Héli da Santos. *O sertão e o Império: As vilas do ouro na Capitania da Bahia (1700-1750)*. Tese de Doutorado. PPHS/UFRJ, Rio de Janeiro, 2018.

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.

DOURADO, Mariana da Silva. *A senzala doente: Escravidão e moléstias na Bahia colonial, 1700-1750*. Trabalho de Conclusão de Curso, UNEB, Graduação em História, Jacobina/Bahia, 2018.

FERREIRA, Jackson André da Silva. *Gurgalha: um coronel e seus dependentes no sertão baiano (Morro do Chapéu, século XIX)*. Tese de Doutorado. PPGH UFBA, Salvador, 2014.

FIGUEIREDO MIRANDA, Rosângela. *“Em diligência de se libertar”: alforria, família escrava e tráfico interprovincial no alto sertão da Bahia- Termo de Monte Alto (1810-1888)*. Tese de Doutorado PPGH/UFBA, Salvador, 2018.

FLORY, Rae Jean Dell. *Bahian society in the mid-colonial period: The sugar planters, tobacco growers, merchants, and artisans of Salvador and the Recôncavo, 1680-1725*. The University of Texas at Austin, 1798.

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

HONORATO, Cláudio de Paula. *Valongo: O mercado de escravos do Rio de Janeiro, 1758-1831*. Dissertação de mestrado, PPGH/UFF, Niterói, 2008.

MARQUES, Alexandre Bittencourt Leite. *No “CORAÇÃO DAS TERRAS”: Os Sertões da Capitania de Pernambuco e do Reino de Angola: Representações, Conexões e Trânsitos Culturais no Império português (1750-1808)*. Tese de Doutorado, Universidade de Évora. Évora, 2019.

MASCARENHAS, Maria José Rapassi. *Fortunas coloniais: elites e riquezas em Salvador (1760-1808)*. Tese de doutorado em História Econômica, USP, 1998.

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.

NOVAIS, Idelma Aparecida Ferreira. *A mesa de Inspeção do Açúcar e tabaco da Bahia, 1751-1808*. Tese de Doutorado. PPHE/USP, São Paulo, 2016.

PARAÍSO, Maria Hilda Baqueiro. *Caminhos de ir e vir e o caminho sem volta: Índios, Estradas e Rios no Sul da Bahia*. Dissertação de Mestrado, PPCS/UFBA, Salvador, 1982.

PEDREIRA, Jorge Miguel Viana. *Os homens de negócio da praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822) - Diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social*. Tese de doutorado, Universidade Nova de Lisboa, 1995.

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

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

RIBEIRO, Marcos Profeta. *Mulheres sertanistas: transmissão e sedimentação cultural do trabalho feminino na formação das primeiras fazendas de gado dos sertões baianos (1704-1838)*. Tese de Doutorado PPGH/USP, São Paulo, 2019.

SANTOS, Diego Pereira. *Entre Costas Brasileiras: O tráfico interno de escravos em direitura a Amazônia, c.1778.-1830*. Dissertação de Mestrado. PPHIS/ UFPA, Belém, 2013.

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

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.

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

SILVA, Marley Antonia Silva da. *A extinção da companhia de comércio e o tráfico de africanos para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro (1777-1815)*. Dissertação (Mestrado), Universidade Federal do Pará. Belém, 2012.

SMITH, David Grant. *The mercantile Class of Portugal and Brazil in the seventeenth century: A socio-economic study of the merchants of Lisbon and Bahia, 1620-1690*. Doctoral thesis, The University of Texas at Austin, 1974.

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

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.

_____. *Tráfico, escravidão e liberdade na Bahia nos “anos de ouro” do comércio negreiro (c.1680-c.1790)*. Tese de Doutorado, PPGH/UFBA, Salvador, 2018.

SOUSA, Jéssica Rocha de. *Nas rotas dos sertões: comércio e contrabando entre as capitânicas de Pernambuco e Bahia (1759-1780)*. Dissertação de mestrado PPGH/UFP, Recife, 2018.

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.

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

XIMENES, Cristiana Ferreira Lyrio. *Bahia e Angola: Redes comerciais e o tráfico de escravos 1750-1808*. Tese de Doutorado. PPG/UFF, Niterói, 2012.

ANEXOS

ANEXO I- Primeiro contrato de Saída de escravizados da Cidade da Bahia para minas e sertões da América portuguesa, 1724



The image shows a historical document titled "CONTRATO NOVO DOS DIREITOS DOS ESCRAVOS". At the top center is a royal coat of arms featuring a crown, a shield with a cross, and two figures holding a shield. Below the coat of arms, the title "CONTRATO NOVO" is written in large, bold letters, followed by "DOS DIREITOS DOS ESCRAVOS" in smaller letters. The text is in Portuguese and describes a contract for the sale of slaves from Bahia to the mines and sertões of Portuguese America in 1724. The document is divided into two columns. The left column contains the title and the beginning of the text, while the right column contains the main body of the contract, including numbered articles (I and II) and a section for the price of the slaves. The text is written in a formal, historical style with some abbreviations and specific terminology related to the slave trade and colonial administration.

CONTRATO NOVO
DOS DIREITOS DOS ESCRAVOS,

Que vaõ para as Minas do ouro do porto da Bahia, que se fez no Conselho Ultramarino com Jeronymo Lobo Guimaraens; por tempo de tres annos, que haõ de ter principio no primeiro de Julho deste presente anno de mil setecentos e vinte e cinco, e por preço em cada hum delles de cinquenta mil cruzados forros para a Fazenda de S. Magestade.

A Nno do Nascimento de Nosso Senhor JESU Christo de mil e setecentos e vinte e quatro, em os dezaseis do mez de Dezembro, nella Cidade de Lisboa Occidental, nos Paços de S. Magestade, que Deos guarde, na Casa onde se faz o Conselho Ultramarino, estando presentes os Senhores Conselheiros, e o Procurador da Fazenda delle, appareceu Jeronymo Lobo Guimaraens, o qual disse, que por servir a S. Magestade fazia lanço, como com effeito fez, no novo Contrato dos direitos dos escravos, que vaõ para as Minas do porto da Bahia, por tempo de tres annos, que teraõ principio do primeiro de Julho deste presente anno de mil setecentos e vinte e cinco, e fim no ultimo de Junho do anno de mil setecentos e vinte e oito, por preço de cinquenta mil cruzados em cada hum delles

(3)
delles forros para a Fazenda de S. Magestade; e para a dita arrematação precederão editais, e as mais solemnidades, que dispoem o Regimento, assistindo a ella o dito Procurador da Fazenda, para o que deu fianças; e deu por fiadores nesta Corte a quarta parte do preço deste Contrato, a Antonio Pays de Lemos, Manoel Rodrigues Costa, Manoel Soares da Cruz, Joseph Ferreira da Sylva, e a Joaõ da Costa Ferreira, homens de negocio, por S. Magestade assim o haver por bem, por resolução de vinte e tres deste presente anno, em consulta do mesmo Conselho, sem embargo de ser contra a forma do Regimento, e a pagar as propinas costumadas, e deu por fiador a decima a Antonio Pays de Lemos, com as condiçoens seguintes.

I.
Com condiçãõ, que este Contrato arrematava por tempo de tres annos, que haviaõ de ter principio em o primeiro de Julho do presente anno de mil setecentos e vinte e cinco, e findar no ultimo de Junho do anno de mil setecentos e vinte e oito, e que pertencerã a elle Contratador o direito de nove mil reis por huma fomenção, e que paga cada escravo, que fahir para as minas do ouro do dito porto da Bahia, por terra, como tambem dos que forem para as Villas de Paraty, Ilha grande, Pernaguã, Villa de Santos, S. Paulo, e mais partes daquella repartição, da mesma forte, que até o presente se costuma pagar a Fazenda Real, e naõ poderá pessoa alguma de qualquer condiçãõ, ou effado que seja levar, ou mandar escravo, sem que primeiro seja despachado pela Provedoria da Fazenda Real.

II.
Com condiçãõ, que por quanto muitas pessoas costumãõ levar escravos da Bahia, ou Pernambuco para o Rio de Janeiro, e Villa de Santos, com cartas de guias em seus nomes para os transportarem para as Minas, a fim de naõ pagarem no Rio de Janeiro, ou em Santos direito algum, pelo haverem ja pago no porto de donde fahiraõ, e costumavaõ algumas vezes venderem nos mesmos portos os ditos escravos para diferentes usos, acabando alias suas viagens

§ 2

(4)
viagens ; e traspassarem as ditas guias a outras pessoas, para com ellas introduzirem outros escravos , e passarem para as minas livres de direitos , em fraude grande da Fazenda Real. Todas as pessoas que levarem escravos para as Minas com guias pelos ditos portos serao obrigados a apresentallas em termo de quinze dias depois da sua chegada ao Provedor da Fazenda para se registarem, e tomarem as confortações pelo Escrivão , a cujo cargo estiver o dito despacho , que se lançará em hum livro de registo, que haverá para o dito effeito, para por este modo se poder vir no conhecimento , assim dos escravos , como das pessoas que os levão para as Minas, e se evitar com huma mesma guia se possa introduzir muitos escravos ; e o mesmo se observarã com as pessoas, que os trouxerem das minas para os tornarem a levar para ellas, com comminção, que não se registando humas, e outras cartas de guias no referido termo , não só ficarão por esta causa nullas, e sem nenhum vigor , mas serao as ditas pessoas prezas, e castigadas como transgressores dos descaminhos da Fazenda Real, e os escravos que assim descaminharem serao perdidos , no que se procederá executivamente, observando-se nesta condição o que se pratica na arrecadação dos direitos da dizima das Alfandegas.

III.
Com condição, que os escravos que os moradores , roceiros , e fazendeiros dos caminhos das Minas levarem para suas casas , e ministerio de suas fazendas , serao despachados pelas Provedorias da Fazenda Real, sem que delles se leve direito algum , constando serem-lhe necessarios para o dito ministerio; mas achando-se que depois de os terem em suas casas os transportaõ para as Minas sem pagarem os direitos, serao prezos, e pagaraõ da cadeya o valor de cada escravo, que tiverem descaminhado, que se avaliará a razão de cem mil reis.

IV.
Com condição, que todas as cartas de guias , e mais registos irao assinados pelo Contratador , seu Procurador, ou Administrador, assim como se pratica com os bilhetes das

(5)
das Alfandegas ; e sem isso não valerão, para o que serao obrigados a affilir na Mesa aonde se der o dito despacho , e o Escrivão a que tocar não passará a dita guia, sem primeiro ficar o direito carregado em receita, e fazendo o contrario encorrerá em perdimento de officio.

V.
Com condição, que poderá elle Contratador , seus Procuradores, e mais Officiaes denunciar de todos os descaminhos , que se fizerem aos direitos deste Contrato, e das condemnações, e tomadas que se fizerem terao os denunciantes a terça parte, e as outras duas serao para este Contrato.

VI.
Com condição, que poderá pôr elle Contratador, feitor, ou naquella parte todos os Administradores , Nestores, e mais Officiaes, que lhe parecer são necessarios para a boa arrecadação deste Contrato ; e poderá nomear hum Meirinho, com seu Escrivão, e trazer no rio as embarcações de remo, que lhe convierem, que tudo será pago á sua custa, e pela nomeação d'elle Contratador: o Provedor da Fazenda mandará passar mandados aos ditos Officiaes para servirem o tempo deste Contrato, ou o que parecer a elle Contratador; e lhes será permitido trazerem armas de fogo, quando andarem nas diligencias, como os mais Officiaes de justiça, e como se pratica com os das Alfandegas.

VII.
Com condição, que os Provedores da Fazenda serao seus Juizes privativos, e lhe sentenciarão as tomadas, e mais causas pertencentes a este Contrato, assim como se pratica com os Contratadores das dizimas das Alfandegas, e gozará os mesmos privilegios de que elles gozão, e lhes são concedidos pelas suas condições, que aqui se haõ por declaradas.

VIII.
Com condição, que o produto deste Contrato cobrará o Theoureiro , ou Almojarife da Fazenda Real , como até agora se observou, sem que elle Contratador receba coula alguma, e dará fiança somente á quarta parte, visto haver Theoureiro, que por parte da Fazenda

§ 3

(6)
Real cobrê o dito rendimento, e não fim de cada anno se entregará do sobre ao Contratador todo o que além do preço do Contrato tiver este rendido, e se observará nesta parte o mesmo, que se pratica no Contrato das dizimas.

IX.
Com condição, que elle Contratador poderá fazer trespasso deste Contrato, em todo, ou em parte em quem lhe parecer, assim em Lisboa, como no Brasil para melhor segurança, e estabelecimento d'elle.

X.
Com condição, que poderá elle Contratador requerer qualquer condição, ou declaração para melhor arrecadação deste Contrato, que lhe será concedida, sendo de justiça, e se passará todas as ordens necessarias para os Governadores, e Provedores da Fazenda darem ajuda, e favor ao dito Contratador; e faltando a isto poderá haver por qualquer delles toda a perda, e danno que por causa da sua omissão receber.

XI.
Com condição, que os direitos, que por este Contrato se arrematã são de nove mil reis por cada escravo, que por terra for da Bahia para as Minas, porque os que forem por mar, só pagará quatro mil e quinhentos reis; com declaração porcin, que no caso em que na Bahia se tenha estabelecido o pagar igualmente os mesmos direitos, tanto por terra, como por mar, ficará esta maioria pertencendo a S. Magestade, para se arrecadar por sua Real Fazenda.

E sendo visto pelos Senhores Conselheiros do Conselho Ultramarino, presente o Procurador da Fazenda d'elle, o conteúdo neste Contrato, condições, e declarações d'elle, o houverão por bem, e se obrigaraõ em nome de Sua Magestade, que Deus guarde, a lhe dar inteiro cumprimento, e o dito Jeronymo Lobo Guimaraens, que presente estava disse, o aceitava, e se obrigava a cumprir inteiramente o dito Contrato na forma do seu lanço, com todas as clausulas, condições, e obrigações nelle declaradas, e que não o cumprindo em parte, ou em todo, pagará, e satisfará por todos os seus bens, assim

(7)
moveis, como de raiz, havidos, e por haver, que todos para isso obrigava a todas as perdas, e danos, que a Fazenda de S. Magestade receber. E por firmeza de tudo mandará fazer este Contrato no livro delles, que todos assinarão com o dito Jeronymo Lobo Guimaraens, e seus fiadores, de que se lhe deu esta copia assinada pelos Senhores João Telles da Sylva, e Antonio Rodrigues da Costa, Conselheiros do seu Conselho Ultramarino Dionisio Cardoso Pereira a fez em Lisboa Occidental, aos vinte e sete dias do mez de Março. Anno do nascimento de Nosso Senhor JESU Christo de mil setecentos e vinte e cinco. O Secretario André Lopes de Lavre o fez escrever. João Telles da Sylva. Antonio Rodrigues da Costa. Jeronymo Lobo Guimaraens.

EU ElRey. Faço saber aos que este meu Alvará virem, que sendo-me presente o novo Contrato atraz escrito, que se fez no meu Conselho Ultramarino, com Jeronymo Lobo Guimaraens dos direitos dos escravos, que vão para as Minas do porto da Bahia, por tempo de tres annos, que haõ de começar pela maneira declarada no mesmo Contrato, em a quantia de cincoenta mil cruzados, em cada hum dos ditos tres annos, forros para a minha Fazenda. Hey por bem de approvar, e ratificar o dito Contrato na pessoa do referido Jeronymo Lobo Guimaraens, e mando se cumpra, e guarde inteiramente como nelle, e em cada huma das suas condições se contém poreste Alvará, que valerá como Carta, e não passará pela Chancellaria, sem embargo da Ordenação, do livro segundo, titulos trinta e nove, e quarenta em contrario. Dionisio Cardoso Pereira o fez em Lisboa Occidental, a vinte e sete de Março de mil setecentos e vinte e cinco. O Secretario André Lopes de Lavre o fez escrever.

REY.

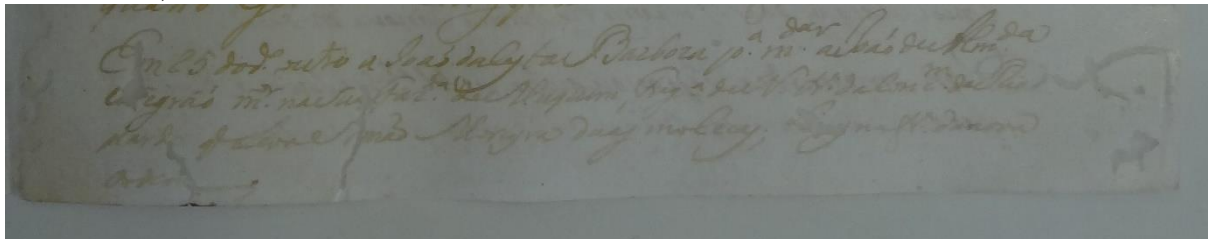
E a fol. 378 y. do mesmo livro se acha á arrematação, que se fez com Joseph Pereira da Costa, da qual o theor he o seguinte.

§ 4

CON:

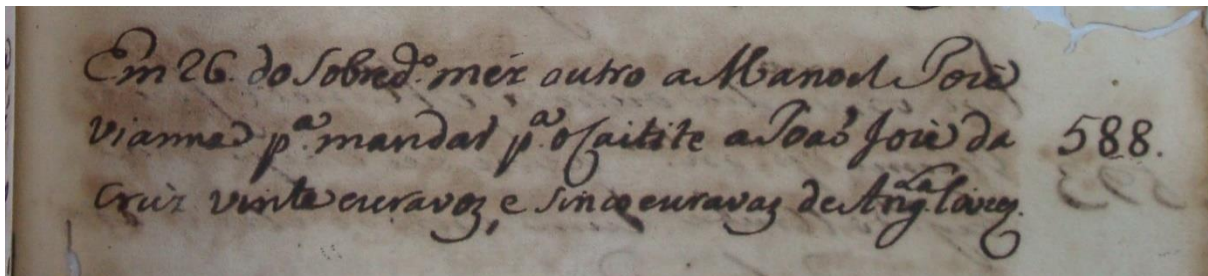
da cidade da Bahia para trabalhar na lavoura do Recôncavo sem despacho da provedoria-mor da Fazenda, Bahia, 12 de março de 1746).

ANEXO II- Registro de passaporte de escravizados comercializados da Cidade da Bahia para o sertão do Rio Pardo, 1770



Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772.*

ANEXO III- Registro de passaporte concedido ao negociante Manoel José Viana no dia 26 de julho do ano de 1796



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

ANEXO IV- Relação de destinatários que receberam escravizados da Cidade da Bahia por mais de um agente comercial, segunda metade do século XVIII

Destinatários	Destinos	Soma de escravizados
Alexandre da Costa e Souza	Caetité e Rio Pardo	05
Antônio Gomes Ferreira França	Caetité	46
Capitão Antônio Mariano	Barra do Rio Grande	08
Coronel Bernardo de Carvalho da Fonseca	Caetité	13
João Teixeira Leite	Santo Antônio do Urubú de Cima	21
José Antônio da Costa	Vila Nova Real do Rio de São Francisco	39
José da Mota Leitão	Maracás	11
José da Silva Ribeiro	Caetité	07
José Machado de Couto	Caetité	07
Manoel de Souza Pinto	Sincorá	02

Manoel Teixeira Chaves	Caetitê e Rio Pardo	09
Mathias Bernardes de Lima	Santo Antônio do Urubú de Cima e Barra do Rio Grande	29
Pedro Antônio Dourado	Paramirim	06

Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

ANEXO V- Relação de registros de passaportes onde estão anotados os agentes responsáveis pela condução dos escravizados e os nomes das pessoas que receberam a concessão dos passaportes, segunda metade do século XVIII

Data do despacho	Agentes	Redistribuidores	Soma	Mercados de redistribuição
11.02.1767	José Ferreira	Manoel, crioulo e Francisco, angola	Ausente	Rio de Contas
13.05.1768	José dos Santos Horta	José Romão	02	Barra do Rio Grande
28.04.1769	Padre Sebastião Veloso de Campos	Antônio Rodrigues Ferrão	02	Rio de Contas
05.02.1770	Antônio Machado Moura	João Antunes de Carvalho	09	S. A. do Urubú de Cima
25.04.1770	João da Costa Barboza	Simão Moreira	02	Rio Pardo
19.10.1770	José de Alfonso de Carvalho	Gaspar Teixeira Leite	02	Jacobina
22.05.1771	Doutor Rodrigo Vieira de Lima	Amador Pereira de Melo	03	Barra do Rio Grande

Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*.

ANEXO VI- Registros de passaportes onde estão anotados agentes coloniais que serviram como redistribuidores a serviços de terceiros, segunda metade do século XVIII

Destinatários	Redistribuidores e agentes que encaminharam escravizados	Relações entre os agentes	Soma de escravizados	Mercados de redistribuição
Antônio Machado Moura	João Antunes de Carvalho	O redistribuidor é procurador do destinatário	09	S. A. do Urubú de Cima
José Ferreira	Manoel, crioulo e Francisco, angola	Os redistribuidores são escravizados pertencentes ao destinatário	Ausente	Rio de Contas
Luiz Martins	Padre Sebastião Veloso de Campos	O agente mercantil é primo do destinatário	02	Rio de Contas
Manoel da Silva Costa	Antônio da Silva Costa	O agente mercantil é sobrinho do destinatário	10	Sertão indefinido

Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*.

ANEXO VII- Relação dos agentes mercantis mais atuantes no abastecimento do mercado de redistribuição do sertão de Caetité, segunda metade do século XVIII

Agentes mercantis	Redistribuição	Número de Remessas	Soma de escravizados
Antônio Ferreira Pinto	Direta (levou)	03	03
Bernardino de Sena e Almeida	Indireta (levou)	04	05
Felix Pereira da Costa	Direta (levou)	05	14
Jeronimo José Chaves	Direta (levou) e Indireta (mandou)	03	80
Joaquim José das Virgens	Direta (levou)	03	05
José da Silva Ribeiro	Direta (levou)	03	82
José Ribeiro Figueiras	Indireta (mandou)	04	14
Manoel José de Faria	Direta (levou)	04	50
Manoel José Viana	Direta (levou) e Indireta (mandou)	22	168
Salvador Leite de Carvalho	Indireta (mandou)	03	19

Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*; APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 623-13, *Catálogo de Alvarás 1778-1797*.

ANEXO VIII- Relação de redistribuidores que conduziram levas de escravizados do porto baiano para seus próprios serviços, segunda metade do século XVIII

Data de despacho	Redistribuidores	Soma redistribuída	Mercados de redistribuição
07.09.1762	Francisco José de Araújo Velho	01	Itapicurú de Cima
29.03.1762	Domingos Pereira	02	Porto Seguro
04.07.1768	Miguel Paes Barreto	02	Barra do Rio Grande
13.02.1767	Felix Martins	01	Rio de Contas
23.09.1767	Caetano Vieira da Costa	04	Rio Pardo
27.08.1767	João Martins de Melo	01	Rio Pardo
23.06.1768	José Francisco da Conceição	10	Barra do Rio Grande
13.08.1768	José Carvalho de Araújo	03	Caetité
01.09.1768	Leandro José	01	Curassá
08.11.1768	Gabriel Pinto de Pina	02	Cairú
05.03.1770	Joaquim Tavares	09	Rio Pardo
03.11.1770	Gaulter Francisco	03	Paramirim

Fonte: APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 249, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações, 1759-1772*.

ANEXO IX- Francisco Vicente Viana 1º Barão do Rio de Contas, filho do comerciante de escravizados Frutuoso Vicente Viana



Fonte: Geni A MyHeritage Company. Disponível em https://www.geni.com/photo/view/6000000020546202839?album_type=photos_of_me&photo_id=6000000032658891213. (Acesso em outubro de 2020).

ANEXO X- Francisco Carneiro de Campos, filho do comerciante de escravizados José Carneiro de Campos



Fonte: Geni A MyHeritage Company. Disponível em: https://www.geni.com/photo/view/6000000040991859294?album_type=photos_of_me&photo_id=6000000075143321910. (Acesso em outubro de 2020).