

CAMINHOS FORÇADOS: O COMÉRCIO INTERNO DE ESCRAVIZADOS E OS ROTEIROS DE REDISTRIBUIÇÃO NOS SERTÕES DA AMÉRICA PORTUGUESA

Iasmim de Oliveira Cezar¹

Resumo: A cidade da Bahia (Salvador), durante o setecentos, exerceu função significativa como entreposto comercial transatlântico, principalmente por ser um ponto estratégico de abastecimento de africanos escravizados, destinados aos mercados consumidores dos sertões da América portuguesa. Com isso, é de interesse desta pesquisa compreender o abastecimento do mercado negreiro presente no interior da América portuguesa, concentrando-se na redistribuição de escravos ao longo dos principais caminhos sertanejos. O foco está nos mecanismos de operacionalização, especialmente nessa fase que foi chamada de “terceira perna do tráfico”.

Palavras-Chave: Sertões; comércio interno; caminhos.

WAYS FORCED: THE INTERNAL SLAVE TRADE AND THE REDISTRIBUTION ROUTES IN THE BACKLANDS OF PORTUGUESE AMERICA

Abstract: The City of Bahia (Salvador), during the 7th century, had a significant role as a transatlantic commercial warehouse, mainly because it was a strategic point of supply for enslaved Africans, destined to the consumer markets of the backlands of Portuguese America. Therefore, it is in the interest of this research to understand the supply of the slave market present in the interior of Portuguese America, trying to understand the process of redistribution of slaves from the main ways, analyzing it with a special focus to operationalization mechanisms in this phase that was called “Third leg of the traffic”.

Keywords: Backlands; trade internal; ways.

Introdução

Em 16 de março de 1726, Jerônimo Rodrigues despachava para as minas do ouro pelos caminhos dos sertões cerca de 36 escravizados. Após o pagamento do direito pela entrada aos sertões no valor de 9 mil réis, o transporte do comboio fora delegado à pessoa de Diogo Henriques. Tendo a carta de guia em mãos, o próximo destino do carregador seria a vila de Cachoeira,

¹ Mestre em História pela Universidade Federal da Bahia (UFBA). Contato: cezariasmimoliveirade@gmail.com.

por “onde se deticiarão os ditos escravos”.² Ou seja, a serviço do mercador de escravos, Jerônimo Rodrigues, o redistribuidor Diogo Henriques, partia da Bahia em direção às minas levando escravizados para o abastecimento do mercado sertanejo.

Comerciante de escravos atuante na cidade da Bahia (Salvador), Jerônimo Rodrigues tinha fortes vínculos mercantis com a capitania de Minas Gerais. Entre 1721 e 1725, o agente mercantil comercializou mais 125 escravos para as minas por meio do caminho dos sertões e do Rio de Janeiro.³

O comércio interno de escravizados para os sertões fora uma prática iniciada ainda nas primeiras décadas do século XVIII evidenciando, portanto, a chegada do projeto colonizador ao interior da América portuguesa. Mapear os caminhos que viabilizaram a extensão do comércio de escravizados para os mercados sertanejos de abastecimento, sobretudo regiões onde havia altas demandas pela mão de obra do africano escravizado, figura-se como o principal objetivo deste artigo. Portanto, entender como a Bahia estava diretamente ligada ao comércio de escravizados no contexto mercantil escravista atlântico também é um ponto imprescindível para a compreensão dessa modalidade do trato negroiro.

Para isso, este estudo tem por base o *Catálogo de Alvarás 1778-1797*, um conjunto de guias de passaportes que abarcam os registros das remessas de escravizados recém-chegados ao porto baiano e com destino aos sertões da América portuguesa.⁴ Para a capitania da Bahia, por exemplo,

² 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*).

³ APEB, Seção Colonial e Provincial, Maço 248, *Livro de registros de Pedidos de passaportes para escravos e guias para despachos de embarcações*, 1718-1729, fólios: 160f; 83v; 139f; 158v. Ainda não dispomos de documentações capazes de elucidar aspectos mais abrangentes sobre a vida social e econômica do comerciante Jerônimo Rodrigues, bem como do carregador Diogo Henriques. No entanto, os despachos realizados por Rodrigues revelam-nos sua importância e atuação marcante no comércio de escravos empreendido da Bahia em direção à Capitania de Minas Gerais.

⁴ 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 código 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*.

cerca de 4.494 africanos escravizados foram redistribuídos entre os anos de 1778-1798.⁵

Tal documentação possuía um caráter fiscal e fora implementada pela Coroa portuguesa para evitar os descaminhos de negros no interior da colônia. Assim como Jerônimo Rodrigues despachara 161 escravizados para as minas por meio de registros de passaportes, as remessas legais de cativos saídos do porto baiano deveriam ser liberadas mediante pagamento de direitos comprovados pelas Guias de Despachos.⁶ Este artigo concentra-se na análise dos caminhos forçados que levaram escravizados aos sertões da Bahia setecentista, durante a segunda metade do século XVIII.

Ao longo da vigência do comércio transatlântico de escravizados, a Bahia tinha o segundo maior porto de desembarque de africanos no Brasil, ficando atrás apenas da região Sudeste. Sabe-se que, a partir do século XVI, o embarque de escravizados da Península Ibérica para o Novo Mundo iniciara um novo fenômeno na experiência humana capaz de sustentar o modelo de sociedade colonial baseado no sistema escravista.⁷ O comércio transatlântico de escravizados provocou a maior migração forçada já registrada na História, promovendo o deslocamento de grandes contingentes populacionais para abastecer os mercados negreiros americanos.⁸

Portanto, a Bahia foi decisiva na constituição das redes comerciais capazes de conectar as costas brasileira e africana. O porto baiano tornara-se uma das mais importantes vias de acesso, sendo usada por comerciantes de escravos. Por meio de suas instalações, eram realizados embarques e desembarques a fim de articular o comércio de mercadoria e, ao mesmo tempo,

⁵ CEZAR, Iasmim de Oliveira de. *A última rota atlântica: o comércio interno de escravizados rumando os sertões da Bahia setecentista, c. 1759 - c. 1798*. Dissertação de Mestrado (PPGH – UFBA), Salvador/Bahia, 2020 pp.88-89.

⁶ 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*). Sobre a fiscalização implementada pela Coroa portuguesa para controlar a circulação de escravizados no interior da colônia ver CEZAR, *op. cit.*, 2020.

⁷ 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.

⁸ ELTIS; BEHRENDT; RICHARDSON & FLORENTINO, *The Transatlantic Slave Trade: a Database*. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>. Acesso em agosto de 2023.

incrementar a comercialização de escravos africanos que se constituíam como a principal mercadoria negociada nesse entreposto comercial.⁹

O historiador Alexandre Vieira Ribeiro, em seu estudo sobre o tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, evidenciara que essa cidade era o principal centro fornecedor de escravos para o abastecimento interno da América portuguesa. Segundo o autor, no início do século XVIII, a saída de negreiros da Bahia acompanhava o aumento da produção mineradora na região das Minas Gerais.¹⁰ A Bahia estava diretamente conectada ao comércio transatlântico de escravos, recebendo grandes cifras de africanos escravizados, e atrelada ao mercado de comercialização interna, sendo uma importante praça de redistribuição de cativos.

Enfatizando a ligação entre os mercados mineiros e suas principais regiões abastecedoras de mercadorias e mão de obra, o pesquisador Kelmer Mathias salienta que tais trânsitos suscitaram na formação de novos circuitos mercantis articulados dentro de uma dinâmica comercial que abrangia a participação de várias regiões da América portuguesa. A existência da circularidade mercantil escravista foi dada em função da demanda por escravos no interior do continente, sobretudo, após as descobertas das regiões auríferas.¹¹

Esse fator possibilitou ao comércio transatlântico remodelar a sua estrutura de funcionamento para atender a essa nova extensão do comércio de africanos escravizados. Para Katia Mattoso, a ampliação das rotas de comercialização de escravizados para os sertões da América lusa tornou mais complexa a estrutura mercante do tráfico, o que promoveu o surgimento de mercados sertanejos pautados na transferência ou no escoamento de escravos para o sertão mediante o processo denominado *tráfico interno*.¹²

⁹ CEZAR, *op. cit.*, 2016, pp.12-13.

¹⁰ RIBEIRO, Alexandre Vieira. *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c.1750 – c.1800)*. Tese de Doutorado, PPGHS/ UFRJ, 2009, pp. 19-21.

¹¹ 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.

¹² MATTOSO, Katia M. de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1988, pp. 53-57. Sobre a discussão referente ao termo “sertão”, uma categoria construída durante a colonização, ver AMADO, Janaína. “Região, sertão, nação”. In: *Revista Estudos Históricos*, v. 8, n. 15 (1995), pp. 145-151.

Assim, o presente estudo buscou conhecer os mecanismos que viabilizaram a introdução das levas de escravizados na América portuguesa pelos caminhos sertanejos. O comércio interno movimentava os sertões pelo sistema de redistribuição de cativos, que possuía um modelo de operacionalização voltado para complementar o mercado de mão de obra sertanejo. Na primeira seção, a cidade da Bahia é apresentada como um entreposto comercial importante para o desenvolvimento das relações mercantis entre Brasil e África. Na sequência, serão abordados aspectos estruturais relativos ao desembarque de escravizados africanos na costa baiana e, posteriormente, a chegada desses cativos aos sertões da capitania devido, principalmente, à carência por escravos no interior. Por fim, serão apresentadas as principais rotas usadas pelos agentes do comércio interno de escravizados para abastecer distintos mercados negreiros nos sertões da América portuguesa.

Caminhos marítimos: o comércio de escravizados e a praça mercantil baiana

A abertura do Atlântico Sul a partir do século XV possibilitou a existência de interações comerciais e culturais entre as sociedades situadas no espaço chamado de “Mundo Atlântico”.¹³ No caso da colônia luso-brasileira, o comércio de africanos foi a principal atividade comercial estabelecida entre as costas brasileiras e africanas, “representando o instrumento essencial de reprodução física dos escravos e, por meio deles, da própria estrutura produtiva”.¹⁴

Nesta perspectiva, o comércio transatlântico passou a ser pensado como um empreendimento importante para a acumulação de capital. Analisando o comércio de escravizados como um negócio com lógica de funcionamento e estrutura empresarial próprias à dinâmica mercantil escravista, Manolo Florentino ressalta que o trato negreiro para o Brasil acabou se tor-

¹³ THOMPSON, Estevam C. “O Atlântico Sul para além da miragem de um espaço homogêneo (Séculos XV-XIX)”. In: *Temporalidades Revista Discente do Programa de Pós-Graduação em História da UFMG*, Vol. 4, n. 2 (Ago/Dez 2012), p. 81.

¹⁴ RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, c. 1680 - c. 1830*. Dissertação de mestrado, PPGHS/UFRJ, Rio de Janeiro, 2005, p. 15.

nando o item de maior peso nas importações coloniais devido ao grande volume de africanos desembarcados em portos brasileiros.¹⁵

Para compreender o comércio de escravizados no cenário mercantil da América lusa, é preciso considerar que tal atividade mercante fazia parte de um modelo pautado na dependência dos recursos do comércio ultramarino por parte do império português.¹⁶ A lógica econômica do mercado escravista contribuiu para situar o Brasil como a maior região de desembarque de africanos na América durante a vigência do comércio negreiro. A Bahia exerceu papel significativo no estabelecimento de relações comerciais entre Brasil e África. O entreposto da capital baiana foi uma das mais importantes vias de acesso, utilizadas por comerciantes de escravos.

A função comercial protagonizada pela primeira capital do Brasil, era percebida por olhares estrangeiros. “A frota, que vem todos os anos vem de Portugal, traz vinhos, farinhas, azeite [...] e todas as mercadorias necessárias”, escreveu o viajante francês Froger, que permaneceu na Baía de Todos-os-Santos de 20 de junho a 7 de agosto de 1696.¹⁷

Três anos mais tarde, o capitão William Dampier encontraria “aqui na Bahia cerca de 30 grandes navios da Europa, com dois vasos de guerra do Rei de Portugal para comboiá-los”.¹⁸ A presença frequente de frotas portuguesas em terras brasileiras apenas reforça o caráter mercantil da praça baiana, pois essas ocorrências eram corriqueiras e pertenciam à lógica econômica do sistema colonial atlântico.

A historiadora Katia Mattoso considera a cidade da Bahia um grande centro que reunia todas as riquezas coloniais. Tal posição econômica estaria

¹⁵ FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo, Cia. das Letras, 1997, p. 23.

¹⁶ FRAGOSO, João; Guedes, Roberto; Krause, Thiago. *A América Portuguesa e os Sistemas Atlânticos na Época Moderna: Monarquia Pluricontinental e o Antigo Regime*. Rio de Janeiro, Editora da Fundação Getúlio Vargas, pp.38-40. Sobre a economia colonial baseada na mão de obra africana e os fatores que influenciaram a consolidação da escravidão africana na América ver ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo, Cia. das Letras, 2000.

¹⁷ FROGER, Sier Le. “Relations du Voyage de M. de Gennes au detroit de Magellan, fait em 1695, 1696 et 1697” apud VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo: do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX*. São Paulo, Corrupio, 1987, p. 101.

¹⁸ DAMPIER, William. “Voyages: fait em 1699. Amsterdam, 1705apud VERGER, op. cit., 1987, p. 77.

ligada à função desempenhada pelo principal porto baiano, que, além de importar e exportar produtos variados, redistribuía mercadorias vindas da Europa, da África e da Ásia para várias localidades da América portuguesa.¹⁹

Fundada em 1549, a cidade da Bahia foi a sede da administração portuguesa até a transferência da capital para o Rio de Janeiro, em 1763. No entanto, segundo Avanete Pereira Sousa, a transferência da capital não representou a perda da condição de centralidade econômica da cidade, pois, ao longo dos séculos XVIII e XIX, ela continuou sendo um relevante centro mercantil para a colônia, por localizar-se em um ponto comercial estratégico para o Império atlântico português.²⁰ Para a autora,

Salvador e sua Baía de Todos os Santos tornaram-se estratégicas no interior do Império atlântico português. A cidade manteve-se, ao longo dos séculos XVIII e XIX, como espaço urbano fundamental nas relações comerciais que envolviam o Brasil, a Europa e a África, além de, isoladamente, articular uma rede atlântica de comércio que excluía a Europa e englobava territórios portugueses na África e nas Ilhas Atlânticas.²¹

A imagem a seguir apresenta um panorama ilustrativo da cidade atlântica (cidade da Bahia), desenhada pelo viajante francês Frézier, que permaneceu na Bahia de 26 de abril a 7 de maio de 1714.²²

¹⁹ MATTOSO, Katia. "Bahia opulenta: uma capital portuguesa no Novo Mundo (1549 – 1763)". In: MATTOSO, Katia. *Da revolução dos Alfaiates à riqueza dos baianos no século XIX: itinerário de uma historiadora*. Salvador, Corrupio, 2004, p. 285.

²⁰ 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 e Lisboa, EDUFBA e CHAM 2016, p. 102.

²¹ SOUSA, Avanete Pereira Souza. "Trânsitos mercantis de uma cidade capital (Salvador, séc. XVIII)". In: *Revista Mosaico*, vol. 7, n. 2 (Jul/dez2014), p. 174. Ainda sobre a cidade da Bahia e o poder local concentrado nas mãos de um seletivo grupo social ver SOUSA, Avanete Pereira. *Poder local, cidade e atividades econômicas (Bahia, século XVIII)*. Tese de Doutorado, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP, 2003.

²² FRÉZIER, A. F. *Relation du Voyage de la Mer du Sud aux Côtes du Chily et du Perou. (1712-1714)* apud VERGER, op. cit., 1987, p. 82.

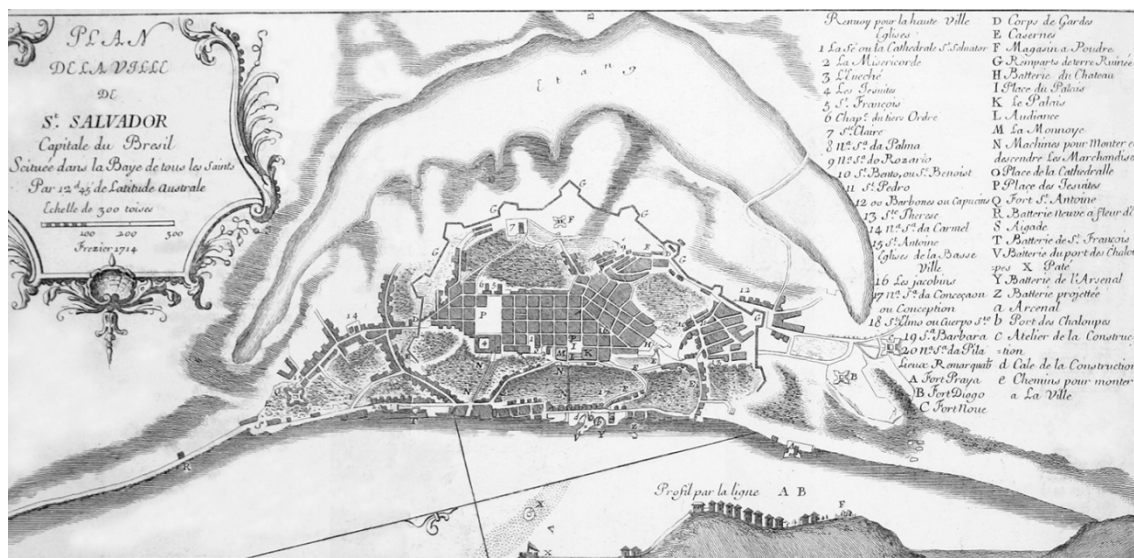


Figura 1 – Cidade atlântica (Salvador), século XVIII

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

Quanto ao roteiro mercantil firmado entre a Bahia e África, as relações comerciais que envolviam as duas costas foram observadas por Luis dos Santos Vilhena. Em seus escritos, o autor ressalta a mobilidade existente entre as duas regiões, afirmando que o acesso aos portos africanos era dado no intuito de “trocar os nossos gêneros de tabaco, açúcar e aguardente por escravos, para trabalharem e servirem nas nossas colônias do Brasil”.²³ Entre tais mercadorias, o fumo foi o produto que mais se destacou como moeda de troca nas relações comerciais com o continente africano, mais especificamente, com a Costa da Mina.

Durante o século XVIII, o fumo possibilitou aos negociantes da Bahia a constituição de um movimento comercial com a Costa da Mina que escapava ao controle de Lisboa. Ou seja, devido ao tabaco, as relações mercantis passaram a ser realizadas de forma bilateral. Naquele período, a Costa da Mina era a principal fornecedora de escravos para a Bahia. Segundo Carlos da Silva Junior,

A imensa maioria dos minas, ardras e jejes na Bahia destinavam-se aos trabalhos nas plantations açucareiras no Recôncavo ou nas atividades de ganho na cidade da Bahia (Salvador). Havia

²³ VILHENA, Luís dos Santos. *A Bahia no século XVIII*. Salvador: Itapuã, vol. 1, 1969, p. 135.

também aqueles enviados para as vilas de Jacobina e Rio de Contas, áreas mineradoras da capitania da Bahia.²⁴

Os escravos falantes das línguas gbê (ardras, minas e jejes) eram provenientes da costa Ocidental africana. O comércio entre as duas costas atlânticas iniciou-se ainda no século XVII. No entanto, as relações comerciais iriam se tornar mais intensas a partir da expedição do Alvará de 1687, que apontava aos capitães negreiros a troca de rota do Reino de Angola, devido ao um surto de bexiga, para a região da Costa da Mina.²⁵

Para Pierre Verger, o principal fator que viabilizou a formação da conexão comercial entre as duas regiões foi justamente o desenvolvimento da cultura do tabaco na Bahia, durante o setecentos. No alvorecer do mesmo século, o padre jesuíta André João de Antonil já descrevia como era realizado o despacho do tabaco na alfândega da Bahia para a Costa da Mina. De acordo com seus relatos, a extração de 13 mil arrobas para a costa africana devia ser arrumada em “cinco mil rolos pequenos de três arrobas, os quais também pagam a setenta réis por cada rolo”.²⁶

Debruçando-se sobre um extrato de carregações de mercadorias da Bahia para a Costa da Mina entre 1767 e 1770, por meio da corveta *Nossa Senhora da Esperança* e *São José*, de quem era capitão Antônio da Costa Basto, podemos avaliar o volume do tabaco transportado por esse capitão na tentativa de “vender, e empregar o seu produto a troco de Escravos”. O extrato possui, ao todo, 51 carregações contendo a quantidade e o valor dos produtos destinados à costa africana. Entre as demais mercadorias (açúcar, aguardente, búzios, sedas e algumas miudezas), o tabaco foi o produto de maior destaque nesse cenário comercial, pois foram importados 1.523 rolos, sendo cada rolo de tabaco baiano avaliado em 12\$800, correspondendo a uma *onça*, moeda da Costa da Mina.²⁷

²⁴ SILVA JUNIOR, Carlos Francisco da. “Ardras, minas e jejes, ou escravos de “primeira reputação”: polífticas africanas, tráfico negreiro e identidade étnica na Bahia do século XVIII”. In: *Revista Almanack*. Guarulhos, n.12, p.11.

²⁵ VERGER, op. cit., 1987, pp. 39-79.

²⁶ VERGER, op. cit., 1987, p. 38. ANTONIL, André João, *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*, introdução e notas de André Mansuy Diniz Silva. São Paulo: Edusp, 2007 [1ª Ed 1711].

²⁷ AHU, Bahia Avulsos, cx. 169. doc. 01. (*Extrato das carregações que o capitão Antônio da Costa Basto levava da Bahia para a Costa da Mina datado de 02 de Janeiro de 1770, Lisboa*).

A ligação comercial existente entre as referidas regiões era norteadada por reciprocidade e pode ser compreendida pelas palavras de Luis Viana Filho, que, em 1946, descreveu que “A Bahia tinha fumo e queria escravos. A Costa da Mina tinha escravos e queria fumo”.²⁸ Tais fatores acabaram por tornar o porto baiano um grande exportador de tabaco e importador de africanos escravizados ao longo do século XVIII.

Caminhos sertanejos: o desembarque de africanos na cidade da Bahia e os roteiros de redistribuição para os sertões da América portuguesa

As levas de escravos importados para o Brasil eram provenientes de diversas regiões da África, sobretudo da África Ocidental e Centro-ocidental. Eles passaram a ser comercializados dentro de uma rede mercantil que possuía ligações firmadas desde o interior do continente africano até regiões mais afastadas do litoral brasileiro. Segundo Alexandre Vieira Ribeiro,

O escravo africano chegava ao porto de Salvador num estado de exaustão física e moral após a longa travessia do Atlântico que durava em torno de dois meses. Em sua terra de origem, fora capturado, posto a ferros, separado de seus familiares, percorrera longas distâncias até ser embarcado em navios apinhados de africanos, onde conhecera as desventuras de uma viagem forçada, convivendo com os maus tratos dos seus condutores, a fome, a sede, a promiscuidade, as doenças e a morte.²⁹

Os escravos chegavam à cidade da Bahia por intermédio da freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia.³⁰ Localizada na região do porto de Salvador, a freguesia era o ponto de chegada de muitos navios carregados com uma variação de produtos para o consumo da colônia portuguesa. Assim como as demais mercadorias (vinhos, farinha de trigo, tecidos

²⁸ VIANA FILHO, Luis. *O negro na Bahia*. Rio de Janeiro, (Coleção Documentos Brasileiros), 1946, p. 67.

²⁹ RIBEIRO, Alexandre Vieira. “E lá se vão para as minas: perfil do comércio de escravos despachados da Bahia para as Gerais na segunda metade do século XVIII”. In: *Anais do XII Seminário sobre a Economia Mineira*, Diamantina- MG, 2006, p. 02.

³⁰ 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. SOARES, Carlos Eugênio Líbano. “Sacramento ao pé do mar: batismo de africanos na freguesia da conceição da praia, Bahia, 1700-1751”, in: *Revista de História Comparada*, Rio de Janeiro, vol. 7, n. 2 (2013), p. 48.

e especiarias), os africanos desembarcavam no local de intenso fluxo comercial, norteados por embarques e desembarques de navios cargueiros.³¹

Ao desembarcarem no porto de Salvador, alguns escravos eram comercializados na praça mercantil baiana e outros eram destinados aos sertões ou cidades costeiras da América portuguesa. Segundo Ribeiro, nos séculos XVI e XVII, os africanos escravizados eram transacionados principalmente para regiões próximas ao porto de desembarque ou regiões de cultivo da cana-de-açúcar. Para o autor, o movimento de compra e venda era pequeno se comparado aos circuitos de redistribuição desenvolvidos nos séculos XVIII e XIX.³²

Com o processo de interiorização da colonização portuguesa sendo consolidado e baseado em um modelo de ocupações e conquistas dos territórios sertanejos, até então encarados como fronteira de colonização por parte da Coroa portuguesa, os primeiros núcleos populacionais começaram a se estabelecer nos sertões. No caso do sertão baiano, a fundação das primeiras vilas estabelecidas às margens dos rios São Francisco e de Contas foi motivado devido à descoberta e, conseqüentemente, à exploração do ouro.³³

Analisando a confirmação da existência de metais e pedras preciosas pelos governos de várias capitanias, a historiadora Albertina Vasconcelos aponta que, na Bahia, a região da Jacobina já era conhecida por possuir cobre, prata e ouro no início do século XVIII. No entanto, para evitar incursões estrangeiras e prejuízos nas lavouras de tabaco e cana-de-açúcar, a Coroa passou a proibir sua extração. Apenas em 1720 foi concedida a liberação

³¹ SILVA JUNIOR, Carlos Francisco da. *Identidades afro-atlânticas: Salvador, século XVIII (1700-1750)*. Dissertação de mestrado, PPGH/UFBA, Salvador, 2011, p. 33.

³² RIBEIRO, op. cit., 2005, p.95. Sobre a produção do açúcar e as origens das economias coloniais americanas, ver SCHWARTZ, *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial 1550-1835*. São Paulo: Cia. das Letras, 1995.

³³ O estudo sobre a interiorização da metrópole foi discutido pela historiadora Maria Odila Leite da Silva Dias, cujo trabalho considera a importância desses trânsitos internos, assim como a vinda da Corte Portuguesa para o Brasil, como fatores determinantes para despertar o processo de independência. In: DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *A interiorização da metrópole e outros estudos*. 2ªed. São Paulo, Editora Alameda. 2009. Sobre a povoação dos sertões baianos, ver TOLEDO, Maria Fátima de Melo. *Desolado Sertão: A colonização portuguesa nos sertões da Bahia (1654-1702)*. Tese de doutorado, Pós-Graduação em História Social da Universidade de São Paulo, 2006, pp. 209-230.

para a exploração dessas minas. A autorização coincide com o período referente à proposta da criação das vilas de Jacobina e Rio de Contas.³⁴

Pouco tempo depois, a efetiva extração de ouro já podia ser percebida a partir das prestações de contas dadas ao rei D. João V, referentes à chegada de ouro proveniente das duas áreas mineradoras. Nas cartas, percebe-se o quanto a administração portuguesa estava preocupada com os descaminhos do ouro, conferindo à casa da moeda o papel de confiscar as entradas e saídas de ouro nos dois distritos a cada três meses. De qualquer forma, o controle da produtividade esteve atrelado à cobrança dos *quintos*, sendo uma conta que deveria ser paga anualmente de julho a julho, e o valor deveria ser abatido de acordo com o volume da produção.³⁵

Já a atividade exploratória de ouro em Minas Gerais expandia-se entre o rio das Velhas e o rio Doce, no intuito de alcançar a região de Ouro Preto. O processo de expansão territorial atingiu outras capitanias e contribuiu para tornar Minas Gerais um espaço de migração e de exploração comercial importante para a economia colonial portuguesa.³⁶

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

A descoberta e posterior exploração do ouro durante o século XVIII, além de gerar receitas bastante positivas para os cofres da Coroa portuguesa, fez surgir um mercado interno, baseado em um avultado comércio de abastecimento da região centro-sul. Este comércio foi responsável pela conexão de vários mercados com diferentes perfis, a saber: os coloniais (das várias capitanias), africanos e reinóis.³⁷

A formação dos circuitos mercantis pautados nos deslocamentos físicos de mercadorias e indivíduos e nos trânsitos de riquezas, especialmente

³⁴ VASCONCELOS, Albertina. *Ouro: conquistas, tensões, poder, mineração e escravidão: Bahia do século XVIII*. Dissertação de mestrado em História, Unicamp, 1998, pp. 39-60.

³⁵ AHU, Bahia Avulsos, cx. 23. doc. 29. (*Carta do Vice-rei Vasco Fernandes Cezar de Meneses ao Rei D. João V sobre a conferência Trimestral pela casa da Moeda do ouro que entra nos distritos de Jacobina e Rio de Contas datado de 07 de julho de 1726, Bahia*).

³⁶ VASCONCELOS, op. cit., 1998, p. 63. Sobre o espaço econômico do ouro, ver MATHIAS, op. cit., 2012.

³⁷ 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, Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2012, p. 35.

metais preciosos, caracterizou o novo espaço econômico sertanejo. A mineração, ao movimentar economicamente os sertões do Brasil, influenciou a constituição de um mercado interno estruturado e marcado por uma intensa circulação de pessoas e mercadorias, inclusive escravos, possibilitando a formação de comunidades sertanejas que, por sua vez, foram incorporadas a um sistema amplo de conexões sociocomerciais no contexto do tráfico atlântico.³⁸

Sendo assim, a descoberta das jazidas auríferas no interior da América portuguesa, na última década do século XVII, possibilitou o crescimento da demanda por escravos destinados às regiões mineiras. Para Mattoso, esse fator contribuiu para que houvesse uma nova remodelação das estruturas ligadas à dinâmica do comércio negreiro, pois o tráfico teve que se adaptar para atender às novas necessidades de mão de obra nos mercados sertanejos.³⁹

Ao longo do século XVIII, o desenvolvimento da economia mineradora esteve associado à mão de obra do escravo africano. O surgimento dos novos mercados consumidores, além de possibilitar a atuação de comerciantes, que realizavam a conexão comercial entre Salvador e os sertões baianos através do processo de redistribuição dos cativos, influenciou no aumento do volume do comércio de escravos para a Bahia.⁴⁰

Daniele Santos de Souza afirma que, no início do século XVIII, houve um crescimento de negociações e um aumento das relações comerciais entre a Bahia e a África, devido, principalmente, à crescente demanda por escravos para trabalhar na extração do ouro e pedras preciosas nas recentes minas descobertas no interior da colônia. O fato de o ouro ter entrado como moeda nas trocas comerciais com a costa africana contribuiu para incrementar o volume do tráfico para a Bahia.⁴¹

³⁸ IVO, Isnara Pereira. *Homens de caminho: trânsitos culturais, comércio e cores nos sertões Da América portuguesa- século XVIII*. Vitória da Conquista, Edições UESB, 2012.

³⁹ MATTOSO, Katia M. de Queirós. *op. cit.*, 1988, p. 53-57.

⁴⁰ RIBEIRO, *op. cit.*, 2005, p. 20.

⁴¹ SOUZA, Daniele Santos de. *Entre o "serviço da casa" e o "ganho": escravidão em Salvador na primeira metade do século XVIII*. Dissertação de mestrado PPGHS/UFBA, Salvador, 2010, p. 32.

Logo, além de realizar as conexões mercantis entre Brasil, África e Europa, o porto baiano desempenhou função significativa para os mercados internos, sendo considerado um dos grandes redistribuidores de escravos para o interior da colônia americana do Império português. A cidade de Salvador constituía-se, portanto, como uma importante praça de redistribuição para o fornecimento de mão de obra para o mercado interno, não só para o interior baiano, como também para as demais capitanias.⁴²

Tendo isso em vista, entendemos que o processo de redistribuição de escravos para os sertões a partir do porto de Salvador estava inteiramente associado ao comércio atlântico e, por isso, deve ser entendido como uma última rota transatlântica, a chamada “terceira perna do tráfico”.⁴³

Assim, a chegada *da terceira perna do tráfico* aos sertões da Bahia foi possível graças à “ação de caçadores de índios, exploradores, missionários, ocupadores, pioneiros e agentes do governo”, que seguiam um modelo de ocupação luso-brasileira pautado na interiorização da colonização portuguesa, tornando possível a abertura de estradas, o que facilitava a mobilidade social e geográfica desses agentes coloniais.⁴⁴

Portanto, as atividades desenvolvidas no espaço sertanejo, como a pecuária e a mineração, influenciaram a abertura de novas estradas a fim de promover o acesso mais facilitado tanto às demais regiões sertanejas quanto às áreas litorâneas da América portuguesa.

A existência das rotas facilitou a circulação de pessoas e mercadorias, fazendo das ditas estradas importantes vias que interligavam a cidade de Salvador com diversas regiões economicamente ativas, sediadas nos sertões da América lusa. No caso do sertão baiano, a ocupação causada pelos processos mineratórios, primeiramente, fez-se presente no Rio das Velhas em 1693, seguida do Itapicuru e Rio de Contas, ambos nas primeiras décadas do século XVIII. De acordo com Erivaldo Fagundes Neves, a atividade mineradora facilitou o estabelecimento de caminhos e vias, percorridos por

⁴² RIBEIRO, *op. cit.*, 2005, p. 113.

⁴³ RIBEIRO, *op. cit.*, 2005, p. 98.

⁴⁴ SANTOS, Márcio Roberto Alves dos. *Fronteiras do sertão baiano: 1640-1750*. Tese de Doutorado PPGH/UPS, 2010, p. 56.

mineradores e vaqueiros. A edificação das vilas de Jacobina e Rio de Contas também foi determinante para a criação da Estrada Real, uma importante via de escoamento de ouro por meio das cabeceiras dos rios Itapicuru e de Contas.⁴⁵

Sobre o caminho que ligava Jacobina e Rio de Contas, a documentação oficial do período aponta que, inicialmente, a abertura teria sido realizada pelo sertanista Pedro Barboza Leal no intuito de auxiliar o trânsito entre as regiões e de controlar a arrecadação dos quintos referentes às minas existentes naquelas localidades sertanejas.⁴⁶

Analizando os caminhos de ouro das Minas setecentistas, a historiadora Sofia Lorena Vargas Antezana considera que todos os caminhos que “vinham” do interior baiano e que tinham como ponto em comum o rio São Francisco, eram considerados *Caminhos dos Sertões* ou *Caminhos da Bahia*. O caminho do sertão partia inicialmente de Cachoeira, atingindo as regiões de Santo Antônio Amaro e Tranqueira. Seguindo a direção das duas localidades, alcançava-se o rio Verde e o rio das Velhas. Chegando à Barra do rio das Velhas, o acesso às regiões mineradoras era facilitado devido à existência de várias estradas em função das minas descobertas.⁴⁷

Em 1711, o roteiro desse caminho foi registrado pela primeira vez por Antonil, que observou a presença de muitas fazendas de gado em meio às

⁴⁵ NEVES, Erivaldo Fagundes & MIGUEL, Antonieta (Orgs.). *Caminhos do Sertão: Ocupação Territorial, Sistema Viário e Intercâmbios Coloniais dos Sertões da Bahia*. Salvador: Editora Arcadia, 2007, p. 17-20.

⁴⁶ AHU, Bahia Avulsos, cx. 18, doc. 11. (*Carta do vice-rei Vasco Fernandes César de Menezes ao rei tratando da abertura de um caminho ligando Jacobina e Rio de Contas, carta datada de 19 de Janeiro de 1725, Bahia*). Sobre a trajetória do Coronel Pedro Barboza Leal e, consequentemente a fundação da vila de Jacobina em 1722, chefiada por este sertanista, ver 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”. IV Encontro Internacional de Jovens Investigadores em História Moderna, Porto, 2015, pp.01-25. Ainda sobre o sertão de Jacobina nas primeiras décadas do século XVIII ver SILVA, Geraldo Antônio da. “*As embrulhadas de Jacobina nunca terão fim*”: criminalidade e justiça na vila de Jacobina (1720-1743). Trabalho de conclusão do curso de graduação, Universidade do Estado da Bahia, Jacobina, 2014.

⁴⁷ 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 Dissertação de Mestrado, PPGH/UFGM, Belo Horizonte, 2006, p.22. Sobre os caminhos sertanejos e os currais da Bahia dentro de um circuito mercantil entre Minas e Bahia ver SANTOS, RAPHAEL FREITAS. *Minas com Bahia: Mercados e Negócios em um circuito mercantil setecentista*. Tese de Doutorado PPGH/UFGM, Niterói, 2013, capítulo 02.

suas paragens.⁴⁸ Segundo Capistrano de Abreu, a condução das boiadas foi determinante para que houvesse a estabilização de alguns moradores em meio aos trajetos do gado. Muitas estradas foram encurtadas, viabilizando o trânsito de pessoas e mercadorias pelos territórios sertanejos.⁴⁹

A historiadora Isnara Pereira Ivo afirma que os sertões eram espaços de grande mobilidade e circularidade, pautados por intercâmbios e trocas culturais. O espaço sertanejo da colônia lusa era norteado por movimentos de pessoas e de produtos vindos de todas as partes Império Ultramarino português.⁵⁰ Os movimentos nos sertões coloniais contribuíram para acelerar a demanda pela mão de obra escravizada, intensificando, portanto, o processo de interiorização da metrópole.

O mapa a seguir reproduz o roteiro dos principais caminhos abertos ao longo do sertão baiano. Segundo Marcio Roberto Alves dos Santos, possivelmente, existiram outras vias, no entanto, as que estão indicadas na figura seriam as estradas mais importantes exatamente por interligarem o Recôncavo Baiano às demais regiões sertanejas.⁵¹

Os caminhos dos sertões eram norteados por um conjunto de rotas que possibilitavam o acesso das áreas de mineração ao centro administrativo colonial (cidade da Bahia). Por esses caminhos ocorriam o transporte de mercadorias e o escoamento de escravizados.

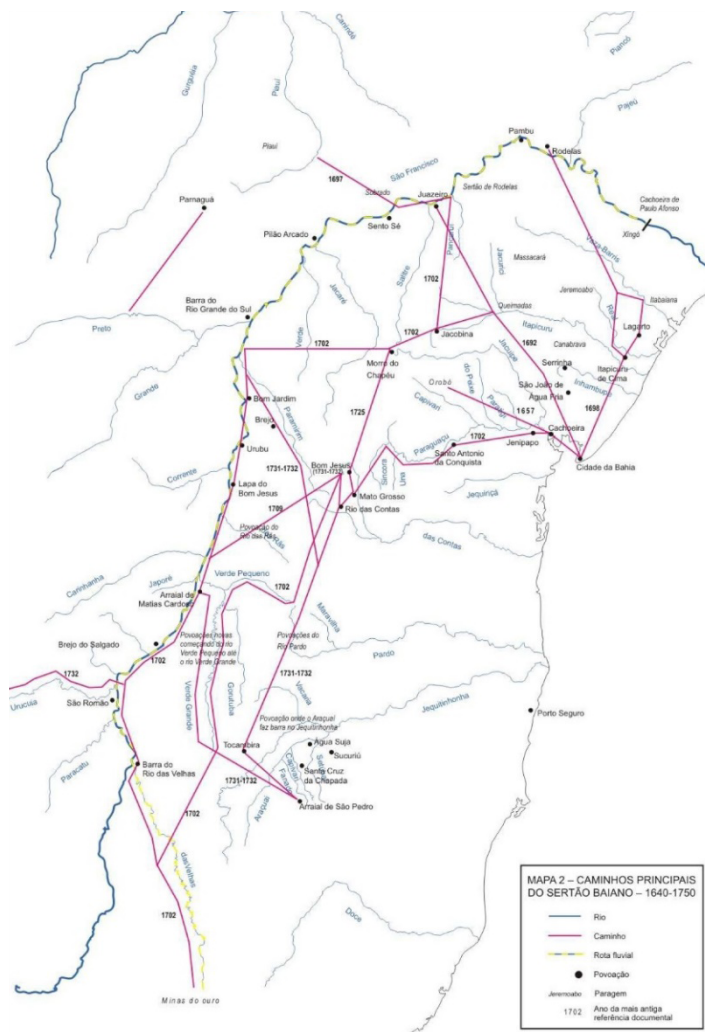
A análise sobre os principais percursos trilhados pelos comerciantes de escravos pode ser visualizada na reprodução a seguir. Além de roteiros específicos, a logística do comércio interno adotou rotas secundárias que proporcionavam o abastecimento da capitania da Bahia e de outros mercados negreiros na América portuguesa.

⁴⁸ ANTEZANA, *op. cit.*, 2006, p. 23. Sobre os caminhos do sertão, ver ANTONIL, *op. cit.*, 2007.

⁴⁹ ABREU, Capistrano de. *Capítulos de história colonial: 1500-1800*. Brasília, conselho editorial do Senado Federal, 1998, p.137.

⁵⁰ IVO, Isnara Pereira. *Homens de caminho: trânsitos culturais, comércio e cores nos sertões da América portuguesa – século XVIII*. Vitória da Conquista, Edições, UESB, 2012.

⁵¹ SANTOS, *op. cit.*, 2010, pp. 160-163.



Mapa 1 – Caminhos principais do sertão baiano – 1640-1750

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

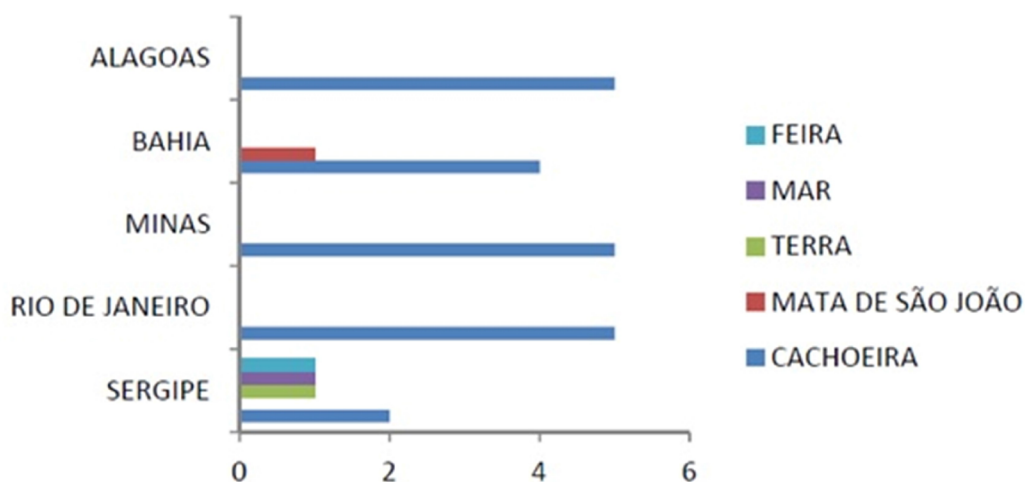


Gráfico 1 – Principais rotas e seus respectivos destinos, 1778- 1798.

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

A principal trajetória percorrida pelos traficantes tinha como ponto inicial a vila de Cachoeira, seguindo a rota de Muritiba e Boqueirão. Assim, os traficantes adentravam o interior, possivelmente, seguindo os percursos desenhados pelos *caminhos dos sertões*. Quanto ao uso dessa rota, no início do século XVIII, Antonil já descrevia que “Partindo da cidade da Bahia, a primeira pousada é na Cachoeira”. Dessa forma, ao longo do período setecentista, essa vila continuou sendo a principal “porta de entrada” aos sertões a partir da cidade de Salvador.⁵²

Em relação a Sergipe, caminhos por *terra* (não identificados) ou por *via marítima* também foram utilizados pelos traficantes. Quanto à única ocorrência da rota definida por *feira pouco*, sobre ela pouco ainda se sabe, mas acredita-se que o percurso faz referência à feira de Capuame, um ponto obrigatório de passagem e comercialização dos bovinos destinados à cidade da Bahia durante os setecentos.⁵³

A *Mata de São João* foi outra rota usada por traficantes para alcançar o interior baiano, mais especificamente o sertão do Sento Sé. Localizada no litoral norte da Bahia, a rota referia-se à freguesia de Nosso Senhor do Bomfim da Mata de São João, uma região usada muitas vezes como cominhos de bovinos vindos do sertão para abastecer a capital e seu recôncavo, devido à sua proximidade com a feira de *Capuame*.⁵⁴

Considerações Finais

Durante o período setecentista, o desenvolvimento da economia colonial baiana estava diretamente associado à mão de obra de africanos escravizados inseridos na sociedade escravista por meio do tráfico atlântico.⁵⁵ Saindo de Salvador, as remessas de escravos adentravam o interior

⁵² ANTONIL, op. cit., 2007. ALMEIDA, Kátia Lorena Novais. *Escravos e libertos nas minas do rio de contas – Bahia, século XVIII*. Tese de Doutorado, PPGHS/UFBA, Salvador, 2012. p. 31.

⁵³ A respeito do processo de territorialização dos sertões baianos através da pecuária e suas conexões com os portos e as praças comerciais do Atlântico Sul, ver HENRIQUE, Juliana da Silva. *A feira de Capuame. Pecuária, Territorialização e Abastecimento (Bahia, século XVIII)*. Dissertação de Mestrado, PPGHE/USP, São Paulo, 2014.

⁵⁴ HENRIQUE, op. cit., 2014, p.17.

⁵⁵ RIBEIRO, Alexandre Vieira. “O comércio de escravos e a elite baiana no período colonial”. In: FRAGOSO, João (Org.). *Conquistadores e Negociantes: história de elites no Antigo Regime nos trópicos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 313.

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

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

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

Referências bibliográficas

ABREU, Capistrano de. *Capítulos de história colonial: 1500-1800*. Brasília, conselho editorial do Senado Federal, 1998.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo, Cia. das Letras, 2000.

ALMEIDA, Kátia Lorena Novais. *Escravos e libertos nas minas do rio de contas – Bahia, século XVIII*, Tese de Doutorado, PPGHS/UFBA, Salvador, 2012.

AMADO, Janaína. "Região, sertão, nação". In: *Revista Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, 1995, v. 8 n. 15.

ANTEZANA, Sofia Lorena Vargas. *Os contratadores dos caminhos do ouro das Minas Setecentistas: estratégias mercantis, relações de poder, compadrio e sociabilidade (1718-1750)*. Dissertação de Mestrado, PPGH/UFMG, Belo Horizonte, 2006.

BERUTE, Gabriel Santos. *Dos Escravos que partem para os portos do Sul: Características do Tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c. 1790-c. 1825*. Dissertação de Mestrado PPGH/ UERGS, 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/UFP, Recife, 2012.

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". IV Encontro Internacional de Jovens Investigadores em História Moderna, Porto, 2015.

DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *A interiorização da metrópole e outros estudos*. 2ªed. São Paulo, Editora Alameda. 2009.

DOMINGUES, Cândido. "Perseguidores da espécie humana": capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII. Dissertação de Mestrado, PPGH/UFBA, Salvador, 2011.

_____. "Na Praya de Nossa Senhora e dos Traficantes: comércio e sociabilidades na Cidade da Bahia setecentista". In: Revista Plurais (UNEB), v. 5, n. 1, (jan-abr/2014).

_____. "Capitães de navios negreiros, Cidade da Bahia – século XVIII". *Anais do IV Encontro Internacional de Jovens Investigadores em História Moderna*, Universidade do Porto, 2015.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MATHIAS, Carlos L. Kelmer. "Preço e estrutura da posse de escravos no termo de Vila do Carmo (Minas Gerais), 1713-1756". In: *Revista almanack braziliense*, nº 06, (novembro 2007).

_____. "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).

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

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

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

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

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 BUNICAMP, 2006.

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

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

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

_____. “O comércio de escravos e a elite baiana no período colonial”. In: FRAGOSO, João (Org.). *Conquistadores e Negociantes: história de elites no Antigo Regime nos trópicos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

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

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

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

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

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

SILVA JUNIOR, Carlos Franciso da. “Ardras, minas e jejes, ou escravos de “primeira reputação”: políticas africanas, tráfico negreiro e identidade étnica na Bahia do século XVIII”. In: Revista Almanack. Guarulhos, n.12, p.11.

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.

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

SOUSA, Avanete Pereira. *Poder local, cidade e atividades econômicas (Bahia, século XVIII)*. Tese de Doutorado, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP, 2003.

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

_____. "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 e Lisboa, EDUFBA e CHAM, 2016.

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

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

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

THOMPSON. Estevam C. *O Atlântico Sul para além da miragem de um espaço homogêneo (Séculos XV-XIX)*. In: Temporalidades Revista Discente do Programa de Pós-Graduação em História da UFMG, Vol. 4, n. 2 (Ago/Dez 2012).

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

VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo: do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX*. São Paulo, Corrupio, 1987.

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

Lista de fontes:

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

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. 169. doc. 01. (*Extrato das carregações que o capitão Antônio da Costa Basto levará da Bahia para a Costa da Mina datado de 02 de Janeiro de 1770, Lisboa*).

AHU, Bahia Avulsos, cx. 23. doc. 29. (*Carta do Vice-rei Vasco Fernandes Cezar de Meneses ao Rei D. João V sobre a conferência Trimestral pela casa da*

Moeda do ouro que entra nos distritos de Jacobina e Rio de Contas datado de 07 de julho de 1726, Bahia).

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

ELTIS; BEHRENDT; RICHARDSON & FLORENTINO, *The Transatlantic Slave Trade: a Database*.