

Tráfico e Traficantes – poder e riqueza dos traficantes de escravos na Cidade da Bahia (1700-1751)

Cândido Eugênio Domingues de Souza*

RESUMO: Preparar uma viagem da Bahia para a costa africana no século XVIII era um processo complexo: providenciar mercadorias de comercialização (tabaco, aguardente, entre outras), alimentação, tripulantes, organizar os custos com credores ou sócios e preparar a documentação para a *Alfândega*. Mas não era terminava aí as preocupações, a salvação da alma era sempre lembrada e assim, deixavam seu testamento para que em caso de morte no mar as cerimônias religiosas fossem feitas por sua alma e para que a família tivesse ciência de seus investimentos e bens. Assim aconteceu com José Pereira da Cruz, capitão da nau de Theodozio Rodrigues de Faria, grande traficante de escravos na Bahia. Pretendo analisar a atuação de alguns desses homens de negócio nesta Salvador Colonial entendendo a sua importância na composição sócio-política.

ABSTRACT: Preparing a travel from Bahia to the African coast in eighteenth century was an arduous process: provide the commercialization's merchandises (tobacco, *aguardente*, among others), the feeding, and the crew, organize the costs with the creditors or partners and prepare the documentation for the *Alfândega*, for example. But the concerns don't stop there. The soul's salvation was always remembered and thus, they left their will to accomplish the religious ceremonies, in case they die on the sea, for their souls and to let their family know about their investments and goods. So it happened with José Pereira da Cruz, that commanded a "nau" whose landlord was Theodozio Rodrigues de Faria, great slave dealer in Bahia. I intend to analyze the performance of some of these business men in Colonial Salvador, understanding its importance in social-political composition.

Esta comunicação tem como intenção buscar conhecer alguns das personagens que estiveram à frente do comércio atlântico de escravos na Salvador da primeira metade dos Setecentos. Para tanto centraremos nossas lentes para a atuação de José Pereira da Cruz e João Lopes Fiúza, dois homens que atuaram de modo distinto na mesma atividade negreira. Esta atividade comercial tornou algumas famílias ricas, outras nem tanto, e fora responsável por dar movimento à maior migração que a humanidade conhecera até meados do século XIX.

O alvorecer do século XVIII viu a intensificação nas relações econômicas entre a região das Minas Gerais, após a recém descoberta do ouro, e a Bahia, formando o que Kelmer Mathias considera um circuito econômico sediado em três pontos: as cidades de Salvador e Rio de Janeiro e a comarca de Vila Rica (2008: 90). Estes laços comerciais já existiam, mas o

* Mestrando em História da Universidade Federal da Bahia. Esta pesquisa conta com o apoio financeiro do CNPq. Agradeço a Carlos Eugênio Líbano Soares, Carlos Francisco da Silva Júnior e Urano de Cerqueira Andrade pela indicação deste documento e conversas esclarecedoras.

ouro requeria, cada vez mais, maior quantidade de escravos para o trabalho e o sonhado enriquecimento dos milhares de pessoas, do Reino ou não, que para lá rumaram seus destinos em busca do Eldorado Lusitano. Ademais, os comerciantes viram o rendoso mercado que se abria no interior do Brasil (BOXER, 2000: 57-87). O comércio ganhava mais vigor nas terras de Todos os Santos.

“Muitos negociantes residem sempre na Bahia, pois é uma praça em que se faz um comércio importante. Os negociantes que vivem aqui são ricos, dizem, e possuem muitos escravos em suas casas” (DAMPIER *apud* VERGER, 2002: 103, nota 29). Certamente nem todos os comerciantes instalados na Bahia dispunham da riqueza que o capitão Willian Dampier quisera transmitir, pois havia muitos que comercializavam produtos secos e molhados e que não alcançaram tanto poderio, porém, uns tantos fizeram fortunas. Não se pode pensar que Dampier falava somente de um tipo de comerciante, mas as características da economia colonial levam-nos a não ter dúvida quanto à presença dos comerciantes de escravos - ao menos os maiores deles - entre aqueles ricos homens de negócio. Na Bahia diversos homens se aventuravam neste lucrativo negócio, que, no entanto, detinha uma grande possibilidade de perdas dos investimentos. Em 1726 a galera Nossa Senhora da Madre de Deus, da qual era senhorio o Capitão André Marques, cujo capitão era Antônio Coelho de Oliveira, foi atacada por holandeses entre a Costa da Mina e São Tomé, O mesmo André Marques ainda sofreria com os ataques holandeses em 1732, desta vez com um vaso em sociedade com José Ferreira de Souza ver (VERGER, 2002: 176-78).¹

Nos mares e na costa africana, piratas e ataques das nações inimigas colocavam em risco todo o vaso; as intempéries naturais não devem ser descartadas em momento algum; a mortalidade também contribuía para aumentar as adversidades e neste caso o prejuízo poderia vir a qualquer momento para os negociantes, ou mesmo acometer seja qual fosse o indivíduo da embarcação, desde o embarque até a venda no retorno da empreitada o escravo representava, também, uma perda em potencial uma vez que a alimentação e o acondicionamento não eram das melhores e as doenças estavam sempre presentes em cada porto. (KLEIN, 2004: 130-160)

Ainda assim, a historiografia do comércio negreiro mostra-nos o quanto esse era rentável, o que corrobora para a tese de vários autores como Manolo Florentino e João Fragoso, de que este comércio é uma chave para entender a acumulação endógena na América Portuguesa (MANOLO e FRAGOSO, 1990: 58-59).

¹ APB, Colonial, Ordens Régias nº. 21, doc. 101a.

Já diria Kátia Mattoso “senhor de engenho, lavradores de cana ou de tabaco e comerciantes não são categorias sociais de contornos nítidos e precisos” (MATTOSO, 2004: 295). É isso que notamos ao seguir as pistas deixadas por estas pessoas que mercadejavam africanos entre uma e outra costa atlântica.

Na documentação seus nomes encontram-se dispersos em arquivos, longe nos tempos e espaços, e mesmo quando o encontramos em um fundo arquivístico – livros de notas, alvarás, cartas patentes, além dos registros cartoriais, como livros de batismo, óbitos ou casamento - as informações podem ser escassas ou limitadas à burocracia referente àquele órgão que a produziu. Somente um árduo cruzamento de fontes proporciona o conhecimento das pessoas como comerciante de escravos e de alguns aspectos do comércio ou mesmo da vida destas personagens. Tentamos conhecer um pouco de algumas personagens para que tenhamos uma pequena amostra do que era a diversidade de comerciantes de escravos.

José Pereira da Cruz: morrer em trânsito

“Por não saber o que Deus Nosso Senhor de mim quer fazer”, José Pereira da Cruz iniciava sua despedida das terras brasílicas ditando seu testamento em 14 de janeiro de 1750. Ainda que Deus já soubesse o que o encontraria no mar, José considerava aquele texto mais como uma precaução que uma despedida; um típico ato da fé católica que garantiria sua “alma no caminho da salvação” e, que, sendo também parte da burocracia estatal assegurar-lhe-ia o cumprimento de seus compromissos ainda em aberto, e de suas vontades testamentais.²

Nascido em São Martinho, na cidade do Porto, José Pereira da Cruz era “filho legítimo de Domingos Pereira, e de Catherina da Roza, já defuntos” e casado na “Freguesia dos Santos Velhos da Corte, e Cidade de Lisboa, com Anna Marta da Encarnação” de quem era viúvo e não tinha filhos. Afirmava, contudo que tinha um “filho bastardo” e herdeiro, que estava na casa de Joseph da Cunha Barreyros, indicado como seu terceiro testamenteiro, o amigo Joseph da Cunha tutorava o menino Manoel enquanto seu pai iria à Costa da Mina. É intrigante notar que Francisco Gonçalves Dantas, um médio comerciante de escravos desta praça, também não se casou (SILVA JR., 2009: 40). Estaríamos diante de um padrão de negreiros, não muito abastados, que pensavam em retornar mais rápido que os outros mais aquinhoados?

José Pereira torna-se importante para nosso interesse por estar envolvido com várias pessoas a quem devia, dividia carregações ou, ainda, confiava seus bens e filho, no que

² Arquivo Público da Bahia (APB), seção Judiciário, 07/3195/09, testamento de José Pereira da Cruz.

poderíamos considerar uma rede de negociantes e agentes na qual sempre cabia mais algum participante. O capitão Manoel Antonio Matheus é um exemplo. Em seu poder ficaram vários móveis, letras de risco e de direitos de Angola e Costa da Mina além de muitos de seus papéis. Matheus também tinha interesses comerciais com Cruz devendo-lhe uma letra de 298\$020 réis de “principal com seu avanço [juros] de vinte por cento”. Os dois ainda compartilhavam uma cargação no valor de mais de setenta e seis mil reis levada por Joseph Gonçalves dos Santos, mestre da Nau Bom Jesus de Vila Nova, que estivera na Bahia por arribada e seguiu para a Índia. Isso mostra-nos que o comércio necessitava de uma comunidade de confiança, cujos membros tanto podiam cuidar de responsabilidades financeiras quanto familiares – lembrando de Joseph da Cunha Barreyros, em cuja casa estava o herdeiro Manoel; ao tempo que indica o quanto dispersas eram as atividades destes comerciantes, assunto sobre o qual voltaremos adiante.

A experiência de Pereira da Cruz na viagem atlântica - Cruz fez ao longo de sua vida, pelo menos, quatro viagens para África - e em seu comércio o assegurou uma sociedade com o grande comerciante Theodozio Rodrigues de Faria.³ Este ficou imortalizado na história baiana por introduzir o culto ao Senhor do Bonfim após ser salvo de uma tempestade em alto mar e por pagar a decoração do templo da Colina Sagrada (OTT, 1969: 35-39).

Ao ditar seu testamento Cruz preparava-se para capitanear a nau *Nossa Senhora do Rosário e Santo Antonio*, cujo dono era Theodozio, e que partia para a Costa da Mina levando uma cargação de 4:916\$980 (lê-se quatro contos novecentos e dezesseis mil e novecentos e oitenta réis). Neste valor estavam inseridas todas as despesas de uma viagem negreira, além da moeda de troca: o tabaco. Não é explicado por qual motivo Theodozio responde por 300 rolos, enquanto Cruz, somente por duzentos deles que foram fornecidos pelo próprio Faria, perfazendo um montante de 1:595\$217.

Do resultado da venda dos escravos cabia a Faria retirar o valor de 300 rolos de tabaco e mais os “seus gastos”, os quais creio que sejam referentes ao tabaco. José Pereira da Cruz já havia quitado sua parte nos acertos ficando devendo apenas os 200 rolos de fumo a Theodozio Rodrigues; cabia-lhe receber, no torna viagem, 600\$000 de soldo como capitão, como ficou acordado e 30\$000 do soldo de um escravo seu que o acompanhara na viagem.⁴ A presença escrava nos navios negreiros não era uma novidade e representava uma peça importante no tabuleiro atlântico “pela necessidade de um elo de comunicação entre ao demais tripulantes e

³ <http://www.slavevoyages.org/tast/database/searc.faces>. Acessado em 08/10/2008.

⁴ APB, seção Judiciário, maço 08/3257/53, inventário de José Pereira da Cruz.

as ‘cargas’, para saber o que murmuravam os escravos encarcerados no porão e prevenir revoltas” (RODRIGUES, 1999: 36).

Descontadas todas as despesas em ambas as costas dividir-se-ia em partes iguais todo o “ganho que Deos der”.⁵ Aqui mais uma vez aparece a fé católica ao ditar seus últimos desejos. Considerados por Keith Thomas como detentores de “um tipo de fé mágica”, resquícios da Igreja do medievo, os homens do mar, nas palavras de Jaime Rodrigues, não professava uma fé ortodoxa, tampouco “mágica”, “mas sim uma fé que parecia ter implicações políticas ou de ordem prática mais evidentes”. Para exemplificar, o mesmo autor toma os traficantes da Bahia que, grosso modo, eram devotos de São José – coincidentemente o nome de nossa personagem – e o Senhor de Bonfim (RODRIGUES, 1999: 38-40).

O mar que tanto cruzara, de sua segunda casa tornou-se sua morada eterna. José Pereira da Cruz morreu na volta da viagem, ainda próximo da Costa da Mina. Entre “limitados bens” que levava consigo e que fizera questão de arrolar no testamento, foram vendidos “fora da praça” pelo seu testamenteiro e parceiro comercial, Gregório Pereira, com licença das autoridades competentes, por não valerem muito.⁶

Dos bens inventariados podemos concluir que Jose Pereira não era um homem de posses. A maioria de seus móveis era velha, mas parece garantir-lhe um conforto não comum às casas da época. Em geral as casas coloniais tinham poucos cômodos e uma mobília simples, a maioria das vezes já bem velha como se depreende da realidade ora tratada (ALGRANTI, 1997: 83-154). Seu ouro estava em poucas jóias e acessórios e não ultrapassaram os 38\$500 réis; a prata, sempre presente à mesa para compor uma atmosfera de requinte e *status* – ainda que diminuto – foi avaliada em 36\$750.

Cruz deixou somente quatro escravos, um crioulo e três africanos de São Tomé, estes eram responsáveis pelo serviço da casa. Isso demonstra seu pouco investimento em escravaria, como também reflete que seus negócios não estavam presos à praça de Salvador ou a uma fazenda de terras. Espalhados por várias localidades, no que poderíamos pensar numa economia em movimento, através de “letras de comércio” e carregações, sempre comprando e revendendo, e ao que parece, reinvestindo os lucros nestes negócios e no negreiro, Cruz não necessitaria de grande quantidade de escravos só mesmo o suficiente para satisfazer suas necessidades domésticas e comerciais.

Como já vimos Cruz não retornou a Salvador. De sua viagem chegaram 53 “captivos” vivos: “46 negros, moleções, e moleques” e “7 negras, moleconas, e molecas”, tais “qualidades”

⁵ APB, seção Judiciário, 07/3195/09, testamento de José Pereira da Cruz.

⁶ APB, seção Judiciário, maço 08/3257/53, inventário de José Pereira da Cruz.

querem evidenciar o porte físico e uma idade aproximada de cada escravo (KARASCH, 2000: 37). Dos desembarcados, seis “negros” faleceram, restando 47 escravos que foram vendidos entre 14 de Abril e 10 de setembro de 1750 pelo valor de 6:340\$960.

A jornada de José Pereira da Cruz descortina um tipo de traficante de escravos: o que investe e viaja, participando de todas as fases da empreitada. Longe de ser somente um componente de uma empresa negreira ou armador de uma embarcação, Cruz era o capitão da galera, e em suas mãos estava, mais diretamente, o destino de vidas e de investimentos, cabendo-lhe a responsabilidade de não somente conduzir o vazo à costa africana e retornar a Salvador, como de coordenar o comércio a ser feito e pagamentos de tributos.

João Lopes Fiúza: entre costas e mercês

A visão que se tem acerca dos comerciantes de escravos é de que todos eles eram afortunados senhores coloniais. José Pereira da Cruz é um exemplo de que aqueles não eram necessariamente abastados, e, novas pesquisas trarão mais nomes mostrando o quanto disperso, entre homens e mulheres, estava esta atividade. Não podemos, contudo, pensar que, apesar de conhecermos a agência dessas personagens, os grandes empresários eram poucos. Está cada vez mais provado o quanto estes dominavam a distribuição de escravos durante todo o período escravista brasileiro; o que não podemos é ater-nos a uma idéia do *exclusivo* do grande capital e esquecer os tantos outros que participaram conforme suas possibilidades financeiras.

João Lopes Fiúza é uma personagem que podemos tomar como exemplo de alguém que se aventurou na travessia atlântica em busca da riqueza brasílica e teve sucesso. Vindo ao encontro de seu irmão mais velho Nicolau Lopes Fiúza, João deixou sua Viana do Castelo em algum momento do final do século XVII para iniciar uma carreira promissora como agente comerciante de seu irmão (FLORY, 1978: 124-5.). Como aconteceu seu ganho e acréscimo de cabedal não temos pistas, mas a ajuda de um parente já instalado – seu irmão - facilitaria seu caminho ao sucesso. O já capitão da Companhia de Infantaria da ordenação dos distritos de Nossa Senhora da Ajuda, João Lopes Fiúza casou-se com Dona Teresa Eugenia Meneses, integrando-se à tradicional família Monis Barretto.⁷ O matrimônio dera ao casal dois filhos e uma filha e, como crê Rae Flory, rendera a João Lopes a compra de seu primeiro engenho. O

⁷ Sobre a patente ver APB, Seção Colonial-Provincial, livro 337, *Patente de capitão de Ordenação Passada a João Lopes Fiúza*, 31-jan-1708, p. 78-78v. Agradeço a Urano de Cerqueira Andrade pela indicação deste documento e de tantos outros.

Engenho de Baixo teria sido adquirido por aquele através da compra e do dote da esposa (FLORY, 1978, p. 126).⁸

Sua atuação no tráfico de escravos ainda pode revelar mais sobre as primeiras décadas de sua atuação em Salvador, contudo a documentação é rara acerca desta fase de sua vida, deixando apenas indícios que nos permitem saber que desde cedo fora dono de uma importante frota de navios que faziam comércio no Atlântico inclusive com a Costa da África. Em 22 de dezembro de 1702 João Lopes enviava uma petição onde se dizia ser

senhor e possuidor de uma charrua, por invocação Nossa Senhora do Bom Sucesso, de que é capitão João Nunes, a qual queria mandar com negocio para a Costa da Mina, a buscar escravos, para esta cidade, o que não podia fazer sem licença [...], pedindo-me [Rodrigo da Costa, Governador e Capitão Geral do Estado do Brasil] lhe concedesse licença para esta viagem por se achar o número diminuto de quatro embarcações que era dele, e havia ido para Lisboa e Angola. (grifos meus)⁹

Mostrava-se um homem de vários negócios atlânticos dos quais não se tem muitas notícias. Os alvarás de licença para comercializar escravos na África calam-se sobre sua atuação por décadas. A família Fiúza volta a constar na documentação desta atividade somente em 1751 – dez anos após a morte de João Lopes – desta vez numa lista real dos beneficiados com o direito de traficar escravos na Costa da Mina, nela está o nome de seu primogênito, João Lopes Fiúza Barretto. O inventário dos bens tampouco indica uma continuidade de João Lopes nesta atividade.

É curioso notar que o, já citado e único, alvará de licença para ir comercializar escravos na África, que temos notícia de João, é datado de 1702, e coincidentemente Kelmer Mathias aponta uma única carregação de escravos dele na Vila do Carmo entre os anos de 1700 e 1710. Como não temos o ano preciso da procuração passada por Fiúza não podemos garantir que tenha sido a mesma viagem, mas o sendo, isso explicaria muito de sua ascensão econômica uma vez que mandara 307 escravos para as minas o que representaria uma grande quantia em dinheiro, inclusive com grande possibilidade de o recebimento ser em ouro (KELMER MATHIAS, 2008: 114). Para termos uma idéia o preço do escravo, que já tinha sofrido a inflação da década anterior, entre 1711 e 1720, na Bahia era de 197\$609, enquanto na Vila do Carmo, sua média, era de 345\$399 (KELMER MATHIAS, 2008: 102). Teria João Lopes feito somente esta viagem mesmo? Creio ser pouco provável. Talvez fora sócio de seu

⁸ A grande maioria das informações sobre João Lopes Fiúza provem de seu inventário, quando não será indicada: APB, Seção Judiciária, 1571/2040/05/07, *Testamento e Inventário de João Lopes Fiúza*, 1741.

⁹ APB, seção Colonial, alvarás, maço 440, p. 1f. A ortografia foi atualizada e as abreviações desdobradas.

irmão em duas viagens que Nicolau armou em 1705 e 1706, mas se for verdade ambos os alvarás silenciam acerca disso. João Lopes não consta, outras vezes, na lista de Mathias Kelmer somente na já citada, o que nos garantiria continuar ele mandando escravos para Minas Gerais.¹⁰ O que me leva a crer na continuidade dos negócios negreiros de Fiúza é a citação de seu filho, como já dissemos, na importante lista das 24 embarcações que poderiam negociar com a Costa da Mina. Ainda tem muito a pesquisar para sairmos do mundo das divagações!

Pensar a escalada do minhoto João Lopes é facilitar a percepção de como o português conseguia fazer fortunas no além-mar. A aquisição de um engenho era o que todos aspiravam, bem como, o título de senhor de engenho, como bem mostrou Antonil (ANTONIL, 1982: 75). Mas a sociedade colonial demandava a aquisição de honrarias e o pertencimento a algumas instituições e João Lopes Fiúza foi em busca deste *status* (MASCARENHAS, 1998: *passim*). Luis Cezar de Meneses, Governador e Capitão Geral do Estado do Brasil “teve por bem prover na pessoa de João Lopes Fiúza pelos respeitos acima” a “patente do posto de Capitão da Companhia de Infantaria da ordenação dos distritos de Nossa Senhora da Ajuda” de Salvador por ocasião do “falecimento de Nicolau Lopes Fiúza”.¹¹ Este foi apenas o primeiro posto que o futuro sargento-mor galgaria; João também foi “membro da Ordem de Cristo e das Ordens Terceiras dos Franciscanos e dos Carmelitas”, (FLORY e SMITH, 1978: 576; SCHWARTZ, 1999: 227). Na política local, foi procurador e vereador da Câmara de Salvador, uma das mais importantes do Império Lusitano (RUY, 1996: 349).

O investimento em terras fica sobre-representado no inventário de seus bens. À posse do Engenho de Baixo e de suas terras, somou-se um engenho menor, o São Pedro de Tararipe, e diversas “sortes” de terras em Santo Amaro (Sítio da Patatiba), em São Francisco do Conde, em Lagarto entre outras. Para fazer girar uma economia tão gigantesca e, diferente da conhecida há pouco de José Pereira da Cruz, João Lopes, quando morreu em 1741, possuía 338 escravos espalhados por suas diversas propriedade, o que lhe colocava-o no posto de proprietário de maior fortuna (monte-mor) entre os inventários desta primeira metade setecentista, na Salvador colonial.¹² Se não podemos afirmar muito acerca de sua vida como traficante de escravos, muito sabemos sobre outras atuações deste rico homem de negócio.

¹⁰ APB, seção Colonial, alvarás, maço 440, pp. 37v e 51v.

¹¹ APB, Seção Colonial-Provincial, livro 337, *Patente de capitão...*, 31-jan-1708, p. 78-78v.

¹² APB, Seção Judiciária, 1571/2040/05/07, *Testamento e Inventário de João Lopes Fiúza*, 1741.

Conhecemos um pouco dos traficantes da Salvador colonial. Suas ações na sociedade baiana demonstram o quanto desempenharam importantes papéis na reprodução da sua riqueza e construção sócio-cultural. Seus lucros garantiram-lhe decorar igrejas, casar entre famílias poderosas, ocupar altos postos militares e políticos, adquirir engenhos no Recôncavo e/ou formar redes comerciais em Salvador, que se estendiam pelo interior da colônia, ou se alçavam para além-mar. Não é de espantar do fato de terem gozado de “elevado conceito social”, como nos lembra Jaime Rodrigues (2000: 127-129)

BIBLIOGRAFIA

- ALGRANTI, Leila M. “Famílias e vida doméstica”, in Laura de M. e Souza (org.), *História da vida privada no Brasil: cotidiano e vida privada na América portuguesa*, São Paulo: Cia. das Letras, 1997, p. 83-154.
- ANTONIL, André J. *Cultura e opulência do Brasil*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Ed. da USP, 1982. (Reconquista Brasil; nova sér.; V. 70).
- BOXER, Charles. *A idade de ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.
- FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras: uma história do tráfico entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Cia. das Letras, 1997.
- FLORY, Era Jean. *Bahian society in the mid-colonial period: the sugar planters, tobacco growers, merchants, and artisans of Salvador and the Recôncavo, 1680-1725*. Tese de PhD. University of Texas, 1978.
- FLORY, Rae e SMITH, David G. “Bahian Merchants and Planters in the Seventeenth and Early Eighteenth Centuries”. In: *The Hispanic American Historical Review*, v. 58, nº 4, nov/1978, pp. 571-594. www.jstor.org, acessado em novembro de 2007.
- FRAGOSO, João e FLORENTINO Manolo, *Mercados e Formas de Acumulação: os comerciantes de grosso trato da praça do Rio de Janeiro, c. 1790-1830*. Rio de Janeiro: Programa Nacional de Pesquisa Econômica (PNPE), jun/1990, Série Fac-símile Nº. 41.
- KARASCH, Mary. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. Trad. Pedro Maia Soares. São Paulo: Cia. das Letras, 2000.
- KELMER MATHIAS, Carlos L. “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)*, nº 158 (1º semestre de 2008), pp. 89-129.
- KLEIN, Herbert S. *O Tráfico de Escravos no Atlântico*. Trad. e revisão Francisco A. Moura Duarte et alli. Ribeirão Preto, SP: FUNPEC, 2004.
- MASCARENHAS, Maria José R. *Fortunas Coloniais: Elites e Riquezas em Salvador – 1760-1808*. Tese de doutorado, USP, 1998.
- MATTOSO, Kátia. “Bahia Opulenta: uma capital portuguesa no Novo Mundo (1549-1763)”. In: *Da Revolução dos Alfaiates à Riqueza dos Baianos no século XIX: itinerário de uma historiadora*. Salvador: Corrupio, 2004.

OTT, Carlos. “A transformação do culto da morte da Igreja do Bonfim em santuário de fertilidade” In: *Afro-Ásia*. Salvador: CEAO, nº. 8-9, 1969, p. 35-39.

RIBEIRO, Alexandre V. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador (c. 1680-1830)*. Dissertação de Mestrado, UFRJ, 2005.

RODRIGUES, Jaime. “Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (sécs. XVIII e XIX)”. *Revista Brasileira de História*, v. 19, nº 38, 1999, p. 15-53.

_____. *O Infame Comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas, SP: Ed. da Unicamp/CECULT, 2000.

_____. *De Costa a Costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola para o Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Cia. das Letras, 2005.

RUY, Affonso. *História da Câmara Municipal da Cidade do Salvador*. 2 ed aumentada. Salvador: Câmara Mun. de Salvador, 1996. Coleção Cidade do Salvador, nº 02.

SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos: Engenhos e escravos na sociedade colonial: 1500-1835*. São Paulo: Cia. Das Letras, 1999.

SILVA JR. Carlos F. “Tráfico, traficantes e agentes na Bahia Setecentista”. *Revista de História* (UFBA), nº 1 (1º semestre de 2009), pp. 37-52. Disponível em: www.revistahistoria.ufba.br acessado em 18/05/2009.

VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII ao XIX*. 4ª ed. Salvador: Corrupio, 2002.