

## **A centralidade/capitalidade econômica de Salvador no século XVIII**

O objetivo deste texto é demonstrar a condição de centralidade/capitalidade econômica da cidade de Salvador ao longo do século XVIII.

O século XVIII é tido pela historiografia como a idade de ouro da Bahia. Do ponto de vista político, configura-se como momento de pleno desenvolvimento das instituições centrais e periféricas da monarquia portuguesa em território local. No que se refere à questão econômica, assiste-se à total consolidação dos circuitos produtivos e comerciais internos e externos à capitania, que tinham em Salvador o ponto de convergência por excelência. É também o momento de consubstanciação de um sistema financeiro local, a partir do incremento da capacidade de arrecadação da cidade. De outro modo, há uma clara expansão da rede urbana em toda a América Portuguesa, o que permite constatar a posição cimeira da cidade de Salvador em uma estrutura urbana visivelmente hierarquizada.

Em essência, reportaremos à relação entre a ideia ou o conceito de centralidade/capitalidade e a função efetiva da cidade de Salvador ao longo do século XVIII. Se forem observadas outras cidades/sede, no interior do império português e da própria América Portuguesa, Salvador apresenta aspectos econômicos e políticos peculiares que lhe impõem tal condição. Importa, assim, demonstrar como esta centralidade foi se forjando ao longo do século a ponto de alcançar amplitude geopolítica.

Uma cidade/capital tem papel e importância ímpares. Afinal, conforme definição de Allié,<sup>1</sup> uma capital se diferencia do espaço geográfico urbano que ocupa, posto preencher, devido ao papel de gestão e de dominação assumido, dupla função: por um lado, tutela a própria cidade sob a qual está assentada e, por outro, influencia, ainda, as cidades cujos aparelhos político-administrativo e econômico encontram-se a ela submetidos. Apoiada sobre o território de uma cidade, a capital desdobra suas funções e as difunde num espaço estatal, de tal maneira a selecionar as redes de vilas mercantis e a decompor o seu policentrismo.

É assim que a decisão política não parece suficiente para o estabelecimento e a afirmação de uma capital, mas é ainda necessário sustentar sua centralidade e, para tanto, as formas de organização e representação do poder tornam-se fundamentais na definição do grau e nível de capitalidade de determinado centro urbano. Mesmo porque, conforme afirma Catarina Madeira Santos, o conceito de capitalidade traz em si diferentes dimensões e, assim, só é possível

[...] falar de capitalidade na condição de este centro chegar a repercutir a sua influência num determinado espaço, ou seja, sobre um Estado, independentemente da configuração que este assuma. Há, portanto, a considerar uma vertente dinâmica, expressa na capacidade que o centro tem de estruturar e estabelecer hierarquias no interior de um território e com ele sustentar ligações. Trata-se, afinal, de analisar a rede sobre a qual se realiza a articulação entre o centro e suas periferias.<sup>2</sup>

Nessa perspectiva, a capitalidade estaria expressa em representação política que se materializava em estratégias de controle e espraiamento por ampla área geográfica e abarcaria várias escalas. Talvez assim se pudesse recorrer a alguns termos do arsenal conceitual da geografia, utilizados por Russel-Wood ao tratar das “periferias”, levando-se em consideração que o conceito de periferia reporta-se, imediatamente, ao de centro ou núcleo central. O autor evoca os termos *umland* (área imediatamente adjacente a um núcleo); *hinterland* (área mais distante, ampla. Lugares ligados de forma econômica e cultural ao centro principal); e *vorland* (“localidades que não têm continuidade territorial com o núcleo, mas em relação às quais o núcleo tem uma intensa conexão”) na tentativa de explicar as relações entre os núcleos centrais constituídos e suas possíveis áreas de influência.<sup>3</sup>

---

1 Paul Allié, *L'invention du territoire*. Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 1980, p. 92.

2 Catarina Madeira Santos, *Goa é a chave de toda a Índia. Perfil político da capital do Estado da Índia (1505-1570)*. Lisboa: CNCDP, 1999, p. 23.

3 Anthony J. R. Russell-Wood, “Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808”, *Revista Brasilei-*

Esses conceitos são interessantes e nos ajudam a explicar a centralidade econômica da cidade de Salvador, pois permitem refletir sobre as áreas de influência contíguas territorialmente (*umland* e *hinterland*), mas também sobre as áreas que não apresentam contiguidade com o centro da rede (*vorland*), como, por exemplo, os portos africanos que negociavam intensamente com Salvador.

A centralidade pode também ser vista como a combinação, em determinado momento, das atividades econômicas, das funções políticas e administrativas, da prática social, da representação coletiva, que contribui para o controle e a regulação do conjunto da estrutura da cidade,<sup>4</sup> pois:

“[...] é na cidade que se encontram os fluxos das redes (econômicos, políticos e culturais) que sustentam sua centralidade enquanto lugar de troca, comunidade política, ponto de importância simbólica”.<sup>5</sup>

Levando-se em consideração as diversas teorias acerca da centralidade urbana, o que importa é procurar apreender o que possibilita melhor explicar o nosso objeto. Nesse caso, todas elas apresentam aspectos a serem considerados no estudo da centralidade/capitalidade econômica da cidade de Salvador no século XVIII. Entretanto, enfatizaremos a teoria dos lugares centrais (definição que foi proposta, em 1933, por W. Christaller) – concebida para tentar explicar as cidades contemporâneas, mas que se encaixa bem na explicitação do nosso objeto de estudo –, que se refere à relação entre capital e interior numa perspectiva espacial e hierarquizada. Hierarquia, sobretudo, econômica, determinada pela lógica da condição econômico-financeira e fiscal e pelas necessidades de circulação mercantil. Os lugares centrais de Christaller<sup>6</sup> são definidos pela abrangência da *hinterlândia* mercantil, sobre a qual se tem domínio e poder, bem como se estabelece um tipo de relação baseada na regra da diferença e em que os papéis específicos de cada localidade acabavam por definir quem era centro e quem era periferia. Com base nessa teoria, poderíamos, então, afirmar, a partir de uma releitura de Sposito,<sup>7</sup> que a centralidade de Salvador estaria, sobretudo, na condição de ponto

---

*ra de História*, São Paulo, v. 18, n. 36, 1998, p. 4. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-01881998000200010&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01881998000200010&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 13 abr. 2015.

- 4 Manuel Castells, *A questão urbana*. São Paulo: Ed. Paz e Terra, 2000.
- 5 Flora Medeiros Lahuerta, *Geografias em movimento: território e centralidade no Rio de Janeiro Joanino (1808-1821)*. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) FFLCH-USP, São Paulo, 2009.
- 6 Walter Christaller, *Central places in Southern Germany*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, 1966.
- 7 Maria Encarnação B. Sposito, “O centro e as formas de expressão da centralidade urbana”. *Revista de Geografia*. São Paulo: UNESP, p. 1-18, 1991.

de convergência/divergência, de nó do sistema de circulação econômica, de lugar para onde todos se deslocavam para a interação destas atividades.

## A cidade de Salvador: “Cabeça de Estado” e “Empório do Universo”

“Cabeça de Estado”. Era assim que os documentos da época, século XVIII, referiam-se à cidade de Salvador, indicando, de partida, a centralidade que a cidade exercia no interior da capitania da Bahia, da colônia e do império, sendo tal terminologia associada a comando, poder e controle.<sup>8</sup> “Empório do Universo”. Foi assim que o viajante inglês Thomas Lindley<sup>9</sup> a denominou um século depois, fato, dentre tantos outros, que nos leva a afirmar que, se<sup>10</sup> houve alguma perda de importância com a transferência da capital para o Rio de Janeiro, em 1763, esta não alterou a condição de centralidade/capitalidade econômica da cidade.

De fato, local de encontro de rotas comerciais internas e externas à capitania; entreposto fundamental na redistribuição de produtos importados para outras capitanias e na saída de produtos locais para o exterior, Salvador configurava-se como porto centralizador, possuidor de múltiplas faces.<sup>11</sup> Uma face atlântica, que contemplava desde o comércio com a Europa, África e Ásia, como dizia Russell-Wood,<sup>12</sup> a uma navegação interna, como atestou Lindley,<sup>13</sup> em 1802, e uma face terrestre, interiorizada através da agricultura de subsistência em diferentes espaços de sua *umland* e *hinterland*, com os quais mantinha relações comerciais e influência política.

8 Ver neste volume o estudo de Guida Marques sobre Salvador como cabeça do Estado do Brasil no século XVII.

9 Thomas Lindley, *Narrativa de uma viagem ao Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional/Brasiliense, 1969, p. 160.

10 O “se” decorre do fato de, ao que parece, Salvador ter continuado a exercer o papel de metrópole colonial. O Marquês de Lavradio, ao ser nomeado vice-rei do Estado do Brasil, em 1769, queixava-se de ter que ir da Bahia, onde exercia, até então, o posto de governador-geral da capitania, para o Rio de Janeiro, a nova capital. Em seus lamentos estava a alegação de que, para o governador do Rio de Janeiro, “passou só o título de vice-rei [...]” “porque tudo o mais que é de honrosas e proveito ficou na Bahia [...]”. Luís de Almeida Soares Portugal Lavradio. *Cartas da Bahia (1768-1769)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional/Ministério de Justiça, 1972, p. 244-246. Carta escrita a Joaquim Inácio da Cruz em 29 de julho de 1769.

11 Pinto de Aguiar (Ed.), *Aspectos da economia colonial*. Salvador: Progresso, 1957, p. 6; José Jobson de Andrade Aruda, *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980, p. 191.

12 Anthony J. R. Russell-Wood, “A projeção da Bahia no Império Ultramarino português”. In: *Anais do IV Congresso de História da Bahia*. Salvador: Instituto Histórico e Geográfico da Bahia; Fundação Gregório de Mattos, 2001.

13 Lindley, op. cit., p. 170-171.

Salvador e sua Baía de Todos os Santos tornaram-se estratégicas no interior do império atlântico português. A cidade mantivera-se, ao longo dos séculos XVIII e XIX, como espaço urbano fundamental nas relações comerciais que envolviam o Brasil, a Europa e a África, além de, isoladamente, articular uma rede atlântica de comércio que excluía a Europa e englobava territórios portugueses na África e nas Ilhas Atlânticas. Conforme informa Vilhena, no final do século XVIII, o comércio entre Salvador e as Ilhas dos Açores e Madeira era bem expressivo e consistia na “importação de vinho, aguardente, louça inglesa de pó de pedra, algum pano de linho curado, linhas e pouca carne de porco” e na “exportação de açúcar e aguardente de cana”.<sup>14</sup>

Ao tempo em que, de Salvador, se exportavam mercadorias como o açúcar, o tabaco, couro, a aguardente, o melado, o algodão, o arroz, o cacau, o café, a madeira e o azeite de baleia,<sup>15</sup> de Portugal, importavam-se gêneros manufaturados, como tecidos, louças, ferragens, pólvora, chumbo, alcatrão, farinha de trigo, vinho, vinagre e azeite de oliva; da Índia, tecidos e especiarias e, da África, escravos e cera.<sup>16</sup> Muito antes das incursões ultramarinas, a coroa portuguesa já apoiava o comércio internacional, fazendo com que, para Portugal, convergissem mercadorias de diversas partes. Lisboa tornara-se centro de uma rede de redistribuição de gêneros oriundos de toda a Europa, bem como “de empórios orientais como o golfo Pérsico, a Índia, a Indonésia, a China e o Japão”.<sup>17</sup> As descobertas marítimas antes marcaram um tempo caracterizado pelo aumento do volume, de disponibilidade, de variedade e de menor custo de tais mercadorias do que, propriamente, inauguraram uma nova era de afluxo de produtos totalmente desconhecidos para os portugueses.<sup>18</sup>

Gêneros europeus e, principalmente, subprodutos da agricultura americana, como o tabaco e a cachaça, movimentavam o comércio direto e específico entre a Bahia e a África, principalmente a partir da entrada gradual, porém definitiva, no decorrer do século XVIII, de comerciantes baianos e portugueses, fixados na Bahia, no tráfico de escravos.<sup>19</sup> Da Bahia, saíam anualmente para a África – onde, segundo Francisco

---

14 Luis dos Santos Vilhena, *A Bahia no século XVIII*. Salvador: Itapuã, 1969, p. 59.

15 Arquivo Histórico Ultramarino [AHU] - Conselho Ultramarino [CU], Bahia, Castro Almeida [CA], cx. 13, docs. 2320-2321; cx. 52, docs. 9724-9725 e 9730-9731; cx. 68, docs. 13.037-13059; cx. 68, docs. 13144-13146.

16 José Antônio Caldas, *Notícia geral de toda esta capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*. Salvador: Beneditina, 1951, p. 220.

17 AHU-CU, Bahia, CA, cx. 94, docs. 18296-18315 e cx. 105, docs. 20521-20526.

18 Anthony J. R. Russell-Wood, *Um mundo em movimento: os portugueses na África, Ásia e América (1415-1808)*. Lisboa: Difel, 1998, p. 194.

19 Pierre Verger, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos (dos séculos XVI a XIX)*. São Paulo: Corrupio, 1987, p. 24-25.

Pyrard de Laval, as pessoas eram muito ávidas de ferro e de toda sorte de quinquilharias –<sup>20</sup> mais de doze embarcações, carregadas de fazendas, da Índia e da Europa, de aguardente e de outros gêneros da terra. No retorno, traziam escravos e cera. Muitos negociantes, em determinadas transações comerciais, costumavam fazer o registro público da carga de suas embarcações, a exemplo de Manoel Álvares Pereira, que, em 1720, fez o registro de uma carga contendo 250 escravos; Pedro Mendes Monteiro, que, em 1734, registrou 180 negros “vindos da Costa”; Manoel Rodrigues, João Batista Gomes, José Francisco da Cunha, Miguel Francisco, Domingos Álvares Viana, que declararam mercadorias enviadas para Angola, Costa da Mina e Benin, entre 1667-1733.<sup>21</sup> Em um manuscrito anônimo, provavelmente de fins do século XVIII, seu autor, em capítulo intitulado “Do comércio ativo e passivo daquela dita comarca e cidade do Salvador”, fazendo alusão ao comércio Bahia/África, refere-se, inclusive, a uma entrecortada relação comercial entre Salvador e Moçambique, registrando licenças reais, de 1750 a 1760, em 1764, 1773, 1774 e 1785, concedidas por solicitação de certos comerciantes que venderam lá toda a sua carga e retornaram à Bahia com escravos, búzios e caril, sendo que este último gênero teve pouca aceitação na Bahia.<sup>22</sup>

Ao longo de todo o século XVIII, inúmeras foram as referências, por parte de cronistas e viajantes, acerca do dinamismo e da vultuosidade das atividades comerciais e produtivas da capitania da Bahia e de sua capital.<sup>23</sup> Ainda que a intenção desses indivíduos fosse registrar outros aspectos da vida da cidade, não lhes passava despercebido o seu caráter de centro mercantil e nem a sua predominância em relação a outros espaços urbanos.<sup>24</sup> De fato, como assinala Amaral Lapa,<sup>25</sup> a expansão colonial portuguesa teve, na cidade de Salvador, lugar estratégico, central. “O mercado de trocas, a nível internacional, [dominava] de longe todas as atividades comerciais e financeiras

---

20 Francisco P. de Laval, *Viagem*. Porto: Livraria Civilização, 1944, v. 2, p. 225.

21 Caldas, *Notícia...*, p. 229; Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), *Livro de Notas*, n° 39, fl. 3v, 26v, 210; n° 41, fl. 12, 13, 62v, 175v, 182v; n° 46, fl. 188; n° 50, fl. 6v; n° 52, fl. 175.

22 “Discurso preliminar, histórico, introdutivo com natureza de descrição econômica da comarca e cidade do Salvador”. In: Manoel Pinto de Aguiar, *Aspectos da economia colonial*. Salvador: Progresso Editora, 1957, p. 145-147; Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (BNRJ), II, 33, 29, 60.

23 Moema Parente Augel, *Visitantes estrangeiros na Bahia oitocentista*. São Paulo: Cultrix, 1980, p. 3-26.

24 Ver correspondência entre José da Silva Lisboa, futuro visconde de Cairú, e Domingos Vandelli, diretor do Real Jardim Botânico de Lisboa, em 1781. Em extensa carta, Silva Lisboa dizia ser “[...] o comércio na Bahia [...] amplo e variado, tanto o interior, como o exterior. É uma coisa bela ver aportar ao cais da Bahia mais de 40 embarcações pequenas cada dia, carregadas de víveres e de tudo o necessário para o uso da cidade [...]”. AHU-CU, Bahia, CA, cx. 57, doc. 10.907.

25 José Roberto do Amaral Lapa, *A Bahia e a carreira da Índia*. São Paulo: Companhia Editora Nacional/Editora da Universidade de São Paulo, 1968, p. 1.

da Bahia”, viabilizando lá fora o consumo de produtos primários e trazendo “para o mercado consumidor interno bens aqui não produzidos, quer seja manufaturados ou mesmo alimentício”.<sup>26</sup> E, talvez, seja essa característica de “amplo mercado” que sustentou e manteve, durante séculos, a condição de centralidade/capitalidade da cidade de Salvador.

## Elementos da centralidade econômica local

Sem sombra de dúvidas, Salvador polarizava sua hinterlândia e exercia, em relação a esta, efetivamente, funções econômicas centrais. Ao mesmo tempo, inseria-se numa intrincada rede de articulações em diferentes escalas espaciais. O que significa dizer que sua influência como “espaço central” alcançava áreas e territórios longínquos e descontínuos.

A relação da cidade com sua área mais contígua, ou seja, com o Recôncavo, assentava-se de maneira primordial na produção de açúcar e de tabaco e, de forma menos sistemática, na cultura de gêneros de subsistência.

De fato, a produção de gêneros tropicais para exportação foi elemento fundamental para a ocupação e o povoamento das terras conquistadas pelos portugueses na América. O açúcar e o fumo constituíam, como afirmara Silva Lisboa, “a base sólida do comércio da Bahia”<sup>27</sup> e a força motriz de sua economia. O açúcar, naquele momento, supriu a falta de um excedente regular que pudesse ser prontamente incorporado às atividades comerciais até então desenvolvidas pela coroa,<sup>28</sup> enquanto o fumo logo passara a figurar no cenário internacional, atingindo os mercados europeus e asiáticos, mas foi na condição de moeda de troca no tráfico transatlântico de escravos que se consolidou entre os principais produtos de exportação<sup>29</sup>. Enfim, a cidade de Salvador tornou-se o principal núcleo articulador de multifacetada política econômica que tinha como base a produção de açúcar e de tabaco, tendo no Recôncavo a região agrícola mais significativa.<sup>30</sup>

---

26 Katia M. de Queirós Mattoso, *Bahia: a cidade de Salvador e seu mercado no século XIX*. São Paulo: Hucitec; Salvador: Secretaria Municipal de Cultura, 1978, p. 239-240.

27 Citado por Cristiana Ferreira Lyrio Ximenes, *Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos (1750-1808)*. Tese (Doutorado em História) – PPGH-UFF, Niterói, 2012, p. 64.

28 Luis Felipe de Alencastro, *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 29.

29 Ana Paula de Albuquerque Silva. “A lavoura fumageira do Recôncavo da Bahia: uma tentativa de caracterização (1773-1831).” Disponível em: <<http://www2.ufrb.edu.br/reconcavos/index.php/quarto-seminario-estudantil-de-pesquisas-cahl>>. Acesso em: 5 mar. 2015.

30 Mattoso, *Bahia...*, p. 26.

O açúcar era cultivado e produzido em diferentes localidades no Recôncavo da Bahia e no próprio termo de Salvador, a exemplo de Pirajá, Matoim, Cotegipe, Itaparica e Paripe, e de vilas como São Francisco do Conde, Santo Amaro, Cachoeira, Maragogipe, Muritiba e, já no final do XVIII, Nazaré. Nestas localidades, funcionavam, em 1710, 146 engenhos de vários tipos. No final desta década, o volume de açúcar remetido do porto de Salvador para o reino era de cerca de 507.500 arrobas/ano.<sup>31</sup> Em 1720, a produção caiu para 420.000 arrobas/ano. Entre 1736 e 1766, foram 173 mil caixas de açúcar, numa média de 5,7 mil caixas/ano e, entre 1778-1789, 144 mil caixas, o que equivalia a cerca de 12 mil caixas/ano.<sup>32</sup> Durante um período de trinta anos, há uma clara conjuntura de crise da produção açucareira, superada em momento posterior, como atestam os estudos de Ribeiro. Segundo este autor, na década de 1770, a exportação de açúcar na Bahia era de 10 mil caixas/ano, cerca de 440.000 mil arrobas, que subiu para 480 mil no decênio seguinte e para 760 mil, em finais de 1790.<sup>33</sup> Em 1817, o número de engenhos em operação na capitania chegou à casa de 400.<sup>34</sup> A produção de açúcar se espraiara por outras capitanias próximas à capitania da Bahia, como Ilhéus e Porto Seguro, mais ao sul, além da capitania de Sergipe, ao norte. O reflexo da condição central de Salvador em relação a essas localidades demonstrava-se no cômputo de tal produção como parte da produção baiana. Havia um claro atrelamento dessas capitanias à cidade de Salvador, não apenas, como já é sabido, político-administrativo, mas, ainda, econômico.<sup>35</sup>

As plantações de tabaco espalhavam-se por outros lugares da capitania, por quase todo o agreste baiano, cuja produção seguia para Cachoeira e, de lá, para Salvador. Mas o destino final do fumo seria ainda Portugal e África, onde era apreciadíssimo.<sup>36</sup> No próprio termo da vila de Cachoeira, havia uma grande concentração da cultura do fumo. Estimava-se que, na primeira década do século XVIII, 1.500 fazendas eram as responsáveis pela produção de 35 mil rolos/ano. Entre 1750 e 1766, as exportações anuais de fumo alcançaram 320 mil arrobas, chegando a 615 mil na década de 1780. Ao que parece, na década de 1790, os preços do tabaco atingiram o patamar mais elevado do século,

---

31 André João Antonil, *Cultura e opulência do Brasil*. São Paulo: Melhoramentos, Brasília, INL, 1976, p. 140.

32 Sylvio C. Bandeira de Mello Silva et al., *Urbanização e metropolização no Estado da Bahia: evolução e dinâmica*. Salvador: Centro Editorial e Didático da UFBA, 1989, p. 87-88.

33 Alexandre Vieira Ribeiro, *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c. 1750-1800)*. Tese (Doutorado em História Social) – IFCS-UFRJ, Rio de Janeiro, 2009, p. 49-62.

34 Silva et al, op. cit., p. 87.

35 Stuart B. Schwartz, *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 91-93.

36 Ibid., p. 85.

reação ao incremento do tráfico negreiro naquele período com o crescente fluxo de embarcações que partiam do porto de Salvador em direção à Costa da Mina. Enquanto na década de 1750 a média anual de navios para aquele território africano era de 10 embarcações, na última década do Setecentos essa média sobe para 18 navios, que carregavam sempre grande quantidade de fumo.<sup>37</sup>

Em síntese, em finais do século XVIII, a capitania da Bahia produzia anualmente cerca de 1.750 toneladas de açúcar, o que correspondia a uma média de vinte mil caixas e 6.600 toneladas de tabaco, mais ou menos trinta mil rolos. Os subprodutos da cana, aguardentes e melaços, também eram aproveitados e, não raras vezes, exportados, bem como consumidos localmente.<sup>38</sup>

A produção para exportação não ocupava toda a atividade agrícola do rico entorno da Baía de Todos os Santos e da hinterlândia da cidade de Salvador. Localidades mais próximas como Jaguaripe, Maragogipe, Campinhos, Saubara, Capanema e Nazaré especializaram-se na produção de farinha de mandioca, comercializada nas próprias vilas e, principalmente, destinada a suprir a demanda da capital que, nos dois últimos decênios do século XVIII, possuía cerca de 50 mil habitantes, e cujas estimativas apontam para um consumo anual de mais de um milhão de alqueires,<sup>39</sup> o que corresponderia a quase 14 milhões de litros. De acordo com Barickman,<sup>40</sup> a farinha representava cerca de 88% de todos os gêneros que entraram no Celeiro Público, entre 1785, ano em que tal instituição fora criada, e 1850, enquanto que outros grãos como feijão, arroz e milho, correspondiam a apenas 12%. De um “dilatado recôncavo”, como o denominou Agostinho José Bernardes, funcionário régio, saíam provimentos oriundos das

[...] costas e rios de Itaparica, Jaguaripe, Estiva, Aldeia, Nazaré, Jacoruna, Capanema, Maragogipe, Cachoeira, Iguape, Saubara, Santo Amaro, São Francisco, Goiba, Paraguaí Mirim, Loreto, Madre de Deus, Santo Estevão, Passé, Maré, Cotegipe, e outros em tal forma que seguramente se podem contar mais de cem transportes por semana que de todos esses portos chegam aos cais da Cidade de todos de Barra adentro com caixas de açúcar, rolos de tabaco, toda qualidade de víveres, louça vermelha e vidrada, telha, tijolo, madeiras, piaçabas, e outros muitos gêneros da primeira necessidade e de comércio interior, formando um todo de muitos centos de mil cruzados qua a cidade lhe retribui em mercadorias de Portugal que vai fazer um segundo e terceiro comércio

---

37 Ribeiro, *A cidade de Salvador*, p. 55.

38 Ximenes, *Bahia e Angola...*, p. 64-65.

39 *Ibid.*, p. 65.

40 B. J. Barickman, *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 91.

pelas Vilas e Povoações do Continente, e em moeda corrente para balancear a exportação com a importação.<sup>41</sup>

Gêneros de subsistência, como a mandioca, o arroz, o feijão, o milho e, bem depois, também produtos de exportação, como café e cacau, passaram a vir, uns e outros, do oeste e sul do Recôncavo, bem como de outros lugares mais distantes, como Camamú, Cairú, Boipeba, Porto Seguro e Rio de Contas, transformadas em núcleos de abastecimento de Salvador e das zonas açucareiras.<sup>42</sup>

Nas capitânias de Ilhéus e de Porto Seguro, outra atividade se destacava: a exploração de madeira de lei, empregada, de forma especial, na construção naval. Também nessa esfera, reinava o comércio com a cidade de Salvador, para onde se destinava a maior parte da madeira que abastecia ribeiras como Itapagipe e Preguiça, de propriedade privada, e, sobretudo, os arsenais da Marinha em Salvador, de onde também era enviada para o Arsenal da Marinha, em Lisboa.<sup>43</sup>

Concretamente, o comércio de alimentos provenientes de “barra adentro”, ou seja, de localidades situadas no interior da própria capitania, dominava, de longe, o tráfego de embarcações no porto de Salvador. Conforme continuou a registrar, em 1797, mais detalhadamente, o já citado funcionário régio:

Estes transportes se reduzem a Chalupas, Sumacas, Barcos e Lanchas, dos Portos de Inhambupe, Itapicuru, Itapoan, Morro, Cahirú, Jequiriçá, Una, Boipeba, Camamú, Rio de Contas, Ilhéus, Patiju, Santa Cruz, Porto seguro [...] (que) [...] conduzem caixas de açúcar, farinha de mandioca, arroz, feijão, milho, peixes salgados, madeiras de todas as qualidades, mastreações para navios, casca de mangue para curtumes, cabos e betas de Ambé, algodões, café, e outros gêneros que abundam na População. Esta importação se balanceia com a exportação de mercadorias que vem de Portugal, com obras dos artesãos da cidade, com gêneros do País [...].<sup>44</sup>

As atividades econômicas de exportação e o comércio de alimentos para a subsistência eram complementados pela criação de gado bovino proveniente dos sertões da

---

41 AHU-CU, Bahia, CA, cx. 94, doc. 18305 - *Relação dos navios e transportes que entraram e saíram no porto da Bahia no anno de 1797*. Datada de 10 de maio de 1798. Apud Ximenes, op. cit., p. 79.

42 Silva et al., *Urbanização...*, p. 91.

43 Marcelo Henrique Dias, *Economia, sociedade e paisagens da capitania de Ilhéus no período colonial*. Tese (Doutorado em História) – PPGH-UFF, Niterói, 2007.

44 AHU-CA, Bahia, CA, cx. 94, doc. 18305 - *Relação dos navios e transportes que entraram e saíram no porto da Bahia no anno de 1797*. Datada 10 de maio de 1798. Apud Ximenes, *A Bahia e Angola...*, p. 79.

capitania, onde ocupava os vales dos principais rios, sobretudo do São Francisco.<sup>45</sup> A pecuária, assim como a mineração, foi a responsável pela abertura e consolidação de vários caminhos que ligavam os sertões ao litoral e às áreas mineradoras das Gerais.<sup>46</sup> É através do gado que Salvador se conecta com áreas descontínuas e distantes de sua hinterlândia, na condição de principal consumidora da carne. Era da Câmara de Salvador que emanavam as mais importantes leis acerca da comercialização do produto, bem como o sistema de tributação que lhe era devido.<sup>47</sup>

Distante cerca de cinco léguas da cidade de Salvador, ficava a Feira de Capuame, onde eram comercializadas as inúmeras cabeças de gado que abasteciam a cidade e o Recôncavo, como alimento e nos engenhos movidos a tração animal.<sup>48</sup> Havia, ainda, próximo a Salvador, a importante Feira de Mata de São João, em terras também pertencentes à Casa da Torre de Garcia D'Ávila.<sup>49</sup> O gado percorria longo caminho e passava por vários registros antes de chegar ao matadouro da capital. Os superintendentes destes registros se encarregavam de fazer a contagem e aplicar a devida tributação sobre o comércio da mercadoria. A primeira de tantas outras que ainda incidiriam sobre o produto final. A cidade demandava grande quantidade de carne, que era vendida nos vários açougues e talhos. A média anual de consumo, entre 1715 e 1750, era de 6 a 10 mil cabeças, número que, entre 1791 e 1811, elevou-se a mais de 18 mil cabeças e, mesmo assim, a falta do produto nos açougues traduzia-se em uma das principais queixas da população às autoridades locais.<sup>50</sup>

Em Salvador, o couro, “a partir da década de 1720, passou a representar um dos principais gêneros de exportação na balança comercial baiana”.<sup>51</sup> Os vários curtumes espalhados pelo entorno da cidade tratavam, processavam e conservavam o couro que

---

45 Antonil, *Cultura e opulência...*, p. 199.

46 Silva et al., op. cit., p. 91.

47 Avanete Pereira Sousa, *A Bahia no século XVIII: poder político local e atividades econômicas*. São Paulo: Alameda, 2012.

48 Luiz R. B. Mott, “Subsídio à história do pequeno comércio no Brasil”. *Revista de História*. São Paulo: USP, 1976, v. LIII, n.º 105, p. 88. Sobre a Feira de Capuame ver Juliana da Silva Henrique, *A Feira de Capuame: pecuária, territorialização e abastecimento (Bahia, século XVIII)*. Dissertação (Mestrado em História) – FFLCH-USP, São Paulo, 2014.

49 Angelo Emílio da Silva, *As ruínas da tradição: a Casa da Torre de Garcia D'Ávila – família e propriedade no nordeste colonial*, Tese (Doutorado em História Social) – FFLCH-USP, São Paulo, 2003, p. 168.

50 Arquivo Municipal de Salvador [AMS]. Livro de Ofícios ao Governo, 1710- 1760, fl. 45; *Livro de Registro da Renda e Despesa do Matadouro, 1791-1811*, fl. 63ss.

51 Ximenes, *Bahia e Angola...*, p. 68. A autora se refere a uma estimativa feita por Oliveira Mendes que indicava que a cidade de Salvador exportava anualmente para Portugal cerca de 16 mil vaquetas, o que rendia um total de doze contos e oitocentos mil réis.

seria enviado para a Europa e a ser utilizado para embalar os rolos de tabaco exportados. A quantidade de couro consumida para tal finalidade era de difícil mensuração, mas o custo para embalar cada rolo ficava em torno de 1.300 réis.<sup>52</sup>

Na Bahia, a bovinocultura foi a principal responsável pela abertura e consolidação de vários caminhos e estradas, ligando o litoral aos sertões. Entretanto, as atividades auríferas e mineradoras também ocasionaram a abertura de estradas de conexões internas e externas à capitania. Com estes caminhos por terra, viu-se, por um lado, o incremento das relações com as zonas pastoris e com Salvador, o que facilitou o ir e vir da população e a circulação e comercialização de produtos. Por outro, as cabeceiras do rio de Contas acabaram por tornar-se o principal ponto de bifurcação das vias de comunicação para a capitania de Minas Gerais e, internamente, para Jacobina, Vale de São Francisco e Salvador.<sup>53</sup>

Assim como a carne verde, o pescado constituía-se alimento de idêntica importância para a dieta alimentar da população da cidade de Salvador, sendo parte da atividade pesqueira da capitania direcionada a complementar a demanda da capital. Por conta disso, das vilas do sul, como Porto Seguro e Ilhéus, chegavam semanalmente a Salvador mais de vinte embarcações trazendo toda sorte de peixes, como garoupas e meros salgados.<sup>54</sup>

As áreas de mineração formavam territórios geográficos restritos, porém, economicamente concentrados. Os dois únicos núcleos mineradores da Bahia, Jacobina e Rio de Contas, situavam-se na encosta e na parte meridional da Chapada Diamantina, respectivamente. As minas existentes nestas localidades produziram, de fins do século XVII a meados do XVIII, quantidade significativa de ouro. A existência, por volta de 1725, de 700 bateias em Jacobina e 830 em Rio de Contas, e a criação, no ano subsequente, de duas Casas de Fundição nas referidas vilas, testemunham o peso econômico das jazidas ali encontradas para as receitas metropolitanas, embora não tivessem parâmetro com a produção das Minas Gerais. A produção aurífera dessas localidades era enviada para Salvador e, de lá, exportada para o reino. Das bateias de Jacobina e do Rio das Contas, foram exportadas para o reino, entre 1729 e 1732, através da Casa da Moeda da Bahia, cerca de 75 mil oitavas de ouro.

Das mais diversas atividades comerciais desenvolvidas em Salvador, a de maior peso foi certamente o comércio de escravos, oriundo das relações comerciais externas com o continente africano, ou seja, o tráfico transatlântico de escravos, e não apenas pelo

---

52 Thales de Azevedo, *Povoamento da cidade de Salvador*, Salvador, Itapuã, 1969, p. 158; AMS, *Atas da Câmara*, 1641-1749, fl. 115, 330.

53 Silva et al., *Urbanização...*, p. 90.

54 *Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro* [DH]. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1928- ..., v. 54, p. 71.

montante de capitais envolvido, mas, ainda, pelo fato do seu produto, o escravo, ser indispensável à organização econômica colonial: da economia de exportação à economia interna. No final do século XVIII, quando a economia baiana estava bastante aquecida, o comércio entre Salvador e a costa africana alcançou o montante de 720:000\$000 (setecentos e vinte contos de réis). Cerca de 92% desse total relacionava-se ao tráfico de escravos.<sup>55</sup> A reprodução de parte de uma tabela feita por Ribeiro<sup>56</sup> nos dá uma noção do volume de escravos desembarcados em Salvador no século XVIII:

Quadro 1: Estimativas do volume de escravos desembarcados em Salvador (1710-1800)

Ano	Alden	Viana	Goulart	Verger <sup>1</sup>	Manning	Eltis	Santos	Ribeiro
1701-10			70.000		86.400	76.868		53.303
1711-20			70.000		67.200	85.993		67.240
1721-30			66.256	14.250	63.400	69.451		53.207
1731-40			47.520	47.500	49.000	32.712		38.517
1741-50			46.016	41.468	39.200	39.160		46.795
1751-60	63.500		38.416	24.615	34.400	33.913		36.421
1761-70	29.500		41.446	19.267	36.000	43.852		50.522
1771-80	31.500		29.816	15.554	30.000	34.506	47.032	57.435
1781-90	24.000		20.233	12.234	32.700	34.918	50.933	56.796
1791-1800	39.000	63.850	62.301	40.842	53.100	59.689	74.524	69.406

Fontes: Stuart B. Schwartz, *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p. 283; Luís Viana Filho, *O negro na Bahia: um ensaio clássico sobre a escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1988, p. 155 e 157; Maurício Goulart, *Escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975, p. 215, 216 e 272; Pierre Verger, *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. 661-663; Patrick Manning, "The slave trade in the Bight of Benin, 1640-1890". In: Henry A. Jeremy; Jan S. Hogendorn (Eds.), *The uncommon market. Essays in the economic history of the Atlantic slave trade*. New York: Academic Press, 1979, p. 136-138; David Eltis, "The Volume and Structure of the Transatlantic Slave Trade: A Reassessment." In: *The William and Mary Quarterly*, v. 58, Issue 1, 2001, p. 36; Corcino Medeiros dos Santos, "A Bahia no comércio português da Costa da Mina e a concordância estrangeira". In: Maria Beatriz Nizza da Silva (Org.), *Brasil – colonização e escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000, p. 236-237; Alexandre Ribeiro, *O tráfico de escravos e a Praça mercantil de Salvador (c. 1680c. 1830)*. Dissertação (Mestrado em História Social) – PPGHIS-UFRJ, Rio de Janeiro, 2005, anexo 2, p. 114-118.

55 Ribeiro, *A cidade de Salvador...*, p. 63

56 *Ibid.*, p. 68

Embora cada autor tenha utilizado metodologia diferente na computação desses dados, eles demonstram que o fluxo comercial de escravos da África para Salvador foi intenso e contínuo, embora tenha tido períodos de menor expressividade, motivados por conjunturas adversas. Segundo Ribeiro,<sup>57</sup> outros estudos demonstram que, do século XVI até meados do XIX, Salvador recebeu 1.349.724 escravos africanos, cifra que representa cerca de um terço de todo o contingente desembarcado no Brasil nesse período. O que nos permite concluir pela centralidade econômica dessa praça mercantil no comércio internacional de escravos.

Em síntese, pode-se concluir que havia uma clara dependência econômica da *umland* e da *hinterland* em relação à cidade de Salvador – para onde se destinava a produção, quer de subsistência, quer de exportação, a ser escoada, bem como fluxos comerciais diversos. Essa relação de influência, controle e poder econômicos, por um lado, dinamizava e dava fôlego às atividades produtivas e comerciais dessas áreas, mas, por outro, submetiam-nas a um exclusivismo comercial que causava certo desconforto aos habitantes e setores produtivos de várias vilas – obrigados a enviar os produtos de sua subsistência para o mercado da capital –, posto privar-lhes da liberdade de consumo e de comércio.<sup>58</sup>

Das principais vilas produtoras de farinha e outros gêneros de subsistência, por exemplo, como as vilas de Camamú, Cairu, Boipeba, Maragojipe, Jaguaripe, Santo Amaro e Rio de Contas, brotavam questões relativas à falta de liberdade na escolha do produto a ser cultivado, definição que obedecia à necessidade de provimento do núcleo urbano central, ou seja, de Salvador, bem como em sua comercialização, sobretudo a obrigatoriedade de se comercializar “barra a dentro”, o que significava, na maioria das vezes, exportar apenas para Salvador. Reclamações compartilhadas pela população das vilas de Barra do Rio das Contas, Barcelos e Maraú, na capitania de Ilhéus, bem como em Alcobaça, Prado e Caravelas, na capitania de Porto Seguro. Essas queixas frequentemente se transformavam em requerimentos às câmaras dessas vilas, instrumento através do qual se cobravam ações das municipalidades no sentido de minorar as interferências econômico-fiscais dos poderes da capital.<sup>59</sup>

Movimento semelhante ocorria com criadores de gado das vilas de Cachoeira, Abrantes, São Francisco do Conde e, sobretudo, de vilas do sertão, Água Fria, Urubu, Itapicuru de Cima e Jacobina, em que a reivindicação central, expressa em diversos documentos, consistia no fim da obrigatoriedade de respeitar as regras do monopólio da carne verde, impostas pela Câmara de Salvador, que os condicionava

---

57 Ibid., p. 69-72.

58 Sousa, *A Bahia no século XVIII...*, p. 139.

59 APEB. *Câmaras do Interior*. (1766-1799).

a vender, por preço tabelado, exclusivamente para os marchantes registrados na cidade. Estes, por seu turno, demandavam normas mais flexíveis e mais vantajosas na comercialização do produto.<sup>60</sup>

Dos pequenos comerciantes, dos quatro cantos da capitania, surgiam críticas à preponderância da cidade de Salvador, sobretudo no que dizia respeito à tributação excessiva e à imposição de preços, pesos e medidas<sup>61</sup>. Sobre estes, advém a grande parte das referências documentais abrangendo tanto a capital como o recôncavo e sertões. Para a Câmara da capital, seguiu a maior parte das correspondências de grandes, médios e pequenos comerciantes. A partir de 1785, com a criação do Celeiro Público, cuja administração ficava a cargo do governo da capitania, a venda dos chamados “cereais da terra” (farinha, milho, arroz e feijão) centralizou-se nesse órgão<sup>62</sup> e, consequentemente, em Salvador, contrariando o interesse das câmaras das diversas vilas da capitania. Assim, o lugar das manifestações e queixas dos agentes econômicos passa a ser outro. O Espaço de mediatização/negociação, relativamente amplo e flexível com as câmaras, torna-se restrito e, portanto, mais conflituoso.<sup>63</sup>

Tal dinâmica mercantil e comercial expressava a existência de um “espaço periférico” no interior do sistema colonial e da capitania da Bahia; espaço este que, ao longo do século XVIII, havia transformado Salvador no epicentro mercantil de produtos de subsistência, para além de sua importância e centralidade nas relações comerciais com outras capitanias, bem como nas transações comerciais de larga escala com a metrópole.<sup>64</sup>

## Elementos da centralidade econômica inter-regional

Não há dúvidas quanto à extensão do comércio interno de Salvador com outras capitanias. As trocas inter-regionais, feitas com mercadorias importadas, sobretudo escravos, que chegavam através do porto de Salvador, empregavam navios e outras embarcações em número superior aos que faziam conexão com Lisboa.<sup>65</sup> Para a capitania

---

60 APEB. *Ouvidoria Geral do Cível*. 1746-1800.

61 APEB, *Cartas do Senado a Sua Majestade*, 1742-1822, fls. 161-164v. Vide ainda requerimentos de produtores e comerciantes de diversas vilas do Recôncavo às suas respectivas câmaras, solicitando não serem tributados pela câmara de Salvador na comercialização de suas mercadorias no porto, posto já terem pago as taxas devidas em suas localidades. APEB. *Câmaras do Interior*. (1766-1799). Doc. 18 e 20.

62 Afrânio Simões Filho, *Política de abastecimento na economia mercantil: o Celeiro Público da Bahia (1785-1860)*, Tese (Doutorado em História) – PPGH-UFBA, Salvador, 2011.

63 APEB, *Governo da Capitania. Celeiro Público*. 1785.

64 Barickman, *Um contraponto baiano...*, p. 131.

65 Arruda, *O Brasil...*, p. 191. AHU-CU, Bahia, CA, cx. 105, docs. 20521-20526.

do Rio de Janeiro, circulavam, anualmente, mais de 40 embarcações, levando tabaco, escravos e tecidos da Índia e retornando com gêneros de subsistência, como farinha, milho, feijão, arroz e toucinho, para complementar o abastecimento da população de Salvador, sempre deficitário.<sup>66</sup>

Ao longo do século XVIII, o comércio entre a Bahia e a capitania do Rio Grande de São Pedro do Sul tornara-se um dos mais significativos. Salvador enviava para aquela capitania produtos importados da Europa e outros de origem local, como roupas, tecidos, sal, açúcar, doces e escravos e recebia em troca farinha de trigo, courama, queijos, sebo, velas, milho e, principalmente, carnes seca e salgada. Uma média 40 a 50 embarcações, vindas do Rio Grande, frequentavam anualmente o porto de Salvador.<sup>67</sup> De acordo com Ximenes,<sup>68</sup> o Rio Grande era a principal capitania no comércio com Salvador, sendo responsável pelo envio de 17,9% das embarcações que aportaram na Bahia em 1797, percentagem que, naquele ano, ultrapassou a dos navios vindos de Portugal em cerca de 3%.

Com outras capitanias do centro-sul, o volume de comércio realizado era também expressivo. De Salvador, seguiam para São Paulo, além de escravos, roupas, tecidos e objetos de prata, trocados por farinha de trigo, milho, toucinho e legumes diversos. Da região do rio da Prata e da Nova Colônia do Sacramento, Salvador importava prata e couros e exportava tabaco, tecidos, ferragens, ferramentas e madeira.<sup>69</sup>

Com a capitania de Minas Gerais foi, talvez, realizado o maior volume de trocas, para a época, não obstante as intervenções régias no sentido de estabelecer a quantidade de escravos transportados pelas estradas da Bahia em direção às áreas mineradoras. A abertura do “Caminho Novo” (concluído em 1725), que ligou o Rio de Janeiro às Minas, constituiu-se, também, em obstáculo às transações comerciais com aquela localidade. De fato, a exploração do ouro, a partir do final do século XVII e, um pouco depois, de diamantes naquela capitania, acompanhada do aumento demográfico em toda a Chapada Diamantina, potencializa o papel fundamental da Bahia, sobretudo de sua capital, como natural mercado abastecedor das Gerais – condição advinda da sua posição geográfica, da facilidade de comunicações terrestres e, ainda, fluviais com o

---

66 Wanderley Pinho, *História de um engenho no Recôncavo*. São Paulo: Editora Nacional; Brasília: INL, 1982, p. 349; Anna Amélia Vieira Nascimento, *Letras de risco e carregações no comércio colonial da Bahia, 1660-1730*, Salvador, Centros de Estudos Baianos, 1997, p. 34; Corcino M. dos Santos, *Relações comerciais do Rio de Janeiro com Lisboa (1763-1808)*, Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro, 1980, p. 58; AHU-CU, Bahia, CA, cx. 105, docs. 20521-20526.

67 Nascimento, *Letras de risco...*, p. 39; Vilhena, *A Bahia...*, p. 57; AHU-CU, Bahia, CA, cx. 105, docs. 20521-20526; BNRJ, II, 33, 29, 54.

68 Ximenes, *Bahia e Angola...*, p. 80.

69 Vilhena, *A Bahia...*, p. 58; APEB. *Livro de Notas*, n° 39, fl. 210; n° 46, fl. 188; n° 57, fl. 290; DH, v.40, p.129; v. 42, p. 223-224.

São Francisco e seus afluentes –, para onde eram enviados gêneros alimentícios, tecidos, objetos e artigos de luxo, móveis de jacarandá, ferramentas e, sobretudo, escravos e gado.<sup>70</sup> Pela rota conhecida como “Caminho dos Currais do Sertão”, que, conforme alerta Santos,<sup>71</sup> “não era uma rota apenas, mas como o próprio nome sugeria, era um emaranhado de estradas, atalhos e picadas, que convergiam em direção ao rio São Francisco, tanto na sua parte baiana, quanto na mineira”, transportavam-se tais mercadorias em um percurso “efetuado pelas margens do rio São Francisco até o entroncamento com o rio das Velhas, de onde se seguia para Sabará”.<sup>72</sup> Da margem esquerda do Rio das Velhas podia-se chegar ao Sertão do rio Pardo, na Bahia, através de um caminho construído por João Gonçalves do Prado. A partir daí, pela margem direita do Rio Paraguaçu, se chegava mais rápido a Cachoeira, no Recôncavo baiano.<sup>73</sup>

O Regimento das Minas, de 1702, proibira o comércio direto da Bahia com aquela região mineradora, facultando-o apenas à comercialização de gado. Sem efetivo efeito, pois, de acordo com Zamela,<sup>74</sup> “contraria as leis naturais que regem as trocas econômicas”, Salvador continuara a usufruir dos rendimentos do “duplo tráfico de gado e ouro”, como afirma Katia Mattoso,<sup>75</sup> por longo período, ao mesmo tempo em que mantinha a relação de poder econômico sobre outros núcleos urbanos coloniais.

Os caminhos que ligavam a Bahia às Gerais eram antigos, mas relativamente bem estruturados para o comércio; não havia parte despovoada nem deserta: havia água em abundância, mantimentos de toda espécie, gado muar para condução e casas para hospedagem.<sup>76</sup> Segundo Boxer, as proibições de comércio pelos caminhos dos sertões baianos privavam os moradores das minas de mercadorias fundamentais, pois

[...] escravos, sal, farinha, ferramentas e outras coisas necessárias à vida, ficavam mais baratas se importadas da Bahia do que de São Paulo e Rio de Janeiro, não só por ser mais fácil a viagem pela estrada do rio [São Francisco] como

70 Mafalda P. Zamela, *O abastecimento da capitania das Minas gerais no século XVIII*. São Paulo: Hucitec, 1990, p. 69-81.

71 Raphael Freitas Santos, *Minas com Bahia: mercados e negócios em um circuito mercantil setecentista*. Tese (Doutorado em História) – PPGH-UFF, Niterói, 2013, p. 64.

72 Cláudia Maria das Graças Chaves, *Perfeitos negociantes. Mercadores das Minas setecentistas*. São Paulo: Anablume, 1999, p. 83.

73 Santos, *Minas com Bahia...*, p. 74.

74 Zamela, *O abastecimento...*, p. 71.

75 Mattoso, *Bahia...*, p. 110-111.

76 Santos, op. cit., p. 80-81. O autor refere-se aqui às informações de autor anônimo, em 1705.

por produzirem as capitanias do Sul o escassamente necessário à sua própria subsistência.<sup>77</sup>

Se a lavoura canavieira do Recôncavo, por si só, dinamizava o tráfico de africanos, o fluxo de escravos da Bahia, através do Porto de Salvador, para a capitania de Minas Gerais, constituiu-se algo à parte. A descoberta de ouro pelos paulistas naquela região, entre 1693 e 1695, impulsionou a demanda por escravos e enriqueceu os traficantes baianos, que obtinham, com essa mercadoria, o triplo do que lhe rendia o provimento das áreas canavieiras.<sup>78</sup> Ao longo do século XVIII, a Costa da Mina constituiu-se na região de origem dos escravos que aportavam na cidade da Bahia, embora não se possa desconsiderar, como apontam os estudos de Cristiana Ximenes, a parcela de importância que o comércio entre Bahia e Angola foi alcançando, não se comercializando apenas escravos e fumo, mas, também, produtos diversos vindos de Portugal. Segundo a autora, em 1796, a importação de escravos de Angola pela Bahia foi da ordem de 46:400\$000 (quarenta e seis contos e quatrocentos mil réis), e a exportação de mercadorias portuguesas foi de 11:200\$000 (onze contos e duzentos mil réis).<sup>79</sup>

Ainda que o tráfico de escravos para as Minas tenha entrado em declínio, não sucumbiu completamente. Ao que parece, até a década de 1720, o porto do Rio de Janeiro ainda não havia suplantado o da Bahia em termos de suprimento de escravos para as Minas. De Salvador, foram remetidos, entre 1716 e 1717, 772 cativos para aquela região, suplantando em quase três vezes o número enviado pelo porto do Rio de Janeiro no mesmo período.<sup>80</sup> Para Florentino, “levas menores de negreiros ainda aportavam em Salvador [mesmo no período de crise], e parte de seus escravos continuava a ser remetida para as Minas sempre ávidas por mão-de-obra”.<sup>81</sup> Ribeiro traduz em números essa conjuntura:

Na década de 1739-1759, a Bahia enviou aproximadamente 2.100 cativos por ano para a capitania mineira [...]. na década de 1760, foram enviados para Minas Gerais cerca de 60% dos escravos despachados em Salvador (cerca de 920 por ano), fazendo de Minas o destino preferencial dessas remessas.<sup>82</sup>

---

77 Charles R. Boxer, *A idade de ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969, p. 67.

78 Manolo Florentino, Alexandre Vieira Ribeiro e Daniel Domingues da Silva, “Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (séculos XVIII e XIX)”. *Afro-Ásia*, 31, 2004, p. 83.

79 Ximenes, *Bahia e Angola...*, p. 76.

80 Santos, *Minas com Bahia...*, p. 107.

81 Florentino, Ribeiro e Silva, “Aspectos comparativos...”, p. 90.

82 Ribeiro, *A cidade de Salvador...*, p. 51

Ainda segundo o autor, “a diminuição desse fluxo [...] estava atrelada à redução da produção de minérios”. Entretanto, o desenvolvimento da economia interna mineira continuou a demandar cativos.<sup>83</sup> Assim, a Bahia passou, então, a exercer “um papel complementar para o atendimento da demanda do interior do Brasil”, posto que:

parte dos cativos remetidos de Salvador para Minas Gerais acabavam nas vilas, fazendas e veios de Goiás e Mato Grosso onde, entre fins do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX, os escravos provenientes da África Ocidental eram maioria entre os africanos.<sup>84</sup>

Os estudos de Florentino demonstram que houve mesmo, efetivamente, a partir de 1780, “a recuperação do tráfico entre Brasil e Costa da Mina”, na esteira dos “desembarques em Salvador e, secundariamente, no porto do Recife”, motivada por fatores como a instabilidade europeia nesse final de século (Revolução Francesa, abandono de colônias europeias no Caribe, decadência da Companhia Holandesa das Índias Ocidentais etc.)<sup>85</sup> Ademais, no que diz respeito ao Brasil, “a ascensão de Pombal permitiu à América Portuguesa experimentar reformas que objetivavam a recuperação da economia colonial”, sendo a Bahia, e sua capital, Salvador, beneficiadas, a longo prazo, com tais reformas, uma vez que ajustes e reenquadramento do tráfico levaram ao “reflorescimento da atividade agrícola e pecuária” com o incremento da “produção de cana-de-açúcar”, “mas também a de fumo e couro”.<sup>86</sup>

Para Stuart Schwartz,<sup>87</sup> o período compreendido entre 1780 e 1830 foi de recuperação da agricultura baiana, nomeadamente, da produção açucareira. De 10 mil caixas/ano de açúcar, em 1770, passou-se a uma média de 16.300, entre 1796 e 1811, fato que demandou a intensificação do tráfico de escravos, que passou de dez navios que saíam, anualmente, de Salvador para a África, para dezessete, e chegou a trinta, entre 1808 e 1812.

Com regiões mais próximas, como Alagoas e Sergipe, Salvador mantinha relações comerciais através da revenda de mercadorias europeias e da compra de farinha, feijão, arroz, legumes, porcos e galinhas.<sup>88</sup> Em 1797, segundo estudos de Ximenes,<sup>89</sup> da Continguiuba, principal porto da capitania de Sergipe D’ El Rey, saíram trinta e cinco

---

83 Ibid., p. 52.

84 Florentino, Ribeiro e Silva, op. cit., p. 91.

85 Ibid., loc. cit.

86 Ibid., p. 91-92.

87 Schwartz, *Segredos internos...*, p. 78.

88 Vilhena, *A Bahia...*, p. 57; APEB. *Livro de Notas*, n° 39, fl. 210; n° 46, fl. 188; n° 57, fl. 290; DH, v. 40, p. 129; v. 42, p. 223-224.

89 Ximenes, *Bahia e Angola...*, p. 80-81.

embarcações para o porto de Salvador, número equivalente a 13,9% de todas as embarcações que entraram no porto da Bahia naquele ano. A capitania do Ceará foi, durante muito tempo, a principal abastecedora de carne seca à capital baiana, de onde o produto seguia para outras localidades. Tal posição, entretanto, passou a ser secundária em função das constantes secas naquela região. Do Ceará, seguia, ainda, para Salvador, farinha, couro e algodão, que eram trocados por mercadorias manufaturadas como fazendas brancas e de cor, ferragens, pólvora, chumbo e breu.<sup>90</sup>

A relação de Salvador com outras capitânias, pautada no comércio de importação e exportação de gêneros diversos, é um indicativo de que a sua centralidade estava definida pela concentração de elementos, sobretudo do ponto de vista econômico, necessários à dinamização de extenso território. Podemos mesmo arriscar a dizer que a sua centralidade era o elemento fundante, estruturante, consolidador e hierarquizante das articulações entre estes diferentes espaços. Nesse caso, talvez possamos ainda falar em centralidade territorial, inserindo Salvador no conceito de território-rede, de que nos fala Rogério Haesbaert,<sup>91</sup> ou seja, como espaço de exercício de um poder (político, econômico e social) fluido, móvel, sustentado por redes, também elas fluidas, flexíveis, móveis. Mesmo sendo um conceito a ser aplicado ao mundo contemporâneo, segundo Lahuerta,<sup>92</sup> se refletirmos sobre o sentido da territorialidade no Antigo Regime, veremos a existência de redes, e estas, mesmo fluidas, sustentavam a coesão.

Espaço central de uma extensa rede, a centralidade de Salvador comunicava-se “com diferentes territórios e localidades, numa espécie de atributo universal produzia relações de dominação e presumia [...]”<sup>93</sup> certa tenacidade para manter a sua capitalidade. Sem sombra de dúvida, no período em foco, a conectividade de Salvador com diferentes espaços se dava, decisivamente, no campo econômico.

## Elementos da centralidade econômico-fiscal

Os privilégios e monopólios se tornaram o elemento mais peculiar na história fiscal portuguesa, e foi este o sistema aplicado no ultramar. Nesta modalidade, “o Estado

---

90 Vilhena, *A Bahia...*, p. 58; DH, v. 87, p. 216-217. Sobre o comércio de carne seca no Ceará, cf.: Almir Leal Oliveira “O comércio das carnes secas do Ceará no século XVIII: as dinâmicas do mercado colonial” In: Moura, Denise Aparecida Soares; Carvalho, Margarida Maria de; Lopes, Maria Aparecida (Org.). *Consumo e abastecimento na história*. São Paulo: Alameda, 2011, p. 167-188.

91 Rogério Haesbaert, *Territórios alternativos*. São Paulo: Contexto, 2002.

92 Lahuerta, *Geografias em movimento...*, p. 131.

93 Esta foi a forma à qual Lara Lis Franco Schiavinatto, *Pátria coroada: o Brasil como corpo político autônomo (1780-1831)*. São Paulo: Unesp, 1999, p. 210, referiu-se à cidade do Rio de Janeiro, no século XIX, perfeitamente aplicável à cidade de Salvador no século XVIII.

sujeita a produção ou comércio de certo bem a monopólio, explorando-o diretamente ou concedendo-o a particulares a troco de uma renda fixa”, caso em que a coroa não despendia de recursos na estruturação de aparelho fiscal e ainda ficava imune às insatisfações da população, uma vez que, nesse modelo, “o imposto desaparece formalmente, sendo absorvido pelo preço de monopólio – passa a operar como um *imposto implícito*”.<sup>94</sup>

Outro mecanismo utilizado pela coroa portuguesa em terras coloniais foi o arrendamento, a particulares, do direito de cobrança de tributos: marco da colonização ibero-americana.<sup>95</sup> Mas não apenas. Na França, no princípio do século XVIII, Braudel afirma que o sistema de arrendamentos e contratação foi, gradativamente, se consolidando, e também se institucionalizando, gerando grupos de capitalistas encarregados de arrecadar conjuntos de impostos. Com o estabelecimento do Arrendamento Geral, a partir de 1726, o arrendatário passou a pagar

antecipado ao rei montante previsto no contrato [...]. Terminada a operação, uma parte fantástica da riqueza do país ficava nas mãos dos arrendatários, arrecadada do sal, do tabaco, do trigo, de importações e exportações de toda a espécie. Evidentemente, o Estado aumentava as suas pretensões de contrato em contrato [...]. A margem de lucro, porém, mantinha-se enorme.<sup>96</sup>

Enfim, para o império português, Boxer aponta a diversidade das formas de arrecadação de receitas, conformando-se em tributações como:

[...] monopólios das especiarias asiáticas; impostos sobre escravos, açúcar e sal; os quintos reais na produção do ouro; o monopólio da exploração das minas de diamantes brasileiras; a cobrança de dízimos eclesiásticos em Minas Gerais; os contratos de pesca da baleia na Baía e no Rio de Janeiro; o corte de madeiras com substâncias corantes e das árvores utilizadas para a construção naval; a venda de certos cargos, como, por exemplo, o posto de capitão de uma fortaleza e cargos administrativos e legais de menor importância, como o de notário nos sertões brasileiros. Mesmo coisas tão banais como travessias fluviais dos rios e as taxas, pagas pelos lavradores de minério, trabalhadores dos fornos de cal e pescadores eram frequentemente arrendadas pela Coroa ou pelos seus representantes [...].<sup>97</sup>

94 Sérgio Vasques “Origem e finalidade dos impostos especiais de consumo”, *Revista fórum de Direito Tributário*, Belo Horizonte, ano 3, n. 17, set/out, 2005, p. 55.

95 Mauro de Albuquerque, *Letrados, fidalgos e contratadores de tributos no Brasil colonial*. Brasília: Coopermídia/Unafisco/Sindifisco, 1993, p. 99.

96 Fernand Braudel, *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII: os jogos das trocas*. São Paulo: Martins Fontes, 1998, p. 489.

97 Charles R. Boxer, *O império marítimo português, 1415-1825*, Lisboa, Edições 70, s.d., p. 310-311.

Na capitania da Bahia, no século XVIII, a incidência da carga tributária e os rendimentos oriundos de concessões comerciais foram numericamente significativos. Destes, os que incidiam sobre o açúcar e o tabaco eram, talvez, os mais relevantes, devido à capacidade produtiva da capitania. À medida que aumentavam as exigências fiscais por parte da metrópole, a cidade de Salvador, cada vez mais portadora de instâncias e agentes especializados, tornava-se uma espécie de “aparato fiscal” da coroa portuguesa em território americano, centralizando, em torno de sua Câmara Municipal, funções econômicas e fiscais mais amplas, bem como potencializando os instrumentos necessários a uma maior eficácia no controle da arrecadação dos tributos locais a ponto de tornar-se, em termos de arrecadação municipal, a terceira cidade que mais arrecadava no império português, atrás apenas de Lisboa e do Porto.<sup>98</sup>

A importância da cidade de Salvador e o exercício de sua centralidade fiscal estão diretamente relacionados ao poder tributário de sua Câmara, que exercia o “governo econômico” da cidade, a partir do previsto em seu código de posturas, representando um bom exemplo da ação das municipalidades no que diz respeito às questões econômico-fiscais e ao controle do espaço urbano e de seus habitantes.

A agricultura e o comércio eram os setores da vida econômica da cidade e arredores em que mais se fazia sentir o poder tributário camarário. Sobre os dois principais produtos da agricultura de exportação, o açúcar e o tabaco, incorreram impostos e taxas diversas – como, por exemplo, as taxas sobre a aguardente e vinho de mel (estabelecidas em torno de 1628) e a dízima do tabaco, aguardente e mais gêneros da terra (1652)<sup>99</sup> – e, à Câmara de Salvador, coube diferentes papéis, quer o de cobrar e administrar as imposições oriundas da coroa, quer o de estabelecer suas próprias imposições. Ou seja, direta ou indiretamente, a cidade de Salvador não ficou imune aos sabores e dissabores das duas mais importantes culturas de seu entorno.

Outro conjunto homogêneo de ingressos aos cofres públicos municipais, só que de forma direta, também tinha na produção e comércio de açúcar e de tabaco, elemento determinante. Refiro-me às rendas das Balanças Públicas, melhor dizendo, especificamente, de duas Balanças Públicas: a “da Praia” e a “do Peso Real do Tabaco”. Tratava-se de receitas decorrentes da cobrança de taxas por serviços oferecidos pela Câmara à população, sobretudo àqueles que viviam do comércio dos produtos mencionados. Essas balanças ficavam situadas em lugares estratégicos, geralmente nos pontos de carga e descarga de mercadorias, para serem utilizadas por todos aqueles que efetuavam o

---

98 Sousa, *A Bahia...*, p. 131.

99 Wolfgang Lenk, *Guerra e pacto colonial: a Bahia contra o Brasil holandês, 1624-1654*. São Paulo: Alameda, 2013, p. 351-352.

comércio de seus produtos, sobretudo do açúcar e do tabaco, dentro e fora da cidade, mediante pagamento de determinada taxa.<sup>100</sup>

Ao longo do século XVIII, a arrematação das Balanças da Praia e do Peso Real rendeu à municipalidade montante significativo para a época<sup>101</sup>. Era o tipo de receita que melhor expressava a dinâmica comercial interna e externa à cidade, bem como o seu papel de centro intermediador de trocas regionais e exportador de matéria-prima.

De 1708 a 1767, anos para os quais se tem dados relativamente seriados, o valor do contrato da Balança da Praia ficou entre 333\$000 (trezentos e trinta e três mil réis) e 2:570\$000 (dois contos, quinhentos e setenta mil réis). As flutuações ocorridas durante esses anos podem ser explicadas com base nos ciclos conjunturais do desempenho da produção açucareira e de tabaco, – mas não apenas a esses fatores – ora restringindo, ora estimulando as exportações baianas e, conseqüentemente, influenciando no fluxo comercial interno. De 1708 até 1714, a Balança da Praia foi sempre arrematada pelo valor de 500 a 1 conto de réis, com pequena baixa para o ano de 1713.<sup>102</sup> A estabilidade desses valores pode ser explicada pelo crescimento da demanda do açúcar, após drástica baixa de preços na década de 1680, como assegura Schwartz.<sup>103</sup> De 1715 a 1720, o valor não ultrapassou a casa dos 333 mil réis, com breve interregno entre 1720 e 1723, período em que os contratos voltaram ao patamar de 500 mil réis, ou um pouco mais.<sup>104</sup> A estagnação da produção açucareira, entre as décadas de 1720 e 1730, conforme atesta Ferlini,<sup>105</sup> devido a motivos diversos, como o êxodo dos lavradores para as Minas, a paz na Europa, com o fim da guerra de sucessão espanhola, etc., teve reflexos diretos na arrematação da Balança da Praia, que só voltou a ser bem avaliada em meados da década de 1740, quando ultrapassou a casa dos 2 contos de réis, estabilizando-se em torno de 1 conto de réis nos dois próximos decênios.<sup>106</sup> De acordo com Ferlini, pode-se afirmar que o preço do açúcar permaneceu estável até 1768 e, a partir daí, as exportações cres-

100 Sousa, *A Bahia...*, p. 178. Aos comissários de embarcações e donos de armazéns, por exemplo, só era permitido o uso de meia arroba de pesos em miúdo. Para comercializar qualquer produto que pesasse mais, teriam que recorrer à Balança pública. AHU-CU, Bahia, avulsos, cx. 206, doc. 14742.

101 AMS, *Atas da Câmara, 1644-1649*, fl. 25. AHU-CU, Bahia, avulsos, cx. 206, doc. 14742; AMS, *Arrematações das Rendas da Câmara, 1768-1774*, sn/fl; *Portarias, 1710-1725*, fls. 151v

102 AMS, *Atas da Câmara, 1644-1649*, fl. 25. AHU-CU, Bahia, avulsos, cx. 206, doc. 14742; AMS, *Arrematações das Rendas da Câmara, 1768-1774*, sn/fl; *Portarias, 1710-1725*, fls. 151v

103 Schwartz, *Segredos internos...*, p.146-169.

104 Ibid.

105 Vera Lúcia Amaral Ferlini, *Terra, trabalho e poder: o mundo dos engenhos no nordeste colonial*. São Paulo: Brasiliense, 1988, p. 87.

106 AMS, *Atas da Câmara, 1644-1649*, fl. 25. AHU-CU, Bahia, avulsos, cx. 206, doc. 14742; AMS, *Arrematações das Rendas da Câmara, 1768-1774*, sn/fl; *Portarias, 1710-1725*, fls. 151v.

ceram sensivelmente, acompanhadas do aumento dos preços. De fato, o maior valor já lançado pela renda da Balança da Praia foi entre 1774 e 1783, quando ultrapassou os 2 dois contos e 500 mil réis.<sup>107</sup>

O valor lançado, entre 1768 e 1800, pelo contrato da balança do Peso Real foi menos oscilante que o da Balança da Praia, em anos anteriores; também não chegou a alcançar valores tão elevados, embora não tivesse sido nada insignificante. O montante contratado no decurso dos 32 anos investigados girava em torno de 892\$290 réis anuais. A referida renda chegou a ser arrematada por 400\$000 (quatrocentos mil réis), entre 1768 e 1780, e por 1;304\$000 (um conto, trezentos e quatro mil réis), entre 1795 e 1800. Entre 1780 e 1795, o contrato estabilizou-se em 1 conto e 200 mil réis devido à criação de balanças específicas nos próprios trapiches.<sup>108</sup>

Ao longo do século XVIII, a arrematação dessas duas Balanças compunha a segunda fonte de renda mais importante da municipalidade: 16,57% da receita camarária submetida a contrato. Perdia apenas para a renda dos talhos, proveniente das imposições sobre o direito de abastecimento dos açougues da cidade, que representava 71,89%.<sup>109</sup>

Concretamente, a observação mais cuidadosa das funções econômico-fiscais da Câmara de Salvador, além de traçar um panorama da centralidade fiscal-tributária da cidade, revela o peso da cultura do açúcar e do tabaco na composição de suas receitas, indicando que, para além de conformarem-se como fator de acumulação externa de capitais, esses produtos permeavam todos os aspectos da vida da cidade, moldando-lhe o seu cotidiano.

As receitas originadas da tributação indireta representavam a maior parte dos rendimentos da Câmara de Salvador e estavam na base de sua centralidade fiscal que, em síntese, decorria da robustez socioeconômica de Salvador, imanente da sua condição de centralidade/capitalidade, de aglomerado urbano que concentrava funções econômicas diversas, que permitiam gerar certo grau de riqueza, de onde saíam os tributos cobrados pelo poder local, quer seus próprios tributos, quer os de caráter régio. A diferença entre Salvador e as demais vilas e cidades da América Portuguesa e, porque não

---

107 AMS, *Arrematações das Rendas da Câmara, 1774-1783*.

108 De 1710 a 1740, verificou-se o declínio do preço do açúcar da Bahia no mercado internacional, sobretudo pela perda da qualidade, seguido por uma escassez de gêneros de subsistência na capitania, registrada e alardeada pela própria municipalidade. Cf. APEB, *Ordens Régias*, M. 23, doc. 124. De 1740 a 1749, há uma retomada dos preços até 1750, quando sofrem ligeira queda, mas tenderam a permanecer estáveis. A partir da década de 1770, a produção açucareira do nordeste volta a crescer, motivada pelo aumento gradual dos preços, impulsionando outras culturas, dinamizando a economia como um todo. Na Bahia, é notável o incremento do comércio urbano, apoiado no aumento da produção interna e do consumo. Sobre conjunturas coloniais, ver, especificamente, Ferlini, op. cit., p. 84-95. Vide, ainda, Schwartz, *Segredos internos...*, p. 146-169 e 342-343.

109 Sousa, *A Bahia...*, p. 162.

dizer, de boa parte do império, reside no fato desta conformação econômico-fiscal resultar em avultadas receitas para os cofres municipais e, conseqüentemente, fazer dela um espaço central, mercado de convergências econômicas diversas.

Em linhas gerais, eram essas as características e dinâmica da política econômico-fiscal da cidade de Salvador, no século XVIII, que lhe conferiam primazia frente a outras vilas e cidades, colocando-a em posição central no interior do império. Esta posição estava pautada em uma hierarquia urbana assimétrica, marcada pelas diferenças que naturalmente definem o centro e suas periferias. Salvador era o principal nó de uma rede urbana que ia além da outra margem da Baía de Todos os Santos. Era o centro de lugares dispersos, de múltiplas territorialidades, de um sistema fluvial e marítimo que articulava zonas produtivas e de consumo, hinterlândias mercantis totalmente dependentes da sua condição de capitalidade.

## Bibliografia

- AGUIAR, Pinto de (Ed.). *Aspectos da economia colonial*. Salvador: Progresso, 1957.
- ALBUQUERQUE, Mauro de. *Letrados, fidalgos e contratadores de tributos no Brasil colonial*. Brasília: Coopermídia/Unafisco/Sindifisco, 1993.
- ALENCASTRO, Luís Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- ALLIÈS, Paul. *L'invention du territoire*. Grenoble: Presses Universitaires de Grenoble, 1980.
- ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil*. São Paulo: Melhoramentos; Brasília: INL, 1976.
- ARRUDA, José Jobson de A. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980.
- AUGEL, Moema P. *Visitantes estrangeiros na Bahia oitocentista*. São Paulo: Cultix, 1980.
- BARICKMAN, B. J. *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- BOXER, Charles. *A idade de ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969.
- BOXER, Charles. *O império marítimo português, 1415-1825*. Lisboa, Ed. 70, s.d.
- BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII: os jogos das trocas*. São Paulo, Martins Fontes, 1998.
- CHAVES, Cláudia Maria das G. *Perfeitos negociantes. Mercadores das minas setecentistas*. São Paulo: Annablume, 1999.

CHRISTALLER, Walter. *Central places in Southern Germany*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, 1966.

CASTELLS, Manuel. *A Questão Urbana*. São Paulo: Ed. Paz e Terra, 2000.

DIAS, Marcelo Henrique. *Economia, sociedade e paisagens da capitania de Ilhéus no período colonial*. Tese (Doutorado em História) – PPGH-UFF, Niterói, 2007.

FLORENTINO, Manolo; RIBEIRO, Alexandre Vieira e SILVA, Daniel Domingues da. Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (séculos XVIII e XIX). *Afro-Ásia*, v. 31, p. 83-126, 2004.

HAESBAERT, Rogério. *Territórios alternativos*. São Paulo: Contexto; Rio de Janeiro: EDUFF, 2002.

HENRIQUE, Juliana da Silva. *A Feira de Capuame: pecuária, territorialização e abastecimento (Bahia, século XVIII)*. Dissertação (Mestrado em História) – FFLCH-USP, São Paulo, 2014.

LAHUERTA, Flora Medeiros. *Geografias em movimento: território e centralidade no Rio de Janeiro joanino (1808-1821)*. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) FFLCH-USP, São Paulo, 2009.

LENK, Wolfgang. *Guerra e pacto colonial: a Bahia contra o Brasil holandês, 1624-1654*. São Paulo, Alameda, 2013.

LINDLEY, Thomas. *Narrativa de uma viagem ao Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969.

MATTOSO, K. M. de Queirós. *Bahia: a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX*. São Paulo: HUCITEC; Salvador: Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1978.

MOTT, Luiz R. B. “Subsídio à história do pequeno comércio no Brasil”. *Revista de História*. São Paulo, v. LIII. n. 105, p. 81-106, 1976.

NASCIMENTO, Anna Amélia V. *Letras de risco e carregações no comércio colonial da Bahia, 1660-1730*. Salvador: Centro de Estudos Baianos/UFBA, 1977. Disponível em: <https://atlanticoportugues.ufba.br/documents/46>. Acesso em: 5 set. 2015.

PINHO, Wanderley. *História de um engenho do Recôncavo*. São Paulo: Editora Nacional; Brasília: INL, 1982.

RIBEIRO, Alexandre Vieira. *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c. 1750-1800)*. Tese (Doutorado em História Social) – IFCS-UFRJ, Rio de Janeiro, 2009.

RUSSELL-WOOD, Anthony John R. A projeção da Bahia no Império Ultramarino português. In: *Anais do IV Congresso de História da Bahia*. Salvador: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia; Fundação Gregório de Matos, 2001.

RUSSELL-WOOD, Anthony John R. Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 18, n. 36, p. 187-250, 1998. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-01881998000200010&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01881998000200010&lng=en&nrm=iso). Acesso em: 13 abr. 2015.

- SANTOS, Corcino M. dos. *Relações comerciais do Rio de Janeiro com Lisboa (1763-1808)*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1980.
- SANTOS, Catarina Madeira. *Goa é a chave de toda a Índia. Perfil político da capital do Estado da Índia (1505-1570)*. Lisboa: CNCDP, 1999.
- SANTOS, Raphael Freitas. *Minas com Bahia: mercados e negócios em um circuito mercantil setecentista*. Tese (Doutorado em História) – PPGH-UFF, Niterói, 2013.
- SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- SCHIAVINATTO, Iara Lis Franco. *Pátria Coroada: o Brasil como corpo político autônomo -1780-1831*. São Paulo: Unesp, 1999.
- SILVA, Angelo Emílio da. *As ruínas da tradição: a Casa da Torre de Garcia D'Ávila – família e propriedade no nordeste colonial*, Tese (Doutorado em História Social) – FFLCH-USP, São Paulo, 2003.
- SILVA, Sylvio C. B. de M. et. al. *Urbanização e metropolização no Estado da Bahia: evolução e dinâmica*. Salvador: Centro Editorial e Didático da UFBA, 1989.
- SILVA, Ana Paula de Albuquerque. A lavoura fumageira no recôncavo da Bahia: uma tentativa de caracterização (1773-1831). In: *Quarto seminário estudantil de pesquisa*. CAHL-UFRB. Disponível em: < <http://www2.ufrb.edu.br/reconcavos/index.php/quarto-seminario-estudantil-de-pesquisas-cahl>>. Acesso em 5 mar. 2015.
- SIMÕES FILHO, Afrânio Mario. *Política de abastecimento na economia mercantil: o Celeiro Público da Bahia (1785-1866)*. Tese (Doutorado em História) – PPGH-UFBA, Salvador, 2011.
- SOUSA, Avanete Pereira. *A Bahia no século XVIII: poder político local e atividades econômicas*. São Paulo: Alameda, 2012.
- SPOSITO, Maria Encarnação B. O Centro e as formas de expressão da centralidade urbana. *Revista de Geografia*. São Paulo, p.1-18, 1991.
- VASQUES, Sérgio. Origem e finalidade dos impostos especiais de consumo, *Revista de Direito Tributário*, Belo Horizonte, ano 3, n. 17, p. 49-98, set/out, 2005.
- VILHENA, Luís dos Santos. *A Bahia no século XVIII*. Salvador: Itapuã, 1969. 3 v.
- XIMENES, Cristiana Ferreira Lyrio. *Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos (1750-1808)*. Tese (Doutorado em História) – PPGH-UFF, Niterói, 2012.
- ZAMELA, Mafalda P. *O abastecimento da capitania das minas gerais no século XVIII*. São Paulo: Hucitec, 1990.