

SALVADOR E SEU RECÔNCAVO: “O EMPÓRIO DO UNIVERSO”

***MARIA JOSÉ RAPASSI MASCARENHAS**

A cidade de Salvador, seu porto, sua baía moviam-se pela grande dimensão das transações de mercadorias. Esta realidade chamou a atenção do inglês Thomas Lindley a ponto de considerar a possibilidade de tornar-se “o empório do universo”. Mostrar Salvador como um eixo de convergência e redistribuição de mercadorias e gerador de grandes fortunas e acumulação de riquezas na segunda metade do século XVIII e início do XIX, são os propósitos deste trabalho.

A atividade mercantil constituiu, como disse Vilhena, um dos pilares da economia colonial, gerando riqueza tanto para a metrópole, como para a colônia. Os dados compulsados nos autos de inventários¹ revelam que o comércio era tão importante quanto o açúcar na geração e acumulação de riqueza na segunda metade do século XVIII e início do XIX.

O grande estímulo do comércio colonial derivava do próprio caráter da colonização, organizada principalmente na “base da produção de gêneros tropicais e metais preciosos para o fornecimento do mercado internacional” (PRADO JÚNIOR, 1977:228). Assim, entende-se o comércio da colônia integrado nas diretrizes do sistema colonial mercantilista português, fundamentado no exclusivo metropolitano, com o objetivo principal de transferir riqueza e acumular na metrópole, contudo, parte da riqueza produzida permaneceu e se acumulou na colônia, convinha que uma parte da renda gerada na colônia nela permanecesse, para fazer funcionar os mecanismos do sistema, e para que os colonos-senhores pudessem manter a continuidade do processo produtivo e ter recursos para importar os produtos da economia européia (NOVAIS, 1979:107).

No início do século XVII, Ambrósio Fernandes Brandônio em Diálogos das Grandezas do Brasil, enunciava que o comércio exibia grande vitalidade, ostentando

*Universidade Federal da Bahia. Doutora.

¹ Este trabalho fundamenta-se na pesquisa de inventários dos moradores da cidade do Salvador de 1760 a 1808.

uma posição proeminente na ordem das riquezas, ou seja, a segunda posição, logo após o açúcar, produto que mais rendimento oferecia à Metrópole e ao Brasil.

Muitos homens adquiriram fortunas no comércio metrópole-colônia, e os que mais levaram vantagem nessa atividade foram os mercadores portugueses, comerciando de dois modos: primeiro, comércio do mercador que vinha e voltava para o Reino, segundo, o que residia na colônia e tinha loja aberta. Os primeiros a chegarem e venderem suas mercadorias aos brasileiros, compravam destes açúcar, algodão, âmbar e retornavam para o “Reino nas mesmas náos em que vieram ou noutras”. Eram os que mais levavam. Os segundos, com suas lojas abertas, cheias de mercadorias valiosas e de luxo, muito procuradas na terra, obtinham “grandes proveitos” e se enriqueciam. Os mercadores residentes compravam diretamente da Metrópole, mas a “maior parte delles as compram a outros que as trazem de lá, com lhe darem corenta a cincoenta por cento de avanço a respeito do preço (...) e ainda destes mercadores se formam outros de menor porte” (BRANDÔNIO, 1930:140-141).

Havia ainda, consoante Brandônio, os mercadores ambulantes, que se tornaram “riquíssimos” comprando fazendas dos comerciantes residentes nas vilas ou cidades e as vendendo pelos engenhos e fazendas, ganhando muitas vezes cem por cento nesse negócio. Outros negociantes compravam mercadorias e as vendiam antes de tê-las em suas mãos, cita como exemplo um mercador de Pernambuco, que “comprou pera pagar de presente uma partida de peças de escravos da Guiné por quantidade de dinheiro e logo no mesmo instante, sem lhe entrarem os taes escravos em poder, os tornou a vender a um lavrador fiador por certo tempo que não chegava a um anno, com mais de 85 de avanço”. Era a onzena, esse modo de comerciar. Onzena de juros exorbitantes e condenada como prática de usura. Asseverava que muitos desse tipo de mercador e daqueles de lojas abertas ganharam tanto dinheiro que se tornaram proprietários de “grossas fazendas de engenho e lavoura na própria terra” (BRANDÔNIO, 1930:141-142).

Para Vilhena o comércio, uma das colunas básicas da colônia portuguesa na América, deveria ter por “base única” as produções naturais da terra brasileira, especializando-se naquelas que a Europa dava maior consumo. Sabia-se quão profícuo era o comércio da América, “que por meio dele fornece à Europa gêneros de que esta não poderia dispensar-se, (...), fazendo valer ao mesmo tempo infinitamente a indústria européia, quando a troca das suas produções recebe as manufaturas de que carece,

integrando os americanos aos europeus”. Vilhena mostrava-se mais preocupado no fomento do comércio de Portugal do que com o comércio do Brasil. Escreveu: “há precisão de anuviar a cultura, e comércio, vigorizar os colonos, protegê-los e dirigi-los para aquela cultura, que mais vantajosa for à metrópole”. (VILHENA, 1969:942-944)

No Brasil, a cidade do Salvador constituiu o mais importante centro do comércio colonial até os últimos anos do século XVIII conforme mostram os dados apresentados por R. Simonsen (1962:364-365) e J. Jobson de A. Arruda (1980:141). Fora não só, uma grande praça mercantil, mas também um centro redistribuidor de mercadorias, um eixo, ponto de convergência e irradiação de rotas comerciais marítimas, terrestres e seu porto fora um dos mais movimentados do Atlântico Sul. Era denominado o “Porto do Brasil” nos “documentos do tempo, como se não houvesse outro ancoradouro em toda a colônia” (LAPA, 1968:1).

A Bahia, na expressão de Vilhena, era uma das praças “mais comerciosas das colônias portuguesas” e mantinha um comércio “assaz considerável, devido às suas superiores vantagens locais” (VILHENA, 1969:56).

Observa-se, claramente, nos registros dos autos de inventários que a vida dos moradores da cidade movia-se pelo estímulo da atividade mercantil, basta ver que cerca de cem inventariados residentes em Salvador, num universo de trezentos e vinte e dois inventários, exerciam atividades ligadas diretamente ao comércio, desde o grande exportador até o escravo vendedor dos mais diferentes produtos nas ruas da cidade. Lindley, descontando os exageros de sua visão, expressou as possibilidades de Salvador transformar-se num centro abastecedor e comercial do mundo. Disse, referindo-se ao Recôncavo e à sua grande cidade: “esse tranqüilo e vasto lago, como se poderia chamar, rodeado de terras exuberantemente ricas em produtos naturais, quer para as utilidades do homem quer para o supérfluo, e situado quase ao centro do globo habitável, sente-se que foi feita pela natureza para tornar-se o empório do universo” (LINDLEY, 1969:160).

Uma ampla parcela dos moradores da cidade do Salvador, no período estudado, ocupava-se com o comércio, e de acordo com os setores em que estavam envolvidos, podem ser considerados três níveis distintos desse comércio: o externo, o interno e o local, associados às carregações marítimas e terrestres e ainda, aos estabelecimentos fixos na área urbana, as lojas abertas, armazéns e trapiches.

Essa distinção, elaborada a partir das evidências constatadas nos autos de inventários, coincide com a categorização feita por Kátia Mattoso ao tratar das funções do mercado de Salvador especificando-as em “mercado de trocas a nível internacional” “praça de distribuição de mercadorias” no tocante ao mercado interno e “mercado local” no século XIX (MATTOSO, 1978:239-245). Em linhas gerais, essa constatação assemelha-se aos números apresentados por Vilhena (1969:57-59) e Lindley (1969:170-172), incluindo no comércio baiano o externo, o interno e o local. Todos eles destacaram a primazia do comércio externo sobre o interno.

Na colônia, o comércio externo confundia-se com comércio marítimo. Pelo exclusivo metropolitano, era permitido ao Brasil comerciar somente nas áreas do Império português: Portugal, África, Ilhas do Atlântico e Índia. Considerando este fato e as fronteiras terrestres inabitadas e inacessíveis, com exceção do Rio Grande do Sul e a região Platina e o alto Amazonas onde se praticava contrabando, o comércio externo era todo marítimo. Conforme Vilhena, a Coroa permitia estabelecer relações mercantis entre as diferentes regiões da costa e interior do Brasil.

Duas medidas adotadas pela Coroa portuguesa vieram incentivar o comércio externo colonial. Após 1765, quando se aboliu a obrigação de se navegar incorporado às frotas que demandavam o Brasil, ou iam daqui para Portugal, e após 1778 quando foram extintas as Companhias privilegiadas de comércio, a atividade marítima externa da colônia gozou, afora as restrições do monopólio português, de uma relativa liberdade de movimentos (PRADO, 1977:228-230).

Segundo Lindley, o comércio era efetuado diretamente com Lisboa e Porto, “no qual uns 20 navios de grande porte são empregados, realizando eles suas viagens com bastante rapidez”. Importava-se: “vinhos, farinha, bacalhau, manteiga, queijo holandês e outras mercadorias”. Exportava-se: “algodão, açúcar, aguardente, café, fumo, pau-santo, mogno, pau-cetim, várias resinas, bálsamo e raízes medicinais, o que deixa considerável margem de lucro em favor de Lisboa” (LINDLEY, 1969:170).

Apurou-se nos inventários cerca de vinte e cinco indivíduos envolvidos com a atividade mercantil externa, comerciando com Lisboa e Porto; com a África, especialmente, Angola, Costa da Mina e bem menos com Moçambique; e alguns com Goa na Índia. Entre esses pode-se identificar as maiores fortunas entre 1760 e 1808, como as de Custódio Ferreira Dias, proprietário de armazéns e trapiches junto ao mar;

Maria Joaquina de Barros, proprietária de grandes embarcações que navegavam para Portugal e África e traficava escravos; Manoel Pereira de Andrade e Antonio Dias de Castro Mascarenhas, ambos proprietários de armazéns e trapiches onde se carregava e descarregava embarcações, recebia e despachava caixas de mercadorias.

Esses dados mostram que, sem dúvida, o mercado externo constituiu o maior promotor das fortunas baianas. Nas palavras de Katia Mattoso “o mercado de trocas, a nível internacional domina de longe todas as atividades comerciais e financeiras da Bahia” (MATTOSO, 1978:239). Apesar de seu trabalho tratar do século XIX, essa consideração vale para a segunda metade do século XVIII.

O comércio dirigido para Portugal era o mais rentável para a Bahia, como é sabido, para ali exportava-se açúcar, o mais valioso dos produtos coloniais, e segundo um quadro demonstrativo de 1796 a 1811, apresentado por J. Jobson de Andrade Arruda (1980:202), além daquele produto exportava-se algodão, fumo, ouro, courama, drogas, madeira e outros. Além destes gêneros, Lindley apontou aguardente, café, resinas e bálsamos. De acordo com uma lista de produtos, com seus respectivos valores, exportados da Bahia para Portugal, exposta por Vilhena, no ano de 1798, o açúcar aparece na frente, muito distante dos demais produtos, contabilizando um valor de 1:646:576\$000, que correspondia a mais de 60% da soma total dos valores da exportação desse ano. A soma dos valores de todos os outros artigos importava em 1:041:777\$430. (VILHENA, 1969:60)

De Lisboa e Porto, a Bahia importava segundo Lindley manufaturas européias e indianas, vinhos, farinha, bacalhau, manteiga, queijo holandês e outros (LINDLEY, 1969:170). Conforme uma tabela elaborada por José Jobson Arruda, acrescenta-se àqueles, ouro e prata, tecidos de lã e linho, sedas, metais, drogas e outras mercadorias (ARRUDA, 1980:200). Os inventários indicam ainda, o óleo de oliva e o vinagre.

Contudo, o ramo mais relevante do comércio de importação da Bahia era o intenso tráfico de escravos que vinham da África. Aos baianos era permitido importar seus próprios escravos e trazer, nos mesmos navios, diversos artigos africanos, tais como cera e ouro em pó, que obtinham praticando o escambo, trocando por outros artigos, sobretudo o fumo, consoante Vilhena, refugo do que se exportava “para Lisboa, e Índia por conta de S. Majestade, reduzida a rolos muito mais pequenos”; bem como tecidos grosseiros de algodão, manufaturados principalmente em Lisboa, aguardente e

búzio, que servia de moeda entre os negros. Vinha também da África “muitos panos de algodão, chamados de ordinário panos-da-Costa, que por ser manufaturados negros tem despacho na Alfândega” (VILHENA, 1969:59). Ainda segundo ele, a Bahia mantinha trocas mais intensas com Angola, de onde vinha grande quantidade de escravos e muita cera de meia cura e para lá eram mandados açúcar, aguardente, tabaco, ferragem, fazendas grossas e zímbo.

Pôde-se constatar cerca de dez inventariados traficando diretamente com a África. Esses comerciantes atuantes no tráfico africano, com exceção de Maria Joaquina de Barros, situavam-se na ordem dos montemores² de quarenta mil contos de réis até mais ou menos oito contos de réis, representando, portanto, as faixas médias de fortunas para baixo. Isto não quer dizer que os indivíduos com montemores maior não estivessem envolvidos no tráfico. Vale esclarecer que a natureza da documentação aqui utilizada, nem sempre oferece informações a esse respeito.

Além de constituir fortunas de muitos indivíduos, os negócios com a África alimentaram um pequeno comércio, provavelmente complementando o rendimento de vários inventariados. Eram eles capitães de embarcações, marinheiros e outros de pequenos ofícios necessários às viagens marítimas. Traziam panos da Costa, lenços, pentes e outros pequenos artigos para vender na Bahia. Estes dados aparecem nas prestações de contas no momento de avaliar os bens deixados pelo inventariado. Assim, o tráfico nutria uma parcela significativa da camada inferior da sociedade, ou em outras palavras, uma parcela da população pobre participava e sobrevivia desse micro negócio africano.

Conjuntamente com o intenso comércio externo, a Bahia desenvolveu um considerável e extenso comércio interno, que se pode denominar de comércio intercapitanias. O abastecimento de gêneros alimentícios dos centros urbanos, os artigos que circulavam do local de produção para os portos exportadores, a distribuição dos produtos importados da metrópole e os escravos da África, estimularam o setor mercantil interno e fizeram de Salvador um eixo de rotas comerciais. A convergência e irradiação de mercadorias do porto soteropolitano traçaram rotas mercantis importantes,

² Montemor significa a soma total dos valores de todos os bens, inclusive dívidas ativas, que pertenceram ao inventariado.

conectando Salvador por via marítima, precipuamente, e por via terrestre, de forma menos intensa, com as mais distantes regiões da colônia.

Nas rotas marítimas destacou-se a do Rio Grande do Sul, de onde se importava carne seca (charque), salgada, couros, sebo e farinha de mandioca. Para essa capitania a Bahia exportava manufaturados vindos da metrópole – sal, açúcar, aguardente, louças, “que trocam, em sua maior parte, exceto o sal, num comércio de contrabando com os espanhóis de Maldonado e Montevideu, recebendo em prata”. José Jobson de Andrade Arruda informa que o número de navios integrados nesse comércio não era superado nem mesmo pelos barcos que faziam a ligação com Lisboa. Mostra que entre 1798 e 1808 entraram no porto de Lisboa procedentes da Bahia 304 navios e saíram para Salvador 258 navios e nesse mesmo período entraram no porto do Rio Grande do Sul 464 navios provenientes de Salvador e saíram 549 para Salvador (ARRUDA, 1980:191).

Havia ainda, segundo Vilhena, um fraco comércio com as Capitanias do Ceará, Paraíba e Espírito Santo. Os inventários evidenciam relações comerciais com Santa Catarina, Rio de Janeiro e Pernambuco.

Nas rotas terrestres, ressaltavam-se o comércio de gado dirigido de Piauí e Maranhão para a Bahia, e entre Minas, Goiás e a Bahia. Verificou-se também nos inventários um comércio por via terrestre de mercadorias vindas de Lisboa e Porto para as regiões de Piauí, Goiás, Minas e Cuiabá, juntamente com empréstimos financeiros, a pessoas dessas capitanias. É o que demonstra os registros dos inventários de Maria P. Rangel e de seu marido J. R. da Silva em 1790, com um montemor de setenta e sete contos de réis. Esse casal tinha negócios em Lisboa e no Porto e comerciava com o interior da colônia. Portanto, fica evidente que os comerciantes envolveram-se simultaneamente em mais de um setor mercantil.

Computou-se, em torno de sete inventariados atuantes no comércio interno, quer em rotas terrestres ou marítimas. Pôde-se identificar nas fontes utilizadas que, salvo Maria Rangel e seu marido, os outros seis inventariados incluíam-se nas faixas de valores de montemores de vinte contos para menos até a ordem de três contos de réis. Francisco Rodrigues com um montemor 20:366\$000 tinha negócios em Minas, Goiás, Cuiabá e Bahia e João Luís Gaya com montemor na faixa de 3 contos era sócio de um

terço de um bergantim, chamado Pastorinha da América, e negociava farinha de mandioca e outros gêneros com o sul da colônia.

O terceiro nível da atividade mercantil da Bahia, o local, correspondia ao comércio com as suas comarcas da costa e do interior. O mercado de Salvador era um mercado para si, enquanto cidade, e para as vilas e povoados do Recôncavo. Redistribuiu produtos importados e recebia gêneros agrícolas, gado, e metais de suas várias regiões. Lindley impressionou-se com o grande número de embarcações que navegava pela Bahia de Todos os Santos e movimentava o porto de Salvador. Em suas palavras, era “realmente espantoso” o comércio de Salvador com o Recôncavo e o interior da Bahia. “Oitocentas lanchas e sumacas de vários, trazem diariamente sua contribuição para o comércio com a capital (...) uma riqueza, em grau desconhecido na Europa, é assim posta em circulação”. Segundo ele, chegavam diariamente a esse porto “fumo, drogas diversas, de Cachoeira, o maior sortimento de louça comum, de Jaguaripe; aguardente e óleo de baleia, de Itaparica; farinha e peixe salgado de Porto Seguro; algodão e milho, dos rios Real e São Francisco (LINDLEY, 1969:171); açúcar, lenha e legumes; de todos os lugares e dos sertões vinham o gado e metais preciosos.

E o interior recebia de Salvador, “muita fazenda tanto branca, como de cor, ferro em barra, ferragens, pólvora, chumbo, breu, treu, alcatrão, e mais gêneros, e escravos” (VILHENA, 1969:58)

Os inventários evidenciaram seis comerciantes que atuaram no mercado local, no Recôncavo e no interior, alguns transacionavam também no mercado intercapitanias.

Considerou-se também, como atividade mercantil local, o pequeno comércio de escravos ganhadores. Do universo estudado, contabilizou-se trinta e nove inventariados, proprietários de escravos vendedores de mercadorias nas ruas de Salvador. Estes encontravam-se na ordem de montemores de quatorze contos de réis para baixo.

Incluiu-se ainda no setor do comércio local, os estabelecimentos fixos, denominados lojas abertas, que vendiam a retalho, secos e molhados, e os armazéns e trapiches, local onde as mercadorias esperavam o embarque, pertencentes aos comerciantes de grosso trato. Do número total de inventariados, foram contados trinta e quatro proprietários de lojas abertas, sete donos de armazéns e quatro ou cinco de trapiches.

Que mercadorias vendiam-se nas lojas abertas? O inventário de Manuel Pereira de Andrade oferece uma ampla lista de artigos que respondem em boa parte essa questão. Nesse auto constavam: pano de linho, de lã, estopa, bretanha, holanda, aninhagem, enxadas, pregos, machados, chapéus, de braga, candeias, fechaduras de portas, papel, linhas, lenços, vidros de água de rainha, druguetes, treu, panos de algodão da terra, setins, damasco, seda, gurgurão, cobres em pastas e tabuleiros.

Outra atividade muito presente nos inventários era o negócio de carregaçõ marítima. Referia-se ao transporte de mercadorias e ao conjunto de mercadorias com sentido de carga. Em outras palavras, ter um negócio de carregaçõ significava ser exportador e importador, ser proprietário ou sócio de embarcaçõ para transportar cargas. Nos inventários compulsados apurou-se quarenta indivíduos operando nos negócios de carregaçõ, distribuídos nos seguintes setores: vinte e três indivíduos nas carregações para o exterior, cinco nas do interior, doze nas locais. Deles, seis eram proprietários de grandes embarcações, entre elas: brigue, bergantim, corveta, sumacas e galeras, quatorze eram sócios dessas embarcações e três donos, de pequenas embarcações alvarengas, lanchas e saveiros. As participações nas sociedades de embarcações variavam de um meio até um oitavo da posse de uma unidade de navegaçõ. Participavam diretamente nessa atividade, pilotos, mestre, capitão, caixas de embarcaçõ e marinheiros. Identificou-se nessas categorias treze indivíduos.

As maiores embarcações eram utilizadas para o comércio externo e interno, as menores navegavam no mar do Recôncavo e na costa da capitania baiana.

O seguinte trecho da carta de José da Silva Lisboa, futuro Visconde de Cairú, a Domingos Vandelli, datada de 1781 retrata bem a grande movimentação de embarcações no porto de Salvador:

“O commercio na Bahia he amplo e variado, tanto o interior, como o exterior. He uma coisa bella ver aportar ao caes a Bahia mais de 40 embarcações pequenas cada dia, carregadas de viveres e de tudo o necessario para o uso da cidade.

... “O commercio de exportação he muito importante. A Bahia fornece mais carga aos seus navios do que nenhuma cidade do Brasil.

... “O commercio para a Africa he de grande consequencia para esta praça: he dirigio para o que se denomina resgate de escravos. Porem não he esse só o beneficio desta negociação, como logo direi. A base della he o tabaco, ordinariamente de refugo ou da segunda folha e aguardente do paiz. A Bahia expede todos os annos mais de 50 embarcações entre corvetas e sumacas; 8 ou 10 corvetas vão para Angola, para onde tambem levão muita fazenda da Europa. As demais vão correr a Costa da Guiné a comprar escravos”(ALVES,1965:137).

Destacaram-se entre os maiores armadores constantes nos autos de inventários, Maria Joaquina de Barros, proprietária de três embarcações, um navio no valor de vinte contos de réis, um brigue valendo três contos e duzentos mil réis e uma alvarenga no valor de setenta mil réis em 1808; Francisca Maria da Silva dona uma corveta avaliada em quatro contos de réis em 1804; Francisca A. Villas Boas, sócia de um brigue avaliado em 6 contos de réis em 1803; Luís dos Santos Lima, possuía uma corveta e era sócio de um terço de uma galera, importando as duas embarcações em novecentos quinhentos e trinta e três mil réis em 1783. Rosa Maria de Jesus tinha duas sumacas no valor de cinco contos setecentos e quarenta e três mil réis em 1808. Florencia J. Conceição, sócia de um quarto de uma galera, importando sua parte em quatro contos de réis. Os demais armadores eram proprietários ou sócios de embarcações na faixa de valor de dois contos para baixo.

As fontes estudadas evidenciam que o comércio marítimo criou atividades e ofícios, dos quais vivia e sobrevivia uma parcela considerável da população da cidade de Salvador. Viagens marítimas implicam na existência de embarcação de diferentes tipos, e a construção e manutenção dessas unidades exigiam um número significativo e variado de ofícios, tais como: carpinteiros, polieiros, calafates, torneiros, tanoeiros, ferreiros e outros. Nas viagens mercantis de longo curso eram necessários pilotos, mestres, contra mestres, capitães, caixas, patrão-mor, guardas, etc. E havia ainda os ofícios do porto, da alfândega e de outras repartições. Essa diversidade de empreendimentos e ocupações gerou, assim, riqueza de todos os níveis.

Os elementos comércio, mercadorias, lojas abertas, trapiches, embarcações originavam grande riqueza e ao mesmo tempo manifestavam o nível dessa riqueza. Ter um ou vários desses elementos, ou ter todos eles, indicava a dimensão da riqueza do indivíduo e do grupo dos comerciantes, revelava ser mais ou menos rico no Brasil colonial. E mais, as grandes fortunas constantes nos inventários, relacionavam-se muito mais com as transações mais distantes, Lisboa, Porto e África, setores de investimentos mais lucrativos do que as regiões da colônia ou da própria capitania baiana. Ou então, vinculavam-se com esses dois níveis mercantis.

Por outro lado, os comerciantes, com algumas exceções, eram também proprietários de engenhos ou fazendas e muitos portavam títulos militares de Alferes, Coronel, Capitão e outros. A posse da terra era um elemento indispensável para o

prestígio social. Deste modo, os grandes e médios grandes comerciantes não buscavam só o lucro, a acumulação de riqueza material, buscavam também prestígio social, *status* e honra, procuravam ser componentes da sociedade estamental colonial.

FONTES

Manuscritas:

Inventários Post-mortem dos moradores da cidade de Salvador. APEB, Salvador, 1760-1808

Impressas:

BRANDÔNIO, Ambrósio Fernandes. *Diálogos das Grandezas do Brasil*. Rio de Janeiro: Academia Brasileira, 1930.

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

VILHENA, Luiz dos Santos. *A Bahia do século XVIII*. Salvador: Itapuã, 1969. 3 vols.

BIBLIOGRAFIA

ALVES, Marieta. O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII na Bahia. *Revista de História*, São Paulo, v. 20, n. 63, jul./set., 1965.

ARRUDA, J. Jobson de Andrade. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980.

LAPA, J. Roberto do Amaral. *A Bahia e a carreira da Índia*. São Paulo: Nacional, 1968.

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

NOVAIS, Fernando. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. São Paulo: HUCITEC, 1979.

PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. 15.ed. São Paulo: Brasiliense, 1977.

SIMONSEN, Roberto. *História econômica do Brasil: 1500-1800*. 4.ed. São Paulo: Nacional, 1962.