José Ricardo Moreno

AÇAMBARCADORES E FAMÉLICOS

Fome, carestia e conflitos em Salvador (1858 a 1878)

SELO EDITORIAL CASTRO ALVES
Câmara Municipal de Salvador

UNIVERSALIS edições
EDUNEB

AÇAMBARCADORES E FAMÉLICOS

Câmara Municipal de Salvador

Presidente
Paulo Câmara

Universidade do Estado da Bahia - UNEB

Reitor
José Bites de Carvalho

Vice-Reitora
Carla Liane N. dos Santos

SELO EDITORIAL CASTRO ALVES
Câmara Municipal de Salvador

Coordenador do Selo Editorial Castro Alves
Vereador Everaldo Augusto (PCdoB)

UNIVERSALIS edições EDUNEB

Editora da Universidade do Estado da Bahia - EDUNEB

Diretora
Sandra Regina Soares

Comitê Editorial
Arthur Gomes Dias Lima
Isaura Santana Fontes
Maria da Glória da Paz
Marcius de Almeida Gomes
Sandra Regina Soares

Suplentes
Paulo César Garcia
Emanuel do Rosário Santos Nonato
Ana Paula Silva da Conceição
Ivan Luiz Novaes
Ricardo Baroud

José Ricardo Moreno

AÇAMBARCADORES E FAMÉLICOS

Fome, carestia e conflitos em Salvador (1858 a 1878)

Salvador
2016

© 2015 Autores
Direitos para esta edição cedidos à Editora da Universidade do Estado da Bahia.
Proibida a reprodução total ou parcial por qualquer meio de impressão, em forma idêntica, resumida ou modificada, em Língua Portuguesa ou qualquer outro idioma.
Depósito Legal na Biblioteca Nacional
Impresso no Brasil em 2015.

Ficha Técnica

Coordenação Editorial
Ricardo Baroud / EDUNEB

Coordenação de Design
Sidney Silva / EDUNEB

Capa e Diagramação
Rodrigo C. Yamashita / EDUNEB

Produção Editorial e Gráfica
CIAN Gráfica e Editora

Ficha Catalográfica - Sistema de Bibliotecas da UNEB

Moreno, José Ricardo
Açambarcadores e famélicos: fome, carestia e conflitos em Salvador (1858 – 1878) / José Ricardo Moreno. – Salvador: EDUNEB; Câmara Municipal de Salvador, 2016.
352 p.: il.

Contém referências.
ISBN 978-85-87268-05-1 (Câmara Municipal de Salvador Bahia)
ISBN 978-85-85813-16-1 (EDUNEB)

1. Salvador (BA) - História. 2. Salvador (BA) – Conflitos - Séc. XIX. 3. Salvador (BA) – Economia – Séc. XIX. I. Título.

CDD: 981.42006

Selo Editorial Castro Alves
Câmara Municipal de Salvador
Edf. Emmerson José,
Bahia Canter, s/nº, Gab. 27
Rua Ruy Barbosa, Centro
CEP: 40.020-000 – Salvador – BA
Tel.: 71 3320-0120 Fax: 71 3320-0353
selocastroalves.cms@gmaiil.com

Editora da Universidade do Estado da Bahia – EDUNEB
Rua Silveira Martins, 2555 – Cabula
41150-000 – Salvador – BA
editora@listas.uneb.br
www.uneb.br

Editora filiada à

Associação Brasileira das Editoras Universitárias

Um primeiro pressuposto de toda a existência humana e, portanto, de toda história é que os homens devem estar em condições de poder viver a fim de "fazer história". Mas, para viver, é necessário, antes de qualquer coisa, beber, comer, ter um teto onde se abrigar, vestir-se etc. O primeiro fato histórico é, pois, a produção dos meios que permitem satisfazer essas necessidades, a produção da própria vida material; trata-se de um fato histórico; de uma condição fundamental de toda a história, que é necessário, tanto hoje como há milhares de anos, executar, dia a dia, hora a hora, a fim de manter os homens vivos.

(MARX; ENGELS, 1980, p. 32)

Uma obra atual

O livro *Açambarcadores e Famélicos, fome, revolta e carestia em Salvador*, do professor Ricardo Moreno, tem o rigor de um trabalho científico, uma farta documentação o acompanha, tem a necessária comprovação dos fatos, é o resultado da observação destes através de um corpo teórico e, como não poderia deixar de ser, tem lá seus pressupostos implícitos. Contudo, poderíamos lê-lo como uma obra de ficção, dado ao estilo agradável da escrita, à riqueza de vida contida no relato e a narrativa que transforma o autor em observador dos fatos, mesmo que ele esteja mais de um século de distância dos ocorridos naquela Salvador da metade do século XIX.

Surpreendentemente, a leitura do livro do professor Ricardo Moreno dá-nos a sensação de estar assistindo as cenas e os cenários de um enredo, que se desenrola na cidade de Salvador, no século XIX, mas que poderia está se desenrolando na cidade hoje.

Esta atualidade temática nos leva ao que interessou mais de perto à Câmara Municipal de Vereadores na publicação da obra, através do Selo Editorial Castro Alves. Pois, a pesquisa feita pelo autor nos permite constatar quais eram as relações de poder na sociedade de então, como se davam as relações entre os poderes constituídos naquela época, quais as prerrogativas do poder legislativo há quase dois séculos atrás e a relação deste com o poder econômico. E, neste particular, é forçoso reconhecer que, malgrado tenhamos tanta distância no tempo, são muitas as semelhanças com os dias atuais. Claro que os famélicos e açambarcadores de hoje não são os mesmos de ontem, muita

coisa mudou de lá para cá, porém, dá para arriscar e dizer que, caso houvesse hoje uma nova revolta na cidade Salvador contra a carestia e os abusos praticados pelo poder econômico contra os consumidores, nós teríamos os mesmos atores, desempenhando papeis semelhantes e com idênticas posturas diante dos fatos. Portanto, podemos afirmar que, não obstante, ao tratar de fatos históricos ocorridos no passado, ela tem, sim, um caráter de atualidade que chama a atenção.

A *Revolta da carne sem osso e farinha sem caroço* não foi a primeira nem a última na qual a Câmara Municipal de Salvador esteve envolvida e desempenhando papel central. Outras já haviam acontecido e outras aconteceriam, como a mais recente, ainda viva na memória da cidade, que ficou conhecida como o *Quebra-quebra dos ônibus*, revolta popular contra o aumento abusivo nos preços dos transportes públicos e contra a péssima qualidade do serviço, ocorrida em agosto de 1981. Organizada pelo Movimento Contra a Carestia, a revolta durou uma semana, com centenas de ônibus incendiados, depredações e conflitos com a polícia.

Para o bem da verdade e da cidadania plena, é bom que tenhamos obras para registrar estes acontecimentos, pois elas têm um caráter educativo para os setores populares e, principalmente, para os edis. Os primeiros para que se reconheçam como sujeitos da história, e os segundos para que não percam de vista as suas responsabilidades quanto aos interesses da maioria da população e para que tenham na memória o verso de José Afonso em Grândola Morena: "o povo é quem mais ordena."

Everaldo Augusto

Coordenador do Selo Editorial Castro Alves

SUMÁRIO

PREFÁCIO 9

INTRODUÇÃO 17

Capítulo 1 – FARINHA POUCA, MEU PIRÃO PRIMEIRO: Revolta contra a carestia em Salvador 55

Famélicos, salários, preços, taxas... 90

Capítulo 2 – NAVEGAR É PRECISO, COMER TAMBÉM É PRECISO: Por mar e por terra, a cidade se abastece 135

Vias de abastecimento, mercados, cidade baixa... 148

Navegação de longo curso 167

Cabotagem... 174

Capítulo 3 – AÇAMBARCADORES E ATRAVESSADORES 199

Os comércios de carne charqueada, e de carne verde... 200

Farinha de mandioca... 207

A Associação Comercial da Bahia, monopolistas, açambarcadores... 211

Capítulo 4 – 1878: Um debate doutrinário 255

Rui Barbosa: liberalismo e intervenção... 281

CONSIDERAÇÕES FINAIS 309

ANEXO – Cronologia da seca no Nordeste, Brasil, no período de 1583-1909 327

REFERÊNCIAS 329

Bibliografia 329

Teses e Dissertações 335

FONTES 339

Fontes Impressas 339

Arquivo Público do Estado da Bahia 341

PREFÁCIO

Toda vez que sou convidado para apresentar ou prefaciar um livro, sinto-me extremamente honrado. Antes de significar uma distinção ao seu autor, significa que o autor te distinguiu e o avalizou como alguém capaz de dar um parecer sobre o seu trabalho.

No caso deste trabalho de José Ricardo Moreno, existe uma história que precisa ser contada para que o leitor, que tem agora este livro nas mãos, possa entender a sua trajetória e importância enquanto um trabalho final.

Eu fui instado, através de amigos comuns, a conhecer o Prof. Moreno quando este ainda pensava em dar continuidade aos seus estudos acerca dos sertões da Bahia no nosso Programa de Pós-Graduação. De nossas preliminares conversas surgiu a sugestão para que continuasse a pesquisar a história da Bahia, só que se dedicando agora, a cidade de Salvador. Sugestão prontamente encampada por José Ricardo e, com um novo projeto, participou do processo seletivo do Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal Fluminense e virou nosso orientando.

Tarefa difícil a minha, orientar um pesquisador já maduro e autor de ótimos trabalhos, numa Tese de Doutorado.

Mais ainda, os estudos acerca da cidade de Salvador não se enquadravam naquilo que poderíamos reconhecer como uma das minhas áreas de pesquisa. Mas, como o seu projeto apontava como eixo central a questão do porto de Salvador, achei que poderia contribuir.

E assim, começamos a nossa trajetória acadêmica onde o Prof. José Ricardo Moreno foi se transformando de orientando em amigo, daí a camarada. Paralelamente à minha admiração à pessoa, fui descobrindo um historiador de primeira linha e que convergia para uma perspectiva crítica às novas tendências da historiografia, com destaque à pós-modernidade e ao revisionismo histórico que começavam a ganhar adeptos no Brasil.

Extremamente bem formado no campo do marxismo, o autor fazia uma crítica radical – e não sectária como nos ensina Marx – a essas novas tendências que avançavam sobre a produção dos historiadores mais jovens.

Estribado numa leitura sólida da obra de Marx e Engels, de Lenine e de outros postulantes do materialismo histórico e tendo como referências Fernando Braudel e a tradição francesa de uma história global, além da obra da historiadora Katia Mattoso - que avançou em muito os estudos acerca da Bahia - Milton Santos e Flávio Gonçalves dos Santos, José Ricardo começou a avançar as suas pesquisas acerca da história de Salvador tanto no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, quanto no Arquivo Estadual da Bahia.

Paralelamente, o autor incorporou durante seus estudos a obra de Edward P. Thompson e a historiografia social inglesa,

de onde veio uma influência no resultado final do seu trabalho. A própria participação nas disciplinas da Pós-Graduação e o contato e os debates com colegas do POLIS, Laboratório de História Econômico-social da UFF, foram fundamentais para que rumos fossem corrigidos e a arquitetura da pesquisa fosse sendo mais bem delineada.

Embora contando com uma volumetria muito grande de documentos acerca do Porto de Salvador que incluía as próprias transformações urbanas da cidade desde meados do século XIX até o início do XX, e como acontece com toda pesquisa de Doutorado, o tema do abastecimento e dos motins de fome veio se impondo como central, ao ponto de que aquilo que seria o eixo de sua pesquisa – o Porto e as transformações urbanas de Salvador – passar a ser parte do seu trabalho, mas não seu centro.

E, finalmente, ocorreu a materialização da Tese de Doutorado de José Ricardo Moreno: "Açambarcadores e Famélicos: Fome, Carestia e Conflitos em Salvador (1858 a 1878)" no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense, contando com uma Banca de especialistas de padrão internacional como os Professores Miguel Suarez Bosa, da Universidad de Gran Canarias (Espanha), Flavio Gonçalves dos Santos (Universidade Estadual de Santa Cruz), Francisco Carlos Teixeira da Silva (Universidade Federal do Rio de Janeiro) e Luiz Fernando Saraiva (Universidade Federal Fluminense). Carregada de elogios à Tese, a Banca sugeriu a sua publicação, devido a sua importância para a historiografia

brasileira e, principalmente, a baiana, que chega ao leitor agora na forma de livro em uma versão ligeiramente modificada.

E o que este livro tem de original? Muitas coisas, primeiramente, o seu próprio título expressa a perspectiva teórica de tratar não somente daqueles que dominavam e manipulavam os alimentos fundamentais da dieta alimentar do baiano do século XIX – os açambarcadores – mas o cotidiano da população pobre de Salvador, de fome e alta de preços, e a reação desta população contra os "donos da farinha de mandioca e da carne" que aumentavam absurdamente os preços e caiam a qualidade, rompendo aquilo que Edward Thompson chamava de "economia moral".

Mais ainda, a cronologia (1858/78) expressa dois momentos cruciais na relação social tensa quando a população vai às ruas e se manifesta de forma conflituosa, ganhando uma dimensão política, somente comparada pela Revolta dos Malês (1835). Em ambas as situações de conflito estão em jogo à questão do abastecimento de uma população pobre numa cidade que se modernizava e que – uma das muitas questões originais do livro – tinha no monopólio das operações dos trapiches na Baía de Todos os Santos, das embarcações, dos armazéns e da distribuição dos produtos que vinham do interior da Província ou de outros lugares do Império, as bases para a monopolização dos próprios produtos que compunham a cesta básica alimentar desta população.

Convém explicitar uma questão teórica importante colocada pelo autor logo na introdução e que funciona

como um dos eixos condutores do livro: a transição de um modo de produção do tipo antigo no qual o capital mercantil domina as relações sociais, para um do tipo capitalista. De outra forma, a convivência entre formas de acumulação, exploração e ampliação de riquezas ainda presas ao mundo colonial convivendo com formas capitalistas onde a riqueza se transforma em capital, num momento de inserção do Brasil na expansão do imperialismo.

Se a produção baiana de cacau, açúcar, fumo e etc., visando o mercado externo estava inserida nessa nova fase do capitalista, o capitalismo imperialista, o cotidiano do comércio de abastecimento de Salvador ainda era dominado pelo capital comercial e usurário, açambarcando o processo de transporte e comercialização dos produtos.

Outro aspecto fundamental foi a percepção do autor de que se por um lado manifestações sociais protestavam contra os preços da farinha e da carne, por outro, isso se manifesta num grande e fundamental debate político na Câmara Municipal, na Presidência da Província e na Assembleia Provincial, onde uma discussão de caráter conceitual colocou em oposição liberais e conservadores, e envolveu figuras emblemáticas do pensamento econômico brasileiro como o Presidente da Província João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu (1858) e Rui Barbosa (1878).

A percepção das dimensões política e ideológica da questão das crises de abastecimento em Salvador no século XIX amplia o objeto de pesquisa de José Ricardo Moreno e permite

o avanço em direção a uma história global da Bahia do período, rompendo com uma má tradição de alguns historiadores marxistas que ao privilegiarem somente as relações econômico-sociais, não valorizavam as questões ideológicas e políticas que compõem a totalidade do objeto estudado.

Ao assim proceder, o autor amplia bastante o seu escopo de fontes que já era vasto. Vasculhando desde aquelas clássicas da história econômica tais como movimentação portuária e preços, avança para a utilização de periódicos e debates parlamentares, tanto em arquivos da Bahia, principalmente o Arquivo Estadual da Bahia e Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, servindo de guia para outros pesquisadores que queiram se aventurar em temas tão difíceis como os tratados neste livro.

Questões como abastecimento, monopolização de produtos básicos da alimentação da população mais pobre, protestos populares e debates políticos que são tratados ao longo deste livro, não estão presos ao mundo da transição da Bahia do terceiro quartel do século XIX.

Não, são questões que mesmo hoje, em pleno século XXI estão presentes e fazem parte do cotidiano brasileiro. A fome e os protestos contra a inflação – carestia como se dizia à época – e o poder dos monopólios – açambarcadores na expressão de então – não acabaram entre nós. Se for certo que mudaram as características destes e daquela, a origem, a base à lógica maior não se esgotaram. Como esquecer, por exemplo, a escassez de alimentos, especialmente de carne no Plano Cruzado? Ou

a questão da fome que infelizmente grassa em vários rincões deste país ao mesmo tempo em que produtores jogam no lixo leite, tomate e outros produtos fundamentais da alimentação por que "não atingiram o preço desejado por eles"?

Não! Questões como essas não fazem parte do passado longínquo e que servem de deleite para os eruditos e enciclopedistas historiadores conservadores! Não! Ou a história nos ajuda a melhor entender e atuar no mundo em que vivemos e estamos a construir ou é um conhecimento estéreo, sem serventia!

Considerando as observações elencadas acredito que esta obra de José Ricardo Moreno, pelas questões nela levantadas e analisadas, vai se incorporar ao rol de trabalhos fundamentais para o entendimento da história da Bahia e do próprio Brasil, servindo de leitura obrigatória não só de historiadores de ofício, mas dos demais cientistas sociais (sociólogos, economistas, cientistas políticos etc.) e para o público em geral que não se contenta com versões superficiais e opinativas acerca do Brasil.

Cezar Teixeira Honorato

Professor da Universidade Federal Fluminense. Líder do Grupo de Pesquisa O Brasil e o Mundo Atlântico: Portos, Negócios e Cidades. Coordenador Adjunto do Projeto Internacional Empresas, Puertos y Ciudades (Espanha/Cuba/Brasil).

INTRODUÇÃO

Entre os anos de 1858 e 1878, a capital baiana tornou-se palco de um intenso debate acerca dos preços praticados na venda de alimentos básicos à população. Nestes anos, os poderes públicos se conflitaram sobre o tema: Câmara de Vereadores, Presidência da Província, Assembleia Provincial, foram palcos de intensos debates a respeito da regulação do mercado, e meio ao caloroso imbróglio, diferentes projetos em curso, em uma sociedade que transitava entre a acumulação primitiva e a penetração do capital em sua forma moderna.

Segundo Hegel, se por um lado é a ação de contrários que leva à transformação, por outro, a contradição existe na natureza do próprio ser e não como algo externo a este. Esta é uma ideia importante para se entender o embate entre o velho e o novo, e ao final, poder-se-á entender melhor que as qualificações do que chamamos de velho e novo podem não ser o que parece a primeira vista.

Um conceito que se tornou essencial para toda a narrativa, apresentada aqui, é o conceito de transição. Este é um conceito complexo para se pensar o movimento da história; afinal, seria a ideia de transição um estado permanente? Se para o

pensamento dialético, o estado de repouso é que é relativo, e o movimento é absoluto. O que chamo aqui de transição é a consideração de um estado em que o novo se apresenta, porém o velho não apenas existe, mas existe de maneira ainda hegemônica. Portanto, um momento específico do movimento. Uma tentativa de esclarecer isso seria recuperando as palavras de Lênin, referindo-se a lógica do movimento pensada por Hegel, onde temos a ideia de que o novo não surge de si mesmo, mas nasce do velho, da sua própria contradição, e por sua vez, este novo traz consigo a essência do velho, não havendo entre um e outro um hiato, uma ruptura pura e simples.

Na historiografia, a ideia de transição tem sido utilizada, em geral, para se referir a processos políticos, mudanças de regime, de formas de governo, não sendo utilizada, pelo menos diretamente, para processos econômicos e sociais. Esta ideia vai se revelar no decorrer da narrativa do texto: os agentes que enriqueceram, e dominaram a praça comercial de Salvador, lançando mão de todas as práticas viciadas pela acomodação das formas pretéritas de acumulação de capital, diversificaram seus capitais em atividades típicas do moderno capitalismo que chegava, tais como bancos, investimentos em transportes, indústrias etc.

Do ponto de vista das ideias, uma espécie de discurso mais próximo do original liberalismo econômico, foi apropriado para defender o monopólio do mercado em mãos de poucos e tradicionais comerciantes, ao passo que modernos liberais assumiram a defesa de uma necessária intervenção do

Estado para garantia do abastecimento aos setores sociais que mais necessitavam como foi o caso do Deputado Provincial, em 1878, Rui Barbosa. Este discurso estava ancorado, justamente, em um comportamento tradicional que se repetia por parte de membros da Câmara de Vereadores de Salvador, que era o de intervir pelo direito dos mais pobres a ter acesso ao alimento em condições razoáveis de aquisição, e que se fez ecoar na Assembleia Provincial. Algo que pode ser comparado com aquilo que Thompson, ao analisar o comportamento dos motins de fome na Inglaterra do século XVIII, denominou de economia moral, como sendo a defesa, por parte da população, daquilo que considera ser seu direito essencial, e certa tradição de algumas instituições de assumir a defesa deste direito como sendo sua tarefa precípua.

Podemos observar como se confunde o que é o novo e o que é o velho, o que se mostra tradicional, ou o moderno. Busca-se sistematizar isso ao classificar o momento estudado como sendo de transição de uma forma de acumulação a outra, ou seja, de acumulação primitiva de capital, para a acumulação capitalista propriamente dita. O conceito de acumulação primitiva foi elaborado por Marx para se referir a um momento que antecede ao capitalismo, e que teria sido marcado pela expropriação violenta. O economista Alonso Barbosa de Oliveira[1] trata este momento como sendo de hegemonia do capital comercial sobre as demais formas de capital, e entendemos aqui, que a hegemonia de uma forma de capital, em última instância, o faz determinante para as formas

sociais, as relações de Estado, e da lógica de ordenamento da superestrutura, como um todo.

Já o moderno capitalismo vincula a acumulação a uma relação social, a uma determinada organização do trabalho, que propicia a extração de mais valia. Este sistema eclode na Inglaterra, e o capital, que se expande por todo o mundo chega, para nós, nos investimentos urbanos, principalmente nos transportes, ferrovias, portos, e também através dos bancos, e, incentiva assim, o desenvolvimento das indústrias.

Evidentemente que a ascensão do capital, em sua forma moderna, coloca em confronto o modelo determinado, até então, para a superestrutura. Isso pode ser percebido no embate dado na Assembleia Provincial da Bahia no ano de 1878. Ao discutir a política de intervenção no mercado de alimentos, vem à voga o debate acerca do papel do Estado. O que pudemos extrair da contribuição de Rui Barbosa, é que para o liberal, o Estado é uma necessidade histórica. Gramsci discutiu isso, evidenciando a construção desta ideia, a partir dos pressupostos teóricos do próprio liberalismo.

Alheio a toda esta lógica, vimos uma população, que não parava de crescer. O Geógrafo Milton Santos, em sua dissertação de mestrado intitulada "O centro da Cidade do Salvador",[2] ao analisar este crescimento populacional, concluiu que este crescimento não se deu como resultado de uma dinâmica econômica, que tornara Salvador atraente a novos moradores, mas, ao contrário, foi a ausência desta dinâmica que afetou a sua *hinterland*, e fez com que parte desta população

periférica migrasse para a capital, vindo a compor a massa de desempregados ou subempregados. A estes, pode-se acrescer a grande quantidade de população flutuante, principalmente de marinheiros e tripulação de embarcações que movimentavam o vai e vem de barcos no porto soteropolitano, e também toda uma população de escravos do recôncavo, que se dedicava, primordialmente, a produção para agroexportação, necessitando do mercado que complementasse a sua alimentação.

Este mercado, mesmo com sua população majoritariamente pobre, tornou-se atraente a capitais que tinham sido liberados com a proibição do tráfico internacional de escravos, e também serviram para alocar parte dos investimentos que perdiam espaços com a perda proporcional do papel da Bahia no comércio de longo curso, principalmente com a redução do papel do açúcar como grande produto de exportação.

Assim, este comércio de alimentos, vai aprofundando uma lógica do controle do mesmo nas mãos de grandes monopolistas, que controlavam os preços do mercado por meio da retirada do produto da praça, seja para outras praças, quando os preços se mostravam mais atraentes, seja simplesmente retardando a sua entrada no comércio de Salvador, provocando com isso escassez, e elevando os preços. Procuramos demonstrar isso focando nossa atenção para os três produtos considerados mais importantes para a população, a carne verde, a carne charqueada, e a farinha de mandioca.

Desta forma, buscou-se mergulhar no cenário da Salvador do terceiro quartel do XIX, especialmente no espaço das trocas

mercantis realizadas por homens de negócios, mas também por produtores e consumidores que sofriam com a ação destes. Entender quem eram estes intermediários, como se constituíam suas fortunas, a diversificação na formação de seus capitais, como se organizavam e como agiam, as alianças, seus mecanismos de pressão, as estratégias políticas e de mercado são objetos desta Tese, bem como interessa entender o que levou ao crescimento dos negócios de abastecimento, importância e funcionamento destes, as rotas internas e externas, o cenário do funcionamento do comércio que se dava no entorno da região portuária da cidade. E, vincular tudo isso ao debate de projetos de Estado, de sociedade, que emergia no Brasil e na Bahia.

O cenário dos acontecimentos pode ser o que foi narrado pelo brasilianista Bart Barickman, que afirmou que a impressão de alguns viajantes europeus que conheceram a Salvador do século XIX, deixaram expressivas descrições do movimentado mercado à beira do cais. Um mosaico que compreendia montes de verduras, sacos de farinha e pilhas de frutas, os fregueses regateavam com vendedoras negras enquanto escravos carregadores seminus trafegavam espremidos entre crianças pequenas, galinhas soltas, papagaios, cachorros e até macaquinhos.

> Uma "frota em miniatura" de embarcações de todo o tipo de tamanho, "carregadas de produtos da terra para o consumo da cidade", enchia o porto. De vez em quando, um dos "barcos vivandeiros" aproximava-se do cais para

> descarregar engradados de aves vivas, sacas de farinha e cestas, feitas de folha de palmeira, com toda sorte de frutas e verduras. Enquanto isso outros barcos, formando uma "loja flutuante", ficavam ancorados no porto, esperando que os fregueses embarcassem em pequenas canoas e fossem fazer suas compras a bordo.[3]

Estas compras iriam parar nas mesas dos baianos de Salvador e do Recôncavo. E pode-se afirmar que os habitantes da capital baiana possuíam uma culinária que combinava influências diversas, portuguesas, africanas e indígenas, como caruru, vatapá, acarajé, feijão de leite, abará e quitutes diversos, que já eram conhecidos no final do século XVIII e que costumavam ser vendidos por ganhadeiras nas ruas da cidade, e também, consumia-se uma quantidade bastante variada de víveres, hortaliças, frutas tropicais, mariscos, carne de baleia, peixe, e ainda, a atividade importadora, através do porto, permitia a inclusão de carne seca trazida do Rio da Prata e do sul do Brasil, dendê da África ocidental, alho, vinho, azeite, queijos, farinha de trigo e bacalhau da Europa, carne fresca dos sertões da Bahia, Piauí e Goiás etc. Contudo, o trivial dos moradores de Salvador estava reduzido a um pequeno número de gêneros. Em seu dia a dia, a grande maioria alimentava-se de carboidratos fornecidos por cereais ou raízes, feijão, verduras, frutas, óleos, gorduras, carne, peixe e condimentos. A maior parte das calorias vinha mesmo da farinha de mandioca.[4]

Salvador, mais do que qualquer outra cidade brasileira do século XIX, exceto talvez Belém, era dependente do transporte aquático para o abastecimento. A localização da cidade, numa península relativamente estreita, determinava essa dependência. A dieta dos soteropolitanos dependia de dois artigos básicos, a farinha de mandioca, maior fonte de calorias, e a carne. O gado, que abastecia a cidade de carne verde era conduzido por terra, enquanto a carne charqueada e a farinha tinham no porto a sua forma de entrada, assim como a maior parte das hortaliças e frutas que eram consumidas. Do mar também vinham artigos importados como azeite de oliva, vinho, cerveja, queijo, farinha de trigo etc.

Como principal produto da dieta dos citadinos, a farinha de mandioca constituía a maior parte das cargas de alimentos. Era produto das longas raízes tuberosas da euforbiácea, delgado arbusto nativo da terra tropical que cresce em média 1,5 a 2 metros, não exige solo rico e apresenta uma resistência excepcional a seca. O cultivo da mandioca é relativamente fácil e, se o solo for bem drenado, as raízes podem ser deixadas no chão por até dois anos depois de completar o seu ciclo de desenvolvimento, permitindo ao agricultor escolher o momento adequado para prepará-la.[5] A carne de gado era a grande fonte de proteína animal para os moradores de Salvador. Não é que evitassem comer carne de porco, peixe, frango ou ovos, mas, esperava-se comer carne vermelha todos os dias. A cidade consumia 350 a 600 reses por semana. A escassez de carne era sinal de perigo e

insegurança e as autoridades levavam a sério a obrigação de garantir o abastecimento e manter o preço acessível.[6]

As cidades do Recôncavo também precisavam ser abastecidas, o que contribuía para a demanda regional de alimentos de subsistência e, principalmente, da farinha de mandioca. Na zona rural, os senhores de engenho e lavradores de cana não se dedicavam a este tipo de gênero o suficiente para garantir o sustento, recorrendo geralmente ao mercado.

O comércio de alimentos, portanto, era assunto de responsabilidade do governo no que diz respeito à proteção dos consumidores. A Câmara Municipal de Salvador, seguindo precedentes portugueses, levava a sério esta responsabilidade. A tentativa de dar uma ordem racional a essa tarefa levou à criação do celeiro e do matadouro público, o que afetou o trabalho dos comerciantes de alimentos.

Na historiografia brasileira, Caio Prado Júnior inaugurou a primeira tentativa de compreensão da formação brasileira a partir da sua base econômica, e, segundo ele, o sentido da colonização selou a vocação de uma economia complementar ao processo de expansão mercantil, cumprindo o papel de fornecedor de matéria prima para a indústria, ou produtos primários destinados ao comércio externo, sendo, portanto, dependente das variações externas e deste comércio internacional.[7] Este pensamento tornou-se hegemônico na compreensão da formação econômica brasileira, no entanto, leituras posteriores abriram espaço para o entendimento, primeiro da formação de dinâmicas paralelas ao mercado

externo, depois, para o descolamento destas, baseadas na consolidação da possibilidade de acumulação endógena, e em flutuações próprias do mercado voltado para o abastecimento interno. Em meio às possibilidades de abordagem que, se abrem com o reconhecimento desta dinâmica comercial, especialmente do comércio de alimentos, temos os estudos acerca do abastecimento.

Segundo Pedro Henrique Campos, a historiografia do abastecimento no Brasil pode ser dividida em três grupos ou gerações. O primeiro inclui os trabalhos de Mafalda Zemella e Myriam Ellis sobre o abastecimento da região das minas setecentistas. O segundo grupo, assim como o primeiro, vem da USP e é liderado por Sérgio Buarque de Holanda e Maria Odila Dias, e abordam o período da independência do Brasil, dando uma nova interpretação para a emancipação política do país. O terceiro grupo, o mais amplo e o mais sistemático, é o grupo da História agrária feito em Niterói e no Rio de Janeiro e tem a liderança da professora Maria Yedda Linhares.[8]

O livro "O abastecimento da Capitania das Minas Gerais no século XVIII" da professora Mafalda Zemella, foi a primeira Tese de Doutorado em "História da Civilização Brasileira" defendida no país, no ano de 1951. Foram três anos de pesquisa, com o uso de fontes de arquivos paulistas, mineiros e cariocas. Ela mostra a exploração de ouro e diamantes na região das minas, ativa uma produção e comércio em vários pontos da América portuguesa, inclusive com a Bahia, além do Rio de Janeiro, São Paulo, o sertão nordestino e também regiões da

América espanhola. Sugere uma reinterpretação da guerra dos emboabas, destacando como este conflito envolveu a questão do abastecimento de gêneros primários. O estudo de Zemella aborda também a ascensão do Rio de Janeiro e do Centro-Sul da América portuguesa no quadro colonial, e de como esta ascensão esteve relacionada à emergência da capitania do Rio de Janeiro como principal região produtora de gêneros básicos para Minas Gerais, da mesma forma, o porto do Rio de Janeiro passa a ser a porta de entrada e, saída principal e oficial das minas. Assim, a cidade, rapidamente ultrapassaria Salvador em volume de importações e exportações e como principal porto negreiro da América portuguesa. A autora demonstra também a inversão do abastecimento entre Rio e Minas no final dos setecentos, uma vez que no fim do século, diante a queda da produção de ouro e o crescimento da agropecuária, Minas Gerais passou a abastecer a crescente cidade do Rio de Janeiro e será eminente no suprimento de gêneros a esta cidade após a chegada da Corte.[9]

Myriam Ellis, em "Contribuição ao estudo do abastecimento das áreas mineradoras no século XVIII", de 1961, traz explicações técnicas para o insuficiente abastecimento da região mineira no século XVIII. Para ela, a grande demanda, a dificuldade de transportes e a alta taxação explicam os problemas da carestia e os anos de fome em Minas Gerais.[10]

O segundo grupo de pesquisa tem seus estudos concentrados na década de 1870, e, estes, versam especialmente na relação entre abastecimento, comércio e a ruptura com a

estrutura colonial. Inaugura o trabalho deste grupo o artigo de Maria Odila Dias "A interiorização da metrópole", publicado em 1972. Ela rejeita a tese de explicação unicamente externa para a independência em 1822, chama atenção para o processo de interiorização do Brasil no Centro-Sul e o enraizamento dos interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro, principalmente devido à presença dos negociantes portugueses na cidade a partir da mesma data, atuando em áreas como o comércio de abastecimento, o comércio internacional, o tráfico de escravos, a arrematação de impostos.[11]

"Barão de Iguape", de Maria Thereza Petrone, publicado em 1976, mostra o início da trajetória de Antônio da Silva Prado, um importante cafeicultor paulista e político destacado, que não acumulou capital apenas com a agricultura, mas principalmente com o comércio, sendo ele um importante negociante do abastecimento de gado, um setor que movimentava grande quantidade de dinheiro e proporcionava possibilidades de acumulação, sobretudo em função das práticas monopolistas. Petrone mostra com dados como os negociantes em geral tiveram um lucro maior do que os produtores, o que se repetiria em vários outros contextos no comércio de abastecimento.[12]

Alcir Lenharo, em "As Tropas da Moderação", parte da crítica das teses de Roberto Simonsen e Celso Furtado de que há um esvaziamento da economia brasileira entre a decadência da produção aurífera e o sucesso da exportação do café de 1830 em diante. Destaca o abastecimento da Corte desde 1808 como uma

atividade importante para a economia brasileira no período. O autor faz um apanhado do abastecimento para a Corte entre 1808 e 1842, mostrando que havia três formas de abastecimento da capital: externa, interna por navegação de cabotagem e interna terrestre. Deixa claro que busca as implicações políticas, arrolando todas as medidas benéficas a este comércio empreendidas pelo Estado joanino: a melhoria das estradas, a isenção de serviço militar por parte dos tropeiros e a proibição de estrangeiros no comércio de cabotagem, evidenciando o poder de pressão desses negociantes para com aquele recém-instalado Estado.[13]

A formação da terceira geração foi fortemente influenciada pelo Congresso de Roma, em 1955. A comunicação apresentada por Jacques Godechot e Robert Palmer, intitulada "*Le problema de l'Atlantique au XVIII secle*", mantinha sintonia com as propostas de Ernst Labrousse, e apresentava uma linha de estudos para o atlântico que considerava as fontes seriais, fortalecendo uma história econômica, que propunha dialogar com a história social, política e das ideias. Tais orientações acabaram constituindo as recomendações finais do Congresso. No Brasil, Maria Yedda Linhares, Bárbara Levy e Eulália Lobo, organizaram, na antiga Faculdade de Filosofia da Universidade do Brasil, pesquisas para obtenção de fontes que sustentassem uma História de base estatística.[14]

Dentro deste grupo, o estudo acerca da História agrária coube a Maria Yedda Linhares, que iniciou em 1976 e 1977, na Fundação Getúlio Vargas, e depois na Universidade Federal Fluminense, os primeiros estudos modernos deste tema. Um

vasto corpo documental foi levantado, em fontes disponíveis em Goiás Velho (GO), Belém (PA), Campos (RJ), Porto da Folha (SE). Desenvolveu-se uma metodologia marcada pelo encontro entre a escola francesa dos Annales, e um viés marxista, podendo com isso extrair uma visão da estrutura fundiária, considerando os grupos sociais, as formas de organização do trabalho, da mobilidade social, das famílias, das heranças e das fortunas.[15]

Dissertações e Teses produzidas nos programas de pós-graduação da Universidade Federal Fluminense (UFF) e da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) constituíram na maior parte dos trabalhos deste terceiro grupo. Muitos destes trabalhos buscam comprovar a existência de um escravismo colonial. A questão de brecha camponesa da escravidão também é outro tema explosivo existente dentro do debate sobre os modelos explicativos, como na própria produção sobre a história do abastecimento do país. Apesar da produção desse grupo se concentrar na década de 1980, os dois livros de Maria Yedda Linhares, publicados em 1979, "História do abastecimento: uma problemática em questão" e "História política do abastecimento", este ultimo concebido ao lado de Francisco Carlos Teixeira da Silva, dá o pontapé inicial para as pesquisas. Para ela, uma crise de abastecimento não pode ser entendida como uma simples obstrução nos meios de comunicação existentes, mas deve ser compreendida através da análise da produção, da circulação e do consumo, vinculando-se isso com as estruturas sociais vigentes no período.[16]

Em um trabalho publicado dois anos depois, não especificamente sobre o comércio de abastecimento, Maria Yedda Linhares e Francisco Carlos Teixeira da Silva buscaram avançar no entendimento das questões do abastecimento em uma economia colonial. Em "História da agricultura brasileira: combates e controvérsias", afirmam que uma das três questões fundamentais dentro de uma história da agricultura do país é a questão da produção de alimentos em uma economia colonial, onde criticam Roberto Simonsen, Celso Furtado e Jacob Gorender, condenando a noção de ciclos, a suposta decadência de Minas Gerais com a queda da produção aurífera e a excessiva preocupação com as plantagens na economia colonial. Eles mostram como, ao contrário do que se pensava, o Estado português intervinha, frequentemente, na produção de gêneros de abastecimento. Ainda neste livro, abordam a série de causas para as crises de abastecimento, superando as explicações anteriores. Seriam quatro as causas que explicam as crises de escassez e carestia: causas naturais, a tendência da pequena produção a ser de subsistência, a produção voltada para artigos mais lucrativos e, a principal, a concorrência entre a produção para o abastecimento e a produção para exportação.[17]

Os estudos de mestrado de Hebe Mattos e Márcia Motta abordam regiões da antiga província do Rio de Janeiro – Capivary e São Gonçalo respectivamente – que no século XIX eram especializadas na produção para abastecimento da cidade do Rio de Janeiro e de áreas de produção agroexportadora.[18]

Ainda na mesma linha de abordagem, têm-se as Teses de Doutorado de Francisco Carlos Teixeira da Silva e João Fragoso.

O estudo comparativo entre Rio e Salvador feito por Teixeira da Silva caracteriza e explica as frequentes crises de carestia, escassez e fome coloniais, e traz uma ampla discussão conceitual, em um período de longa duração – aproximadamente todo o século XVIII. Segundo este autor, a explicação para as crises de subsistência se liga ao fato de que estas não podem ser entendidas como puro reflexo do movimento do comércio colonial, mas tinham causas diversas. Essas causas são divididas em três grupos: os problemas de acesso a terra e do transporte, os problemas do armazenamento e as imposições políticas; a ação do capital mercantil e o plantacionismo; e, por fim, a limitação ecológica e a falha tecnológica.[19]

"Homens de grossa aventura" de João Fragoso opõe autores como Ciro Cardoso e Jacob Gorender de um lado a Caio Prado Jr., Celso Furtado e Fernando Novais de outro. Mostra como a economia colonial tinha acumulações endógenas de capital, sendo o tráfico de escravos e o comércio de abastecimento as principais formas de acumulação, tendo ela capacidade de se autofinanciar. Essas acumulações endógenas obedeciam à lógica da economia colonial e reproduziam a própria formação social vigente. A estrutura de comércio – tanto o comércio do tráfico de escravos, como os múltiplos ramos do comércio de abastecimento – é relacionada à estrutura social escravista colonial em sua hierarquização e oligopólios. Afirma que há no século XIX um mercado interno no país com epicentro na

cidade do Rio de Janeiro. Conclui dizendo que se tratava de economia exportadora com grande dinamismo interno, em uma formação econômico-social com hegemonia do modo de produção escravista colonial, havendo a coexistência deste com outras relações de produção não capitalistas. Os grandes negociantes desse período desempenham um papel político de grande importância na independência e no Primeiro Reinado são, em sua ampla maioria, nacionais, ou melhor, já se encontravam no Brasil antes de 1808 e haviam acumulado seus capitais especialmente no tráfico de escravos, no comércio de subsistência e no comércio de importação e exportação. Fragoso reforçaria a tese de que os negociantes cariocas investem muito em imóveis urbanos e rurais.[20] Veremos adiante que muitos dos comerciantes que atuavam na Bahia adotaram estratégias parecidas a esta.

Já na década de 1990 Fábio Carvalho e Afonso Alencastro Graça Filho iriam defender suas dissertações de mestrado, comprovando com dados que os capitais industrial e financeiro carioca provinham diretamente do capital comercial daquela cidade, em especial do comércio de abastecimento. Os dois estudos buscam o destino do capital acumulado com o comércio de abastecimento. Carvalho busca a estrutura de comércio de alguns gêneros alimentícios na capital republicana para tentar entender o problema da escassez e da carestia. Identifica uma estrutura hierarquizada e oligopolizada no comércio de abastecimento, o que explica seus impasses. Sobre a origem do capital industrial carioca, rejeita a validade do modelo paulista,

aonde o capital comercial veio, eminentemente, da acumulação com a produção e exportação de café no período. No Rio, o capital industrial tem uma origem mais destacada no comércio. O trabalho afirma, ainda, que o setor do abastecimento tinha importância dentro dos setores comerciais onde havia acumulação de capitais, identificando grandes comerciantes do abastecimento que investem em construção de fábricas, comprovando a sua hipótese.[21]

Analisando o comércio de abastecimento na segunda metade do século XIX, Graça Filho mostra como, a partir da década de 1850, o capital oriundo do tráfico de escravos foi transferido para o comércio de abastecimento, formando os convênios. Esses eram acordos entre grupos de comerciantes que dominavam o trato de alguns itens, em condições favoráveis aos mesmos. Os negociantes envolvidos nesse comércio têm forte projeção social a partir de então, com o recebimento de títulos nobiliárquicos, cargos em bancos e companhias, além de investimentos em navios e propriedades. O autor demonstra também, como o capital acumulado nestas atividades migra para a atividade bancária e para a produção fabril na segunda metade do século XIX.[22] Esta pesquisa mostra, ao revelar um grande capital acumulado na cidade, que depois daria origem a ferrovias, fábricas e, principalmente, um forte capital bancário. Há uma polêmica sobre a origem deste capital, Francisco de Oliveira afirma que este tem origem na cafeicultura mineira. Graça Filho contesta e mostra com dados que este capital foi acumulado no comércio, substancialmente, no abastecimento.

Distante do foco do Rio de Janeiro ou de Minas Gerais, Frederico Castro Neves analisou as ações de massas, como saques e outras, no Ceará durante os períodos de seca. O autor destaca as questões políticas, sociais e econômicas que perpassam o quadro de fome, e a exploração destas situações com a manipulação das condições de mercado, a exploração de mão de obra dos famélicos, e as formas de luta e reações por parte das populações atingidas.[23] Frederico Neves consegue vencer a ausência da associação entre política e economia que é observada na crítica feita por Sônia Regina Mendonça aos estudos do chamado terceiro grupo.[24]

Pode-se dizer que os grandes problemas do segundo e do terceiro grupo giram em torno do significado de 1808 para a economia brasileira e para o abastecimento. Os trabalhos do segundo grupo, que não tinham a mão o volume de pesquisas que se fariam em seguida, dão um significado exagerado a 1808, chegando a negar a importância do abastecimento interno para o Rio de Janeiro antes desta data, tese que foi derrubada pelas pesquisas feitas pelo terceiro grupo. Já este, em especial João Fragoso, tentando destruir os argumentos das pesquisas da segunda geração, afirma não haver nenhuma mudança qualitativa na economia brasileira em 1808. Acontece que tal data não pode ser entendida nem como o surgimento do abastecimento da cidade do Rio de Janeiro por regiões longínquas, nem como uma pequena mudança quantitativa no fluxo de gêneros das áreas produtoras para a nova Corte. Da mesma forma, é preciso repensar a história do abastecimento.

Para Pedro Henrique Campos, a ideia de se relacionar os negócios do abastecimento à política – típica do segundo grupo – é certamente bem-vinda. Pode-se incrementá-la, no entanto, usando o aparato teórico desenvolvido por Antônio Gramsci e já posto em prática em pesquisas para o século XIX brasileiro, o que auxiliaria na explicação da política joanina e imperial. Ainda, pode-se vincular o estudo do político ao estudo das estruturas sociais, agrárias e fundiárias, além de um relacionamento das características próprias do comércio de abastecimento em questão com um modelo explicativo da economia colonial – traços característicos do terceiro grupo, da história agrária.

Já na Bahia a questão do abastecimento foi objeto de observações desde "O tratado descritivo" de Gabriel Soares de Sousa[25] ou as "Cartas soteropolitanas" de Vilhena.[26] No entanto, estes observadores da Colônia focaram suas atenções na produção açucareira, dando pouca visibilidade à provisão alimentar. Em 1923 foi publicada a obra de Brás do Amaral intitulada "História da Bahia, do Império à República", onde é possível encontrar referências aos períodos de seca e suas consequências.[27] Em 1949, ano do quarto centenário da Cidade do Salvador Afonso Rui de Sousa publicou "História política e administrativa da Cidade do Salvador", onde a questão do abastecimento é apresentada de forma narrativa a partir de uma história administrativa,[28] e Thales de Azevedo com "O povoamento da Cidade do Salvador" onde o tema da alimentação diária está apresentado na parte III do livro, além

de outras passagens que tratam da questão da carestia, dos hábitos alimentares e estado geral de nutrição.[29]

Mas foi com Kátia Mattoso que o tema ganhou maior destaque para a Bahia. Com uma influência direta da história serial francesa, utilizou um amplo aparato do método quantitativo em sua obra. O livro trata de uma longa duração, dá um panorama geográfico em seu início, fala de vários aspectos da cidade no século XIX e traz uma história de preços e salários para a cidade. Porém, ainda segundo análise de Pedro Henrique Campos, Mattoso não foge às explicações técnicas para os problemas do abastecimento da cidade soteropolitana. Para ela, as causas da escassez e carestia na cidade são: problemas na produção e produtividade locais, problemas no transporte e na comunicação, estrutura comercial da cidade e os problemas administrativos. Inaugurou-se, desta forma, uma historiografia baiana a respeito do tema.[30]

Antes disso, uma abordagem menos focada na questão econômica, e mais nos impactos sociais das crises de abastecimento já havia aparecido no artigo de Braz do Amaral intitulado "Motim da carne sem osso e farinha sem caroço, ou sedição dos chinelos, ou ainda das pedras". Publicado pela Revista do Instituto Geographico e Histórico da Bahia, no ano de 1913.[31] O tema desta revolta de 1858 foi retomado 83 anos depois desta primeira publicação, desta vez na *Revista de História*, em um novo artigo, assinado por João José Reis e por Márcia Gabriela Aguiar, que se apropriaram do conceito de economia moral, elaborado pelo inglês Edward Palmer

Thompson ao interpretar os motins de fome na Inglaterra no século XVIII, para tentar compreender a manifestação da população soteropolitana em fevereiro e março de 1858.[32] O próprio João José Reis viria a retomar o tema da revolta da farinha em mais um artigo publicado pela Revista de História, no ano de 2008, no qual se debruça acerca da relação entre aquela sedição e as manifestações acerca da insatisfação dos salários e reclamações pelo aumento do preço dos alimentos.[33]

Em 1985 foi publicado o ensaio de Pinto de Aguiar sobre o silêncio dos jornais baianos por ocasião da estiagem no ano de 1878. Uma abordagem política, que utilizou como fontes os próprios jornais, e também as atas das sessões da Assembleia Legislativa da Bahia, vindo a denunciar a especulação resultante da escassez. Na leitura de Pinto de Aguiar, a escassez promovida pela seca foi a causadora da carestia, no entanto, Aguiar não desconsidera o fato de que houve uma combinação de fatores que envolveu também a existência de uma manipulação de preços por parte de comerciantes, e uma concorrência entre o mercado consumidor local e as praças mais atingidas pela seca.[34]

Dentre os brasilianistas, o professor da Universidade do Arizona Bert Barickman trouxe um estudo econômico em que revela o crescimento da produção de farinha de mandioca, produto voltado para o mercado interno de alimentos, meio uma lógica hegemonizada pela exportação açucareira, entre as duas últimas décadas do século XVIII até 1860. Ainda que a sua abordagem traga dados, tabelas, gráficos, com comparativos de preços, informações demográficas, análise de desempenho de

produtos no mercado, a sua leitura é também social e política, pois também trata de relações de poder entre senhores e escravos na obtenção do alimento. E como fizeram outros autores, acusa a ação dos açambarcadores que se aproveitavam dos períodos de escassez.[35]

A farinha de mandioca, ao lado da carne seca, e também da carne verde, era o principal alimento da receita diária dos baianos, constituindo-se no fornecedor da maior parte das calorias que eram consumidas pela população. Daí compreende-se a preocupação das autoridades em buscar medidas que visavam garantir o fornecimento desta no comércio interno. Barickman destaca a criação do Celeiro público e o papel dado a este como instrumento regulador de estocagem e venda do produto na Praça de Salvador.

Mais recentemente, ao final de 2013, foi publicado no Brasil o livro "Alimentar a cidade: das vendedoras de rua à reforma liberal (Salvador, 1780-1860)" do professor Richard Graham, da universidade do Texas, que utilizou fontes como alvarás de licenças para comercio e inventários *post mortem*, para revelar aspectos cotidianos das relações de trocas, com destaque para as negociações que envolviam o comercio de subsistência, e que englobavam brancos e negros, escravos e libertos, possuidores e despossuídos, brasileiros e portugueses.[36]

Dentre os trabalhos acadêmicos, envolvendo dissertações de Mestrado e Teses de Doutorado, temos a dissertação de Mestrado de Ellen Ribeiro que analisou o comprometimento do abastecimento da farinha de mandioca na praça

soteropolitana entre 1850 e 1870;[37] Rodrigo Freitas Lopes estudou o abastecimento de carne verde em Salvador entre 1838 a 1873;[38] Cleide de Lima Chaves trouxe a relação entre os portos da Bahia e da região do Rio da Prata no período 1850 a 1889, com destaque para os comerciantes que realizavam com carne charqueada entre a Bahia e o Uruguai.[39]

Outros trabalhos acadêmicos colaboram transversalmente com o tema: Tânia Penido Monteiro realizou um estudo acerca dos portugueses na Bahia da segunda metade do século XIX;[40] Iolanda Maria Nascimento tratou do comércio de cabotagem, ao estudar o tráfico interprovincial de escravos em Salvador entre 1850 e 1880;[41] Rita Rosado analisou a modernização do porto de Salvador na segunda metade do século XIX;[42] Avanete Pereira fez uma abordagem política ao estudar o poder local, por meio da atuação da Câmara de Salvador;[43] e Cristina Lyrio Ximenes avançou no estudo da atuação do traficante de escravos, e grande comerciante, Joaquim Pereira Marinho;[44] e Flávio Gonçalves dos Santos colabora com a compreensão do funcionamento das feiras em Salvador no texto da Tese sobre a economia do candomblé na Bahia, e o comércio litúrgico entre África e Bahia.[45]

Para o desenvolvimento da pesquisa "AÇAMBARCADORES E FAMÉLICOS: FOME, CARESTIA E CONFLITOS EM SALVADOR (1858 a 1878)", além das citadas teses, dissertações e obras, ampliaram-se as referências consultadas com a finalidade de compreensão de aspectos do cenário social e econômico baiano para o período estudado. Além disso, a investigação compreendeu estudo de fontes primárias levantadas

no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Arquivo Público da Bahia, Arquivo Municipal de Salvador, Biblioteca Pública da Bahia, Ministério da Fazenda, Associação Comercial da Bahia, e Santa Casa de Misericórdia da Bahia.

Dentre os documentos primários analisados estão, Abaixo Assinados, Relatórios de Abastecimento, Correspondências da Câmara de Salvador, Correspondências da Guarda Nacional, Inventários, Testamentos, Mapas Estatísticos, Petições da Assembleia Legislativa Provincial, Correspondências da Polícia, Livro de Matrícula de Carroceiros, Livro de Licença da Polícia do Porto, Mapas de Entradas e Saídas de Embarcações, Correspondências da Presidência da Província da Bahia, Relatórios de Venda de Farinha, Correspondência sobre a Seca, Discurso sobre o Celeiro Público, Atas da Câmara Municipal, Livro de Entrada de Farinha no Celeiro Público, Ofícios do Governo, Requerimentos, Correspondências da Santa Casa de Misericórdia da Bahia, Livro de Registro da Santa Casa de Misericórdia da Bahia, Anais da Assembleia Legislativa da Bahia do ano de 1878, Relatório da Companhia de Navegação a Vapor da Bahia, Leis e Decretos, Propostas e Relatórios apresentados à Assembleia Legislativa pelos Ministros e Secretários do Estado e Negócios da Fazenda, Livro de Tombo e Bens Imóveis da Santa Casa de Misericórdia da Bahia, Almanaque Administrativo Mercantil, Falas do Presidente da Província da Bahia, Jornal Diário da Bahia, Jornal A Intolerância, Jornal da Bahia, Jornal o Guaycuru, e Jornal O Monitor. Utilizou-se ainda de imagens que ajudam a remeter aos cenários descritos.

O resultado desta pesquisa está disposto em quatro capítulos, além do capítulo de considerações finais. O primeiro Capítulo – FARINHA POUCA, MEU PIRÃO PRIMEIRO: REVOLTA CONTRA A CARESTIA EM SALVADOR – trata da revolta da "Carne sem osso, farinha sem caroço", ou "Revolta dos Chinelos", ocorrida no ano de 1858. A partir desta Revolta, o capítulo traz uma apresentação das relações entre os segmentos sociais envolvidos nas questões do comércio de abastecimento, e outros segmentos. Também são tratados temas como o preço praticado na venda da farinha de mandioca, as medidas restritivas de comércio, o uso do conceito de economia moral para interpretar as motivações do motim etc.

A revolta é retratada não apenas como consequência de uma oposição frente a possíveis abusos praticados contra as recolhidas da Santa Casa de Misericórdia, mas como uma reação da população frente à carestia dos alimentos considerados básicos para a dieta dos baianos e, a insatisfação destes populares diante das medidas tomadas pelo então Presidente da Província, João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu, de suspensão dos mandatos dos Vereadores que se posicionaram favoráveis à adoção de uma política de intervenção e regulação do mercado de farinha de mandioca.

No debate que envolveu Vereadores, Presidente da Província, Associação Comercial da Bahia, e outros, se revelou o impasse de paradigma acerca da compreensão da adoção da doutrina do livre comércio por um lado, e por outro, a necessidade do Estado intervir para garantir a manutenção do mínimo direito

dos mais necessitados em terem acesso aos alimentos básicos, obtidos a um preço compatível com as possibilidades reais destes. Aparecem também denúncias de ação dos comerciantes visando à manipulação dos preços praticados no mercado.

É feita uma leitura da composição social dos revoltosos, que pôde ser realizada a partir dos registros de prisões efetuadas naquele ano e identificadas pelas correspondências do Chefe de Polícia ao Presidente da Província. A pesquisa pôde revelar a participação de funcionários públicos entre os amotinados, e faz uma relação com as manifestações, sejam individuais, ou coletivas, apresentadas à Assembleia Legislativa da Bahia, de pedidos de aumento de salários, sempre argumentando a questão da carestia, ocorridos no ano anterior ao acontecimento da revolta.

O Capítulo 2 – NAVEGAR É PRECISO, COMER TAMBÉM É PRECISO: POR MAR E POR TERRA, A CIDADE SE ABASTECE – trata do abastecimento da capital baiana, de como o crescimento demográfico impulsionou esta economia. Traz a evolução da organização da navegação a vapor, com destaque para as ligações internas que foram otimizadas através da Companhia Baiana de Navegação a Vapor. Descreve os cenários da Baía de Todos os Santos, da região portuária e sua movimentação, das feiras, dos mercados, bem como o destacado papel do porto soteropolitano tanto em navegação de Longo Curso quanto em navegação de Cabotagem.

Mostra a dupla função exercida pela região portuária, seja a primeira, voltada para o comércio externo, que ligava a capital baiana ao mundo industrial, e outra voltada

para o comércio interno, de grande e pequena cabotagem; as oscilações do comércio de exportação com a grande navegação, ao passo que evidencia o crescimento do comércio de alimentos, pois enquanto a Bahia perdia espaço no quadro nacional das exportações de longo curso, havia aumento da demanda interna que atraía investidores para os negócios, inclusive para a navegação costeira, que visava o abastecimento do mercado soteropolitano.

Ao tratar das rotas terrestres, seja com as iniciativas de tentar construir uma rede ferroviária, seja acerca das estradas que orientavam os caminhos das boiadas para fornecimento de carne, evidenciaram-se as dificuldades destes roteiros por terra, o que fortalece a compreensão do papel das vias marítimas e do porto soteropolitano. E ao analisar o comércio de abastecimento interno, destaca a ação dos monopolistas que exerciam o controle sobre o abastecimento dos produtos básicos que alimentavam a cidade da Bahia e era favorecido pelas condições de concorrência desigual, o que lhes permitiam manipular preços e condições de funcionamento da praça soteropolitana ampliando de forma primitiva os seus lucros, especialmente sobre os três principais produtos dedicados ao consumo da população mais pobre, que era a farinha de mandioca, a carne verde e a carne charqueada.

O Capítulo 3 – AÇAMBARCADORES E ATRAVESSADORES – trata dos comerciantes, em destaque para os que lidavam com o comércio de abastecimento da cidade, especialmente de farinha, carne verde e carne charqueada.

Por meio de análise de inventários buscou-se compreender a dimensão de suas fortunas, e suas redes de relacionamentos, para desta forma traçar-se um perfil destes negociantes. Mostra ainda a diversificação dos investimentos destes grandes comerciantes, e como estes penetraram também nos meios de imobiliários, transportes, financeiros, trapiches, e até industriais, de Salvador e outras partes da Bahia.

Analisa a cadeia de ligações que compunha as redes de comércio, desde os donos de venda e vendedores de rua, que formavam o elo inferior da cadeia, até os comerciantes de larga escala e comerciantes intermediários que construíam amplas redes com o interior e nos arredores do Recôncavo e abasteciam os merceeiros de Salvador. Discute o papel da Associação Comercial da Bahia, como órgão de classe, que atuava junto aos grupos sociais de pressão sobre os poderes locais pelos interesses dos grandes comerciantes. Revela a atuação das casas comerciais e dos atravessadores e açambarcadores, adentrando em suas estratégias, estudando os casos dos que lidavam com os negócios de farinha, carne verde e carne charqueada.

Chama atenção o significativo número de portugueses entre estes comerciantes, o que demonstra que o capital lusitano não foi substituído por nacional após a independência, permanecendo o mesmo em posição de destaque na economia baiana. Identifica as firmas e os principais negociantes de farinha; mostra as condições favoráveis ao crescimento do comércio de carne charqueada entre a Bahia e a região do Rio da Prata, especialmente com o Uruguai, a partir da década de

1850, e aponta também quem eram os que lidavam com esses roteiros. Mostra a ação dos marchantes que interferiam no abastecimento de carne verde, e, ainda, revela as formas de manipulação existentes desde as rotas de abastecimento, vindas dos sertões, até os processos de licença para funcionamento dos talhos e açougues, na capital baiana.

O quarto capítulo – 1878: UM DEBATE DOUTRINÁRIO – traz os acontecimentos daquele ano, quando mais uma vez o povo foi para as ruas em protesto contra a carestia dos alimentos considerados básicos para a dieta popular, por meio de uma manifestação dos mais pobres em favor da política intervencionista, e que foi denunciada pela imprensa de ter sido estimulada pelo próprio Governador Geral, Barão Homem de Melo, a fim de construir uma sustentação para a sua política, com a retomada da Postura do ano de 1857, que visava evitar o desvio de gêneros, para combater o monopólio; temos também um rico debate ocorrido durante as sessões da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia.

Com as secas que assolaram em várias regiões do nordeste em 1877, a farinha de mandioca, a exemplo de outros gêneros, era desviada para demais centros consumidores, onde também poderia obter melhores preços, o que causou novo colapso no abastecimento da capital baiana com retomada do quadro de especulação de mercado. Após a aprovação das medidas restritivas por parte da Câmara Municipal, o palco dos debates passou a ser a Assembleia Legislativa Provincial, onde se revelou a participação destacada do Deputado Rui

Barbosa, e a evolução das reflexões ensaiadas pelo Vereador Manuel Jerônimo Ferreira, em 1858. Ou seja, de que em casos de fome, caberia ao Estado intervir para evitar a ação dos monopolistas, e criar condições até mesmo de concorrer com os próprios empresários do setor.

Os liberais eram acusados de traírem os princípios do liberalismo, justamente por membros do Partido Conservador, ou dissidentes do próprio Partido Liberal, por defenderem a adoção da política intervencionista no mercado de alimentos, em proveito da garantia do abastecimento para os mais pobres; o que Rui Barbosa retrucou denunciando as condições de concorrência desigual. – "Seriam então liberais os conservadores que gritavam agora pelo *laissez-faire* mesmo nas condições pretéritas de mercado?". Este capítulo, tanto no embate dos membros da Assembleia Provincial quanto na revisão de aspectos da teoria clássica, apresenta esta aparente contradição, que é posta em revista. Encontraremos também no trabalho de E. P. Thompson uma oposição à teoria da economia natural de Adam Smith, mas que é colocada em divergência ao próprio liberalismo econômico.

O bacharelismo liberal representado por Rui Barbosa dialogava com uma redefinição do papel do Estado e sua relação com a sociedade civil, dentro de uma configuração marcada por uma transição de caráter conservador da economia, uma vez que o capital endógeno existente, capaz de se associar às novas tendências que vinham do estímulo exógeno, era aquele acumulado na forma tradicional de

acumulação primitiva, e que se moldava aos novos tempos, sem perder muito da sua cultura anterior, como se discute no capítulo das conclusões.

Desta forma, tem-se a pretensão de trazer a descrição do espaço urbano de Salvador, no tocante ao abastecimento, em um período posterior a proibição do tráfico internacional de escravos, e antecedente a abolição e a consolidação da República. É quando se observa o crescente aumento de investimentos de capital, seja em projetos de modernização da cidade, ou dos setores de transportes, como ferrovia, porto, e transporte urbano, e com a o desvio de investimentos, antes destinados ao tráfico ou ao comércio de exportação, para setores como imobiliário, capital financeiro e bancário, indústria ainda que timidamente, e outros. Mas também, e com certo destaque, no comércio interno de alimentos para uma população que não parava de crescer, se não motivada pela dinâmica da economia, mas pela ausência desta, que ao atingir a sua *hinterland* provocou a fuga dos habitantes do interior, promovendo um inchaço demográfico de uma cidade que crescia, mas não se desenvolvia na mesma proporção, cabendo ao campo e ao comércio que o complementava o papel de alimentar esta população crescente, que se tornava refém dos monopolistas que controlavam este mercado.

Notas

[1] OLIVEIRA, Carlos Alonso Barbosa de. *O processo da industrialização*: do capitalismo originário ao atrasado. 1985. Tese (Doutorado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1985.

[2] SANTOS, Milton. *O Centro da Cidade do Salvador*: estudo de geografia urbana. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 1959.

[3] BARICKMAN, Bert Jude. *Um contraponto baiano*: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo 1780-1860. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p. 131-132.

[4] Idem.

[5] GRAHAM, Richard. *Alimentar a cidade*: das vendedoras de rua à reforma liberal (Salvador, 1780-1860). São Paulo: Cia das Letras, 2013. p. 133-134.

[6] Ibidem, p. 169.

[7] PRADO JUNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1949.

[8] CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. A história do abastecimento e a historiografia brasileira. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA: GUERRA E PAZ, 23., 2005, Londrina. *Anais*... Londrina: ANPUH, 2005.

[9] ZEMELLA, Mafalda. *O abastecimento da Capitania de Minas Gerais no século XVIII*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1990.

[10] ELLIS, Myriam. *Contribuição ao estudo do abastecimento das áreas mineradoras no século XVIII*. Rio de Janeiro: MEC, 1961.

[11] DIAS, Maria Odila Leite da Silva. A interiorização da metrópole: 1808-1853. In: MOTA, Carlos Guilherme (Org.). *1822*: dimensões. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 1986.

[12] PETRONE, Maria Thereza Schörer. *O Barão de Iguape*: um empresário na época de independência. São Paulo: Nacional, 1976.

[13] LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação*: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil. 2. ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro (Biblioteca Carioca), 1993.

[14] SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. Um oceano de revoluções: história e historiografia do Atlântico e de suas revoluções nos séculos XVII e XVIII. In: SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. *Atlântico*: a história de um oceano. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2013. p. 251.

[15] LINHARES, Maria Yedda Leite. Região e história agrária. *Revista Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 8, n. 15, p. 17-26, 1995.

[16] LINHARES, Maria Yedda Leite. *História do abastecimento*: uma problemática em questão (1530-1918). Brasília, DF: Binagri, 1979. (Coleção Estudos sobre o desenvolvimento agrícola, 5); LINHARES, Maria Yedda Leite; SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. *História política do abastecimento (1918-1974)*. Brasília, DF: Binagri, 1979. (Coleção Estudos sobre o desenvolvimento agrícola, 6).

[17] LINHARES, Maria Yedda Leite; SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. *História da agricultura brasileira*: combate e controvérsias. São Paulo: Brasiliense, 1981.

[18] MATTOS, Hebe Maria. *Ao sul da história*: lavradores pobres na crise do trabalho escravo. São Paulo: Brasiliense, 1987; MOTTA, Márcia Maria Menendes. *Pelas bandas d'além*: fronteira fechada e arrendatários escravistas em uma região policultora (1808-1888). 1989. Dissertação (Mestrado em História Social) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1989.

[19] SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. *A morfologia da escassez*: crises de subsistência e política econômica no Brasil colônia (Salvador e Rio de Janeiro, 1680-1790). 1990. Tese (Doutorado) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1990.

[20] FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura*: acumulação e hierarquias na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830). 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

[21] CARVALHO, Fábio Garcez. *Hierarquização e oligopólio*: o caso do comércio de abastecimento de gêneros alimentícios na cidade do Rio de Janeiro (1892-1922). 1992. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1992.

[22] GRAÇA FILHO, Afonso Alencastro. *Os convênios da carestia*: organização e investimento do comércio de subsistência da Corte (1850-1880). Dissertação (Mestrado) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1991.

[23] NEVES, Frederico Castro. *A multidão e a História*: saques e outras ações de massas no Ceará. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2000.

[24] MENDONÇA, Sônia Regina de. Estado, agricultura e sociedade no Brasil da primeira metade do século XX. In: GIRDAL-BLANCHA, Noemí; VALENCIA, Marta. *Agro, tierra y política*: debates sobre la historia rural de Argentina y Brasil. La Plata: Ed. Universidad Nacional de La Plata, 1998. p. 135-136.

[25] SOUSA, Gabriel Soares de. *Tratado descritivo do Brasil em 1587*.

[26] ILHENA, Luiz. *Recompilação de notícias brasílicas*. 1802.

[27] AMARAL, Braz H. do. *História da Bahia*: do Império à República. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1923.

[28] RUI, Afonso. *História política e administrativa da cidade do Salvador*. Salvador: Typografia Beneditina, 1949.

[29] AZEVEDO, Thales. *O povoamento da Cidade do Salvador*. Bahia: Typografia Beneditina, 1949.

[30] MATTOSO, Kátia Maria de Queiroz. *Bahia*: a cidade de Salvador e seu mercado no século XIX. São Paulo: Hucitec, 1978.

[31] AMARAL, Braz H. do. Motim da carne sem osso e farinha sem caroço, ou sedição dos chinelos, ou ainda das pedras. *Revista do Instituto Geographico e Histórico da Bahia*, Salvador, v. 18, n. 37-39, 1913.

[32] REIS, João; AGUIAR, Márcia Gabriela. "Carne sem osso e farinha sem caroço": o motim de 1858 contra a carestia na Bahia. *Revista de História (USP)*, n. 135, p. 133-161, 2. sem. 1996.

[33] REIS, João José. A revolta da farinha. *Revista de História.com.br*, n. 35, ago. 2008.

[34] AGUIAR, Manoel Pinto de. *Abastecimento*: crises, motins e intervenção. Rio de Janeiro: Philobiblion, 1985.

[35] BARICKMAN, op. cit.

[36] GRAHAM, op. cit.

[37] RIBEIRO DOS SANTOS, Helen dos. *Abastecimento de farinha da cidade do Salvador*: 1850-1870: aspectos históricos. 1982. 180 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1982.

[38] LOPES, Rodrigo Freitas. *Nos currais do matadouro público*: o abastecimento de carne verde em Salvador no Século XIX (1838-1873). 2009. 153 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2009.

[39] CHAVES, Cleide de Lima. *De um porto a outro*: a Bahia e o Prata (1850-1889). 2001. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2001.

[40] MONTEIRO, Tânia Penido. *Portugueses na Bahia na segunda metade do século XIX*: imigração e comércio. 1982. Dissertação (Mestrado em História) Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1982.

[41] NASCIMENTO, Iolanda Maria. *O comércio de cabotagem e o tráfico interprovincial de escravos em Salvador (1850-1880)*. 1986. Dissertação (Mestrado) – Centro de Estudos Gerais, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1986.

[42] ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho. *O porto de Salvador*: modernização em projeto: 1854/1891. 1983. 118 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1983.

[43] SOUZA, Avanete Pereira. *Poder local e cotidiano*: a Câmara de Salvador

no século XVIII. 1996. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1996.

[44] XIMENES, Cristina Ferreira Lyrio. *Joaquim Pereira Marinho*: perfil de um contrabandista de escravos na Bahia. 1999. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1999.

[45] GONÇALVES DOS SANTOS, Flávio. *Economia e cultura do candomblé na Bahia*: o comércio de objetos litúrgicos afro-brasileiros - 1850/1937. 2007. Tese (Doutorado) – Departamento de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007.

Capítulo 1

FARINHA POUCA, MEU PIRÃO PRIMEIRO:
Revolta contra a carestia em Salvador

"A fome tem uma saúde de ferro.
Forte, forte como quem come."
(*Fome de tudo* – Jorge du Peixe)

No dia 28 de fevereiro, segundo domingo da quaresma do ano de 1858, o escrivão da Mesa da Santa Casa de Misericórdia, Bernardo Canto Brum, apresentou-se ao Chefe de Polícia Justiniano Baptista Madureira, queixando-se de que, muitos indivíduos, haviam se unido a algumas moças que estavam sendo recolhidas do Convento da Lapa em punição por terem se rebelado contra a nova administração do estabelecimento e, que, estes, chegaram a invadir o local, maltratando as irmãs de caridade que precisaram fugir para o Palácio da Presidência aos apupos e injúrias. O Chefe de Polícia dirigiu-se então à Rua da Misericórdia, e logo dispersou os populares. Porém, ao chegar ao Palácio recebeu a notícia de que outros grupos estavam se juntando no Largo do Pelourinho, e também na Igreja de São José.[46]

A animosidade contra as irmãs vicentinas espalhou-se pelo centro da cidade. No Pelourinho os assaltantes eram dirigidos por Pedro José de Santana, descrito como homem "de

cor", membro da Guarda Nacional de Brotas, que se encontrava armado com uma "tranca". E enquanto o Chefe de Polícia conseguiu acalmá-los, a Casa de Providência era arrombada e as irmãs de São Vicente de Paula estavam sendo expulsas, vindo a se refugiarem em casas da vizinhança.

Uma força de infantaria comandada pelo Tenente Coronel Domingos Freire de Carvalho, foi utilizada para dispersar os revoltosos em São José. No entanto, um grupo ainda mais numeroso dirigiu-se ao bairro de Nazaré para atacar o Colégio São Vicente de Paula, esbarrando em um piquete de cavalaria de primeira linha, comandada pelo Capitão Francisco Joaquim Pinto Pacca, e mais uma força da guarda urbana comandada pelo Tenente Antônio Joaquim de Souza Braga.

A principal arena dos conflitos concentrou-se então na Praça do Palácio. Além dos protestos contra as irmãs de caridade, havia a insatisfação pela revogação da postura da farinha da mandioca e a suspensão dos Vereadores que contestavam este ato. Muitos populares entraram na Casa da Câmara e começaram a tocar o sino da torre. Neste momento, reivindicava-se a redução do preço da farinha, iluminação a gás, estradas de ferro e outros melhoramentos. Diante deste painel, foi quando começaram a ouvir os gritos "queremos carne sem osso e farinha sem caroço".

A Guarda do Palácio foi apedrejada, ferindo o Comandante Capitão Elias Rodrigues da Silva, e mais um soldado. A força reagiu atirando, avançando com a cavalaria e dispersando o povo da praça. Conservaram-se, no entanto,

grupos numerosos nas ruas próximas, que permaneceram assim até as vinte e uma horas. No dia seguinte, uma multidão se aglomerou em frente ao Paço gritando por "carne sem osso e farinha sem caroço". No mesmo horário, os membros da Câmara Municipal se reuniram para discutir a suspensão dos Vereadores pelo Presidente da Província, José Lins Vieira Cansanção de Sinimbu.

O povo tratou de invadir o edifício da Câmara, ocupando as salas, saudando alguns Vereadores e pedindo a cabeça de outros, enquanto o Presidente da Câmara, Joaquim Ernesto de Souza, pedia em vão o reestabelecimento da ordem, a raia miúda seguia protestando contra a carestia dos gêneros alimentícios. Forças armadas se colocaram na entrada do Paço, e a multidão revoltosa passou a entoar rimas que ridicularizavam o Presidente e as irmãs da caridade, insinuando imoralidades entre estas, e retornando depois para continuar o apedrejamento.

Dos quartéis saíram fortes colunas de infantaria da Polícia de primeira linha, que logo subiram a Ladeira da Praça, enfrentando piquetes até a Rua dos Carvoeiros, chegando até a Praça, cruzando baionetas. A cavalaria foi postada no Terreiro, e lançou-se a galope rumo a Sé, fazendo dispersar o povo que seguiu em fuga pelas encostas.

Apesar de muitos feridos e espancados pela ação dos soldados, que utilizaram cavalos para pisotear os populares, não foram registrados mortos. Na praça, muitas centenas de chinelos ficaram abandonadas, uma imagem que, segundo

Braz do Amaral, acabou dando nome ao motim de "Revolução dos Chinelos", ou da "Carne sem osso e farinha sem caroço".[47]

O estopim da revolta se deu porque a Santa Casa de Misericórdia possuía um recolhimento de mulheres, e que visando manter a alegada moralidade entre as recolhidas recorreu à Ordem de São Vicente de Paula e contratou irmãs de caridade francesas para a direção interna do dito recolhimento. A não aceitação das rigorosas regras que foram impostas pelas vicentinas às moças, gerou protestos por partes destas, e a Mesa decidiu então pela transferência das manifestantes ao Convento da Lapa. Foi quando tivemos o início dos eventos ocorridos do dia 28 de fevereiro de 1858.[48]

A prática do recolhimento de mulheres era muito antiga, em 1618 foi-se incorporado o compromisso que estava em vigor na Misericórdia de Lisboa, onde era previsto a possibilidade de um recolhimento de donzelas. O Provedor João de Mattos Aguiar, ao falecer, em 26 de maio de 1700, determinou através do seu testamento a fundação de um Recolhimento de Mulheres donzelas na cidade de Salvador, deixando para tanto, como testamentária e principal herdeira de seus bens, a Irmandade da Santa Casa de Misericórdia da Bahia. A Irmandade da Santa Casa, como tal, endereçou uma súplica ao Rei D. João VI para consentir na fundação do recolhimento e conceder-lhe, igualmente, não só a mesma proteção, como também gozo dos privilégios outorgados ao da Santa Casa de Lisboa.[49] Em abril de 1704 obteve, a mesma, o deferimento do Rei D. João VI para que se fundasse o recolhimento, contanto que nunca mudasse

de natureza e fosse instituído em um lugar que não prejudicasse o bem público, assim como deveria apresentar proporções para receber um número de recolhidas, cuja doação de João de Matos de Aguiar comportasse.

O dito recolhimento deveria servir não apenas às mulheres honradas, mas também as casadas, cujos maridos tendo de ausentar-se da cidade, precisassem deixar as suas mulheres. Em primeiro de junho de 1716 foi decidido o nome dado à Instituição, intitulada de Recolhimento do Santo Nome de Jesus; inaugurado no dia 29 o prédio possuía três sobrados e, em todos, instâncias celas, dormitórios, e janelas com vistas para o mar, e por baixo ficavam as oficinas grandiosas.[50] Para dirigi-lo foi determinado que a regente fosse mulher branca, cristã-velha, de idade, de boa reputação e posição social adequada e poderia ser recrutada entre as recolhidas.

Antes dos acontecimentos do dia 28 de fevereiro de 1858, as moças envolvidas no motim já haviam apresentado as suas insatisfações com a presença de Irmãs de Caridade no recolhimento, como deixa claro um pedido das Irmãs em 23 de fevereiro aos mesários, que diante do comportamento desafiador de algumas das recolhidas solicitaram substituir as prisões sugeridas pela Mesa como forma de punição, com o afastamento das mais rebeldes, devido ao risco da exasperação das outras recolhidas.[51] Após o motim, as recolhidas conseguiram enviar uma carta ao Presidente da Província, Bernardo Canto Brum, documento onde manifestavam a sua defesa diante do relato do escrivão. No texto, diziam:

> Como a pouco víssemos no Diário da Bahia do dia 9 do corrente mês, oficio do escrivão da Mesa da Misericórdia Bernardo do Canto Brum, dando parte a V. Ex. do ocorrido neste recolhimento o dia 28 de fevereiro do mês passado em virtude do grito de socorro pedido por uma das recolhidas, quando cá viram a Mesa administrativa, no qual oficio diz ele que nossa maneira de viver não era as melhores, vamos levar ilustrada ponderação de V. Ex. a que a verdade, e a justiça mandão expor a primeira autoridade desta Província, é nosso único amparo, na triste situação em que nós chegamos. Logo que chegou a Mesa subirão uns para o terceiro andar, outros foram, o provedor e o Mordomo dos expostos demorar ao se entrar da portaria conversando com duas moças que até o dia 24 de janeiro sairão nos lugares da Casa da Roda e dos expostos. E segundo as falsas informações e acusações da intrusa superiores irmã de Caridade, deveriam ser presas poucas recolhidas, um mesário de nome Joaquim Castro Guimarães, ao qual então animava outro de nome Agostinho Dias Lima entrou a espancar com um guarda sol a essas infelizes, cujos os nomes são: Idalina, Lucinda e Damiana, ficando a primeira bastante maltratada, e a Lucinda das pancadas, quer do susto ditara escarros de sangue, assim como Idalina, sofrendo de um tumor na cara de pancada que levara na marquisa ao fugir deles, que as oprimiam em um dos cubículos da casa.[52]

A Mesa reagiu com a seguinte afirmação:

> Na ocasião da sessão da junta lembraram-se as recolhidas de enviar a ella dois papeis: um

> salvo conduto do Irmão Provedor a quem tanto haviam insultado e outro era um verdadeiro manifesto apologético de procedimentos que tinha seguido durante o governo das Irmãs de Caridade. Não me atrevo a citar coisa alguma de semelhante papel, para fazer era preciso prescindir de toda moral, a descendência e bom senso, porque não sei o que nele se deva mais admirar-se, a depravação pelos pensamentos, se a atrocidade das mentiras, a vilania das palavras, se o desconchavo da narração.[53]

Sendo assim, estabeleceu-se a disputa entre a alegada moralidade de um lado, e a denúncia dos abusos cometidos, por outro. Mas se o estopim da revolta de 1858 foi a manifestação solidária dos populares no momento em que as recolhidas eram flagrantemente maltratadas, a sua extensão esteve mais associada aos protestos contra o aumento dos preços dos alimentos. As próprias recolhidas eram conhecidas por venderem alimentos a preços mais baratos, o excedente de sua própria dieta, portanto, pequenas quantidades, mas que servia como enorme valor simbólico em uma conjuntura de fome. Nas ruas de Salvador, as denúncias contra possíveis ameaças de abusos sexuais a essas meninas se misturavam com as reivindicações contra a carestia de alimentos e pela restituição dos mandatos dos vereadores depostos pelo Presidente da Província.

A crise entre a Presidência da Província e a Câmara de Vereadores estava relacionada à política de regulação do

mercado e os preços dos alimentos. De acordo o Historiador Afonso Rui de Souza, a revolta de 1858 possuía "o louvável propósito de pôr cobro à constante majoração do preço da farinha".[54] Com esta finalidade, a Câmara havia votado uma resolução, em 16 de janeiro do ano anterior, determinando a venda deste gênero apenas no celeiro e nas tulhas municipais, abrindo estas a todas as freguesias da cidade.

Nas palavras de Diogo Vasconcellos: "Cabia aos Vereadores à fiscalização do abastecimento do mercado visando evitar a ruindade dos atravessadores dos víveres."[55] E assim o foi durante todo o período colonial, e em parte também no Império. Em 1º de outubro de 1828 foi estabelecido que as vereações fossem meramente administrativas e sem nenhuma jurisdição, sua capacidade de decisão estaria submetida à Assembleia Provincial para obter o efeito legal. Mesmo assim, a Câmara tornou-se o palco de grandes debates acerca da regulação do mercado de alimentos, em especial o da carne e o da farinha de mandioca.

Analisando a composição social da Câmara de Vereadores no período compreendido entre 1844 a 1870, Kátia Mattoso revelou que vinte desses eram médicos e advogados, sete eram servidores públicos, quatro foram descritos como proprietários de imóveis, um padre, um oficial militar, e somente três eram tidos como comerciantes.[56] A Câmara possuía uma considerável autoridade, pois não havia separação entre o legislativo e o administrativo, além de servir como tribunal de recursos para casos menos importantes. Nomeava coletores de impostos,

inspetores de pesos e medidas, juízes que aplicavam multas por violações de posturas municipais, além das pessoas que trabalhavam no matadouro público municipal. Era na Câmara que se verificava a salubridade dos alimentos, além do controle das quantidades vendidas e dos preços praticados.[57] Com a Lei de 1º de outubro de 1828, houve uma redução dos poderes da Câmara Municipal, submetendo parte de suas atribuições à Presidência da Província, e à Assembleia Provincial, o que criou possibilidade de conflitos entre estes poderes.

Desde o período colonial que era a Câmara Municipal que regulamentava o abastecimento de farinha e da carne por meio de posturas e regimentos. Cabia à Câmara não apenas promover meios de abastecer o mercado, mas definir qual a melhor forma de fazê-lo. Tanto que até finais do século XVIII, o açougue e os talhos para a venda de carne verde ficavam em prédio anexo ao próprio legislativo da capital da província.[58] O controle municipal sobre esta atividade de abastecimento estimulava a concorrência entre negociantes de gado, através de processos públicos para arrematação de talhos, garantias de cumprimento da qualidade dos quartos e dos preços fixados para o consumidor.

A intervenção dos poderes públicos no abastecimento era uma prática bem antiga, e no século XIX, ao menor sinal de crises, como falta do gênero, ou descontrole de preço, da carne ou da farinha de mandioca, a cobrança popular se fazia sentir. Assim, em 25 de janeiro de 1857, a Câmara baixou um decreto obrigando que a venda da farinha só devesse ocorrer no Celeiro ou em Tulhas:

> Não tendo a Assembleia Provincial na sessão finda rejeitada a postura de 12 de janeiro de 1857, aprovada interinamente por V. Exa., tendo esta Câmara concordado em sua suspensão, tão somente até a reunião da mesma assembleia, pelos motivos exarados em seu ofício de 23 de abril, e achando-se convencida da urgente necessidade de fazer recolher ao celeiro publico toda a farinha que se acha dissiminada por diversas casas, e for chegando ao mercado, tem resolução levar ao conhecimento de V. Exa. o incluzo edital que vai publicar para tornar efetiva a dita postura, medida esta que contribuirá necessariamente para fazer baixar os preços desse gênero de primeira necessidade.[59]

O incluso edital citado na correspondência reativou a Postura de 12 de janeiro do ano anterior, determinando o recolhimento de toda a farinha de mandioca existente em casas particulares das freguesias da cidade, e direcionando-a ao celeiro público em prazo de vinte dias.[60] E atendendo a reclamações surgidas entre comerciantes, o Presidente da Província João Cansanção de Sinimbu determinou a suspensão por seis meses do Ato Municipal para que a Assembleia Provincial se pronunciasse, e, como esta não chegou a uma conclusão, deu-se início a uma queda de braços entre a Câmara e a Presidência da Província. No dia 25 de fevereiro de 1858, os Vereadores revidaram à suspensão do ato, encaminhando ofício ao Presidente Sinimbu:

> Tendo esta Câmara respondido, em data de 17 do corrente, o ofício de V. Exa. do 1º do mesmo,

no qual recomendava a reconsideração sobre a deliberação tomada a respeito da execução da postura de 16 de janeiro do ano passado, que esta Câmara entendeu mandar executar, visto haver finalizado o prazo de sua suspensão e nada tendo V. Exa. comunicado esta Câmara sobre qualquer resolução que houvesse tomado depois do que a Câmara expôs, em dito ofício , aliás em dito seu ofício, não foi sem bastante surpresa que viu no Diário nº 4 de 19 do corrente a notícia de ter V. Exa. oficiado ao Dr. Chefe de Polícia, declarando que continuavam suspensos os efeitos da postura questionada, sem que disso fosse V. Exa. ciente a esta Câmara que só agora tem notícia dessa resolução pelo ofício de V. Exa. em data de 24, que hoje lhe foi entregue, a Câmara apresenta algumas dúvidas sobre a legalidade de semelhante ordem, caso seja verdadeira no sentido em que a anuncia o referido jornal, e vem a ser:

1º- que sendo a matéria corrente que as Posturas municipais, uma vez aprovadas, ainda mesmo interinamente, têm força de Lei municipal e nenhuma autoridade em face Ato Adicional poderá altera-la sem proposta da respectiva Câmara.

2º- que mesmo V. Exa. confirmado essa doutrina em ofício de 25 de maio do ano passado acerca da Postura, que proibia a abertura das casas de negócio aos domingos e dias santos, quando essa dita Postura não havia sido levada ao conhecimento da Assembleia, durante cinco anos de existência, parece que não podia pensar o contrario a respeito da de 16 de janeiro que além da aprovação provisória de V. Exa. já tem em seu favor o assentimento da Assembleia Provincial, que a aprovou em primeira discussão.

> 3º- finalmente, que tendo sido limitada a suspensão da Postura de 16 de janeiro até a reunião da Assembleia, parece fora de dúvida que chegado esse prazo estava findo a suspensão e a Câmara no direito de mandar executar, participando como fizera a V. Exa. em data de 25 de janeiro pp., devendo se considerar atentadora das leis e direitos da Municipalidade, qualquer ordem em contrário de qualquer que seja a Autoridade, e por isso não pode a Câmara Municipal cumprir a ordem de V. Exa. por ser completamente contrária no disposto Art. 167 da Constituição do Império, desenvolvido, e explicado pelo Art. 10, parágrafo 4º do Ato Adicional que mui terminantemente ordena que o Corpo Legislativo mesmo não poderá legislar sobre o que compete ás Câmaras, sem prévia proposta desta. E tendo já V. Exa. ordenado ao Chefe de Policia a desobediência das leis municipais por si, e seus agentes, querendo com semelhante procedimento demonstrar que cabe a essa Presidência a autoridade de fazer revogar Posturas municipais, é claro que os conflitos que hão de reproduzir, cabendo somente a V. Exa. a sua responsabilidade.[61]

Segue ainda o documento, respondendo a suposta alegação por parte do Presidente da Província de que a Câmara estaria imbuída de realizar a prática de privilégio para uso do estoque dos celeiros a certas, e determinadas pessoas:

> Não pode também esta Câmara deixar passar em silêncio a suposição, em que está V. Exa., de que os celeiros parciais por freguesias serão

> estabelecidos para certas e determinadas pessoas, quando V. Exa., fazendo justiça as intenções desta municipalidade, não deveria pensar de semelhante modo, sabendo, como já asseverou esta Câmara a V. Exa., em seu ofício de 17 do corrente, que de sua conta eram os referidos celeiros, tendo já um em Itapagipe.
>
> Á vista, por tanto, do que vem de expor esta Câmara, e não querendo ella de modo algum sobrecarregar com as consequências de que um tal conflito possão resultar. Conflicto de que V. Exa. como primeira autoridade da Província e o primeiro responsável por sua tranquilidade está adistricto a evitar, pelo dever que tem de velar na guarda da constituição das leis, ainda uma ser conta que V.Exa. refletindo maduramente sobre a vertente questão se digne providenciar de modo que seja fielmente executada a Lei Municipal, e acatada a respeitada esta Câmara, que representa o povo deste município, como órgão fiel e genuíno.[62]

Pode-se observar, portanto, que na visão dos membros da Câmara, esta instituição se colocava como sendo a autêntica representante do povo. O fato é que a suspensão da Postura, por um lado, e a reação visando reafirma-la, por outro, colocou em choque os poderes da Presidência da Província e da Câmara Municipal de Salvador, tanto quanto revelou a oposição entre os interesses populares contrários aos dos empresários que manipulavam o comércio de alimentos.

Diante desta rebeldia o Presidente da Província suspendeu todos os Vereadores signatários, Joaquim Ernesto de

Souza (Presidente), José Eduardo Freire de Carvalho, Manoel Jerônimo Ferreira, Manoel José de Magalhães, e Felisberto Antônio da Silva Horta. E convocou os suplentes Francisco Antônio Pereira da Rocha, José Manoel Fernandes, Manoel José de Magalhães, Caetano Vicente de Almeida Galeão, Francisco Corte Imperial, João Carneiro da Silva Rêgo, Bernardino de Sena Madureira e Justino Nunes de Sento Sé. Ainda assim, a sessão do dia 1º de março foi presidida por Joaquim Ernesto de Sousa, que alegou tal convocação justamente para realizar o ajuste com as devidas substituições:

> Recebendo ofício de V. Exa. em que me declarou, que havendo sido suspenso da Presidência da Câmara Municipal por acto de 25 de fevereiro próximo passado, não podia mais reunir-me com os outros vereadores por qualquer pretexto, que fosse, cumpre-me scientificar a V. Exa. que em vista do que praticou a Câmara Municipal em 1835, por ocazião de efectuar um acto semelhante, ao que V. Exa. se refere, havia eu convocado os Vereadores para reunirem-se em Câmara em o dia 27 de fevereiro, e não tendo comparecido suficiente no deles, de novo os convoquei para se reunirem hoje.
>
> Mas atentos aos inopinados acontecimentos de hontem, por occasião de tractar a meza da Santa Mizericórdia de realizar as reformas do recolhimento d'este pio estabelecimento, não tendo os membros da Câmara Municipal que negavão-se a revogação do edital de 25 de janeiro, jamais em vista concorreu para contribuir para a alteração da paz, e da tranquilidade pública,

> desavisei os ditos vereadores e convoquei os mais votados dos dezempedidos para entrar no exercício das attribições da Presidência da mesma Câmara.[63]

Em meio às confusões do dia 1º de março, Manoel Jerônimo Ferreira, juiz de paz e um dos vereadores suspensos, escreveu uma carta ao Presidente da Província, expondo com clareza a natureza da divergência entre os dois poderes:

> Foi presente ao abaixo assignado o officio de V. Exa. em data de hontem 28 de fevereiro, ordenando-lhe de não comparecer à Caza da Câmara na qualidade de Vereador em consequência do ato desta Presidência de 25 do mesmo, pelo qual decretou V. Exa. a suspensão dos Vereadores, que em maioria concorreram para que não fosse revogado o edital de 25 de janeiro ultimo pelo qual se fazia effectiva a Postura de 16 de janeiro de anno passado, que restringe a liberdade da vendagem da farinha de mandioca, que havia sido suspensa por um prazo definido, no qual concordará V. Exa., quando aprovou o edital de 23 de abril pp., por ato de 25 do mesmo, referindo-se ao officio da Camara d'aquela mesma data. Prazo que hoje V. Exa. quer desconhecer, baseando-se na falta dessa declaração tanto no edital como no ato dessa Presidência, que sendo ambos de referencia ao officio da Câmara, é lógico que estão subordinados a decisão daquelas propostas sob a a qual somente concordava a Câmara na suspensão; e se não anexou em seu edital especificamente esta cláusula, foi por que estando ella contida no

> ofício, donde ele mandara, e a que se referia, e estando na maior boa fé, a Câmara, não era de supor que quisesse hoje V. Exa. prevalecesse da falta dessa redundância, falseando assim todos os princípios da hermenêutica, quando estava subtendida a clauzula pela referencia do ato do edital ao dito oficio.[64]

Seguiu o vereador acusando o Presidente da Província de servir a um pequeno círculo de monopolistas em detrimento da população, e ser ele somente dominado pelos princípios econômicos e pela liberdade comercial tantas vezes invocada:

> O abaixo assignado sente e deplora que V. Exa. por tão frívolo pretexto, e somente dominado pelos princípios econômicos que tanto pêzo tem para V. Exa. e essa liberdade comercial tantas vezes invocada, houvesse encaminhado a presente questão a um desfecho tão pouco lisonjeiro para esta administração que nada tendo pretendido em benefício desta província, com esse passo que acaba de dar, mais tem de agravar a sua situação, especialmente d'esta capital, cuja população ficará de ora em diante sujeita a insaciabilidade a esses verdugos do povo, monopolizadores da sua subsistência [...]
>
> Ao passo que por toda parte se procura aproveitar a calma dos espíritos para inventar-se o desenvolvimento da riqueza publica, e engrandecimento do paiz, causando-se antes de tudo, das necessidades do povo só V. Exa. parece adormecido n'um pequeno circulo de individualidades que só tratam de si, sem atender ao clamor publico, á voz uníssona do povo, que

> reclama providencias contra o monopólio da farinha e da carne verde, principalmente como os primeiros e mais necessários alimentos da população desta capital.[65]

Advertia-o de que a doutrina liberal não estava dando certo, pois o povo "não vive de teorias, vive de realidades". E em seguida, lançou a sua sentença acerca do descontrole dos preços dos alimentos, sendo este associado não a falta de gêneros, mas sim pela ação dos monopolistas, que manipulavam as condições do mercado. Além disso, passou o vereador a chamar atenção a respeito de qual deva ser, em sua concepção, o verdadeiro papel do Estado, o de salvaguardar os interesses do povo diante de suas necessidades:

> [...] e quem sabe não é por falta de gêneros, mas sim pelo monopólio que deles fazem alguns homens desalmados, a carestia em que e eles conservão, não podem deixar de fraquejar aos causadores de seus sofrimentos, e é então o Governo o alvo a que estão todas as vistas, porque é o governo que cumpre por um dos seus mais rigorozos deveres, promover a felicidade pública, e o bem estar dos seus governados.[66]

Antecipava-se assim, um debate, que veremos, acabou retornando vinte anos depois, tendo como protagonista o Deputado Provincial Rui Barbosa. Aprofundando a sua análise, Manoel Jerônimo Ferreira passou, então, a pontuar o equívoco da aplicação da lógica liberal diante da especificidade

da realidade soteropolitana, ainda que se declarasse também ele, um entusiasta da teoria da liberdade comercial, advogou pela necessidade de estabelecimento de limites a esta liberdade:

> A V. Exa. Entusiasta da liberdade comercial, no que o abaixo assignado tem a satisfação de acompanhar, esqueceu-se, todavia de que esta liberdade é suspeita a certas e determinadas restrições, em que mesmo quando fosse absolutamente ampla, não podia ser efetiva no nosso paiz, especialmente nesta Província, e particularmente nesta capital, á vista das circunstancias excepcionaes em que nos achamos, e que muito devia ocupar a atenção de V. Exa.[67]

Sugere ainda que o Estado deveria concorrer com os monopolistas:

> V. Exa. não deveria se limitar somente a facultar a liberdade de vendagem, o que só traz proveito aos monopolistas; mas sim estabelecer concorrência competindo com eles, mandar comprar os gêneros no lugar da produção por conta do Thezouro publico, como por mais de uma vez se tem feito n'esta capital, e a Câmara solicitou de V. Exa. que sempre negou-se a esta e outras semelhantes providencias de proveito e utilidade municipal, como consta da correspondência havida entre a Camara e V. Exa., desde janeiro do anno passado até hoje.[68]

Portanto, lançada a polêmica acerca do papel do Estado para com assistência aos mais necessitados, em uma sociedade

regida pela lógica da economia liberal, voltou o Vereador a acusar o Presidente da Província de servir a interesses privados em detrimento das necessidades do povo:

> Não era certamente a falta de meios quem tolhia a V. Exa. do desempenho desse dever sagrado, porque nessa mesma época mandava V. Exa. tirar dos cofres públicos da província a grande somma de duzentos contos de reis, recolhidos a premio a um estabelecimento particular, entretanto o povo gemia e continua a gemer de fome, victima da carestia tanto da farinha quanto da carne, carestia que nunca chegaram estes gêneros, nem mesmo em éphocas as mais calamitosas, e quando havia verdadeiramente a falta deles.
>
> O abaixo assignado, Exmo. Sr., podia enumerar outros factos pelos quais bem se pode comprehender a pouca vontade que tinha V. Exa de concorrer com a Câmara para suavizar a situação dos seus munícipes, principalmente depois de que V. Exa. supôs-se authorizado a dizer que era capaz de deporta-la, dando assim animação e coragem ao principal agente e primeiro monopolista das carnes verdes, mas como está profundamente convencido de que tem no curto espaço de sua gerencia municipal promovido, até onde chegou a sua limitada acção, todos os melhoramentos possíveis em pró de seus munícipes, que hão de fazer-lhe a devida justiça.[69]

Ainda que não houvesse citado o nome deste que seria o principal monopolista do comércio da carne verde, pode-se supor estar Manoel Jerônimo Ferreira, referindo-se ao

português José Azevedo de Almeida, traficante de escravos, tido como o grande monopolista do mercado de carne verde que servia na praça soteropolitana. Outro nome bastante conhecido, e muito citado como controlador do mercado de carne charqueada, era o de Joaquim Pereira Marinho, também português, ex-traficante de escravos e notável membro da Associação Comercial da Bahia.

E embora achasse ilegal a suspensão de seu mandato, Ferreira afirmou que o acataria, para não ter o Presidente pretexto para "vingar-se contra ele", "como tinha feito contra a população indefesa, dispersando-a a baionetas e patas de cavalos", "agindo com o mais feroz canibalismo". E como os ataques continuaram no dia seguinte, Ferreira afirmou que Sinimbu havia instalado na Bahia "a mais abominável ditadura".[70]

Ao final do dia 1º de março, a Presidência da Câmara Municipal havia encaminhado ofício ao Presidente da Província comunicando a revogação da Postura de 25 de janeiro, e delegado os Vereadores Francisco Antônio Pereira Rocha e João Carneiro da Silva Rêgo para encaminharem em viva voz as ideias elaboradas pela Câmara acerca da sorte dos menos abastados vítimas da carestia da carne verde e da farinha de mandioca.[71]

E por mais que parecesse, o Presidente da Província não se encontrava totalmente isolado. Logo após o ocorrido dos dias 28 de fevereiro e 1º de março, o Presidente Sinimbu encaminhou ofício para Associação Comercial da Bahia (ACB),

que reunia os grandes negociantes baianos e que manifestavam defesa da política da prática do livre mercado. Sinimbu solicitou informações acerca do preço praticado na venda da farinha, e buscou saber a opinião desses comerciantes sobre a melhor forma de equacionar o preço da venda ao consumidor e o lucro do vendedor. Em resposta, no dia 3 de março de 1858, o Presidente da ACB, Manoel Beléns de Lima, solidarizou-se com a defesa da livre concorrência praticada pelo Presidente da Província baiana, e analisou a questão do preço da farinha de mandioca:

> A Junta Directora da Associação Commercial, tem a honra de acusar o officio de V. Exa., de 2 do corrente pelo qual deseja V. Exa. ser informada: 1º - qual seja o preço da farinha, tanto nas vendas feitas no mar, como em terra; e em 2º lugar, qual o meio de estabelecer uma melhor relação entre esses preços de maneira que na venda a retalho possa o comprador obtê-la por preço mais razoável, sem que deixe o vendedor de ter um lucro, que compense o seu capital empregado e o seu trabalho.
>
> A Junta, Exmo. Sr. , convencida como se acha, que V. Exa. se esmera em procurar os meios de minorar o sofrimento de nossa população pela carestia desse essencial artigo de sua alimentação; carestia que infelizmente se observa em quase todos os gêneros, sobretudo de primeira necessidade e em quase todos os paizes, sente na sua sabedoria que lhe não assistão conhecimentos para poder bem satisfazer as louváveis intenções de V. Exa.; todavia ella passa a expandir sobre a matéria a que entende.[72]

Ao responder ao ofício do Presidente Sininbú, a Junta Diretora da Associação Comercial decidiu oferecer uma análise inicial da composição de preços praticados na venda da farinha de mandioca, e reafirma a crença da necessidade de manutenção da liberdade comercial:

> Quanto ao primeiro ponto, que é mataria de facto, só tem ella a informar a V. Exa. que no mar e nas embarcações importadoras de farinha, que nos tem vinda de Santa Catarina, Alcobaça e outras pequenas partes, o preço desse gênero regula a 4:100 a 4:400 conforme a sua qualidade, e que em terra, quer nos escriptorios de seus correspondentes, quer no celleiro público, ou nos diversos lugares em que ella se retalha, varia seu preço também, segundo a sua qualidade de 4:300 a 4:600.
>
> Dahi se depreende que a diferença entre o preço da venda no mar, nos próprios barcos importadores e o preço da revendagem em terra, regula cerca de 200 rs. Por alqueire, o que em verdes não faria desarrazoado, atendendo-se ao desembolso transporte para terra, carreta, e o deposito particular. Para ser franco, como é seu dever, deve a Junta declarar que lhe não recorre meio nenhum para melhorar essa relação senão a concorrência entre os diversos vendedores deste artigo, os quais pelo desejo de obter a preferencia passão modificar seus lucros na revendagem. Por esse lado, embora pareça pouco satisfatório a conclusão da Junta, todavia ella não é menos verídica, e tão natural a sua dedução que extranho parece que, sendo negada, haja quem (sem dúvida na melhor fé) suponha que

> de se concentrar o gênero em poucos lugares e poucos vendedores e levado assim o estímulo do commercio, se passa a obter melhoramento no preço em favor do consumidor, quando pelo contrario adaptado tal meio verá ele piorada sua sorte a mercê de pessoas sem o correctivo (sempre reconhecido como o maior inimigo do monopólio) do franco e livre commercio.[73]

Podemos observar então que o esforço realizado para demonstrar a ineficiência da adoção de uma política de concentração da venda do produto no celeiro omite a verdadeira natureza das denúncias que levavam a esta proposta, que seria a da ação de açambarcamento e manipulação dos preços por parte de um número reduzido de grandes comerciantes. Comerciantes estes que ocupavam os principais postos na própria diretoria da ACB. Prossegue então a carta, reconhecendo as dificuldades geradas pela carestia, mas responsabilizando a escassez por esta tragédia:

> A matéria por este lado parecendo esgotada quanto ao patriótico fim de obter desde já o alívio para os nossos concidadãos, para o que a Junta se daria por muito feliz, se pudesse sugerir a V. Exa. algum arbítrio proveitoso, ella pede licença para ponderar a V. Exa. que enquanto a nossa Província não produzir bastante porção de farinha para o suprimento, enquanto os lavradores de mandioca, que a abandonaram por pouco lucrativa, não tomarem para ella, levados ao incentivo do lucro, em quanto enfim Nazareth, Maragogipe, e outras pontas do nosso Recôncavo,

> em lugar de nos trazerem este indispensável artigo (como o fazião até dois anos passados), no-lo levarem daqui para seu suprimento e de toda a população que dele precisa, até pelo nosso centro, onde é constante que terrível secca impedio a produção, em quando pois se derem dignamente essas circunstancias é uma verdade que havemos de ter minguar a farinha porquanto todas as medidas restrictivas que se poderem imaginar não farão crescer um pé de mandioca, não farão trazer um grão de farinha a quantos celeiros se possam figurar. Antes, e é o que muito receia a Junta, tais embaraços no pronto expediente das embarcações importadoras desse artigo pode ter o péssimo resultado de arredar d'aqui os que nos podem vir de Santa Catharina e de outras partes.[74]

E sendo a escassez o fator gerador de toda a calamidade a que passava a população soteropolitana, sugerem os comerciantes que a medida a ser adotada pelo poder público seria o incentivo a esta produção, a médio e longo prazo, e o incentivo ao lucro dos importadores, visando atrair a entrada do mesmo produto originário de outros locais, em prazo imediato:

> Posto aqui V. Exa. circunscrevesse a informação da Junta aos seus quisitos supra indicados, e dos quaes já ella reconhece ser exorbitada, por desejar mesmo apresentar no esclarecido critério de V. Exa. suas ideias a respeito de um assumpto que tem ultimamente preocupado todos os espíritos, todavia ella ainda iria adiante e se atreveria a propor a V. Exa. alguma medida se por ventura

qualquer lhe ocorresse que poderia dar um vantajoso resultado. Recomendar as Câmaras que aconselhem e promovam a plantação da mandioca e da utilíssima arvore de pão, aliviar do recrutamento os plantadores dela, e outros meios que melhor occorrão a V. Exa. podem ser uteis, porem demorados.

Na actualidade, não atendo com abundancia na nossa Província o mesmo pronpta, recusa seria mandar buscar por conta do Governo onde a houvesse; mas isto faz o comércio mandando-a vir por sua conta sendo levado pelo incentivo do lucro que muitas vezes a circunstancia faz desaparecer, e em seu lugar a perda, de que a muitos exemplos, e agora mesmo pelas informações que a Junta colheu pode ella afirmar que os importadores deste artigo (sobre os quais indiscriminadamente se tem querido lançar um odiado e tanto mais injusto quanto se eles seriamente não fossem teríamos sofrido terrível fome) estão perdendo n'elle, e para o provar permita V. Exa. que aqui inclua a Junta um preço corrente do Rio de Janeiro pelo qual se vê que o sacco de farinha de 2 alqueires (menos 5% que ordinariamente quebra) custa 8:200 a 8:400, bem como uma carta de um negociante de Santa Catharina a seu correspondente aqui d'onde se conhece ser o preço da farinha ali 7:500 a 8:00 a saca é escaça.

Ora se esse preventivo custa se juntar a comissão da compra, seguro, frete e demais despesas, por que preço vem ella aqui a sahir? E como vende-la aqui barata se no paiz produtor ella está alta? Para mais corroborar o que acccusa vai exposta, anexa carta do Presidente em data de 20 do passado pella qual consta que naquela praça a farinha se

> acha a 11 e 12 rs o sacco de dois alqueires e um quarto, assim como uma fatura de S. Matheus, onde custando a farinha de 3 a 4 com as despesas inclusive de certas Provincias de 5% vem a sahir aqui por cerca de 4 mil reis. Accuso pelo que suspeita a ideia a que se aludiu de mandar o Governo buscar farinha, a consideração muito atendível de que a simples concorrência do Governo como comprador em mercados já escassos faria elevar os preços, e assim agravaria a situação em lugar de melhora-la.
>
> Enfim Exmo. Sr. a Junta julga que nada mais pode informar a V. Exa. a quem fez a devida justiça julgando-o animado dos mais fervorosos desejos de acertar em materia que são intransigentes a todas as classes, e sobretudo os menos abastados. Ella faz os mais cordiais votos para que V. Exa. o consiga. Por sua parte, ella resume tanto quanto tem exprendido no seguinte = não temos bastante produção de farinha; cumpre promove-la para o futuro; para que muito há de concorrer o motivo do alto preço. Quanto ao presente só de fora nos pode vir este socorro e para obte-lo convém dar todas as facilidades e vantagens aos importadores.[75]

Presidia a Associação Comercial da Bahia, Manoel Beléns de Lima, um soteropolitano tido como grande comerciante e empreendedor, apesar de ter fracassado na tentativa de estabelecer uma fábrica de papel em 1824. Ficou conhecido mesmo, como acionista do Banco da Bahia desde 1857, e por sua atuação na ACB, tendo sido integrante da primeira mesa diretora da instituição em

1840, na função de Tesoureiro, e depois de Secretário, chegando à Presidência em 1852, permanecendo no cargo até 1869, 17 anos, portanto; no entanto, já havia Presidido a Junta Diretora da Praça do Comércio da Bahia, que antecedeu a existência da própria ACB como entidade de classe pioneira no Brasil e nas Américas.

Se por um lado, os comerciantes organizavam-se através da associação comercial para defender o seu interesse de maior lucro, por outro, ao analisar o conflito de 1858, João José Reis e Marcia Aguiar apontaram o perfil social dos envolvidos naquele motim, indicado de forma genérica nos documentos como sendo a "plebe", o "povo", ou "populacho". Recuperando as palavras do Cônsul Inglês John Morgan, Reis e Aguiar destacaram:

> [...] os preços de fome dos alimentos básicos provocaram o levantamento dos espíritos da grande população livre de cor. Levando-a a praticar excessos. Numa outra passagem condenava como absurda a ideia do Presidente Sinimbu de pregar os princípios do mercado livre para uma população de cor ignorante". Racista, Morgan julgava que o superior principio do livre comercio só podia ser entendido por povos superiores, brancos como os europeus, como ele.[76]

A opinião do Cônsul Inglês, a respeito da origem social dos amotinados, coincidia com a que foi emitida pelas autoridades policiais da Bahia. Em carta ao Presidente da

Província, o Chefe de Polícia, Justiniano Baptista Madureira, afirmou que:

> Hontem as 3horas da tarde em diante na Rua Direita da Mizericórdia, em frente ao edifícil das Recolhidas da Santa Casa, tiveram lugar algumas ocorrências desagradáveis da parte de pessoas do povo, cujo ajuntamento rapidamente se tornou numerozo, e, amotinado, tentou cometer excessos nos estabelecimentos Pios, o que sendo reprimido pelos meios necessários e ao mesmo tempo enérgicos, para não fazer correr sangue por parte da força pública, regressou o mesmo povo, que se compunha de gente de baixa classe, para a Praça do Palácio, e ahi já com novos e extravagantes pedidos praticaram ainda alguns desatinos, sendo até o final dispersado.[77]

No dia seguinte a esta carta, vieram as primeiras comunicações de prisões dos amotinados:

> Das partes consta haverem sido ontem presos á minha ordem [...] Elisio de tal, e os escravos Antonio, José pardo, Porfirio Victorino, Ciriaco Manoel, cabra, Manoel Canuto, Felix, Izidoro, Lazaro, Crioulos, Manoel e Joaquim, africanos, alguns dos quaes fizeram parte do motim do dia antecedente, sendo os escravos entregues aos seus senhores, depois de convenientemente castigados. Forão também recrutados e remetidos para o serviço da Armada Imperial diversos indivíduos implicados nos mesmos motins do dia 28 de Fevereiro e 1º de março.[78]

No dia 3 de março foram presos Domingos José de Moraes, Macario Guilhermo do Sacramento, Florencio Manoel do Nascimento, Eduardo da Costa Guimarães, João Lopes, Manoel José da Paixão, e os escravos pardos Perigrino e Porfírio,[79] no dia 5 de março foram também presos, sob acusação de participação nos episódios dos dias 28 de Fevereiro e 1º de março, Luiz dos Santos Pereira, Cassiano Fernandes do Nascimento, Arsenio Dias, Eduardo Cesar Bittencourt, Jozé Arvellos Botas, Francisco Cezar Cajahiba, Manoel do Bonfim Alves, e João Baptista de Carvalho,[80] no dia 6 de março, Florencio José Gomes Uraga, e o cabra Florencio, escravo;[81] no dia 9 do mesmo mês, Felippe Ferreira de S. Thiago, e João Bartholomeu Hespanhol, pardos escuros.[82]

As prisões aos acusados pelos motins de 28 de fevereiro e 1º de março, não pararam por aí, e seguiram-se entre os meses de março e abril. No dia 10 de março,[83] foram presos Gustavo Jorge, Manoel da Paixão, e Luís Ignácio Rodrigues Fragoso, e no dia 12 de março, Gregório da Silva Mangabeira, Antônio Ignácio, Antônio Francisco de Assis, e Germano Pereira da Silva, que passaram a disposição do Juiz Municipal da 1ª Vara, como implicados nas ações da revolta da carne sem osso e farinha sem caroço.[84]

Dentre os presos, Justiniano Barbosa Porto foi punido com o recrutamento para o serviço militar.

> Illmo. Sr. Subdelegado – Participo com V.S. que em conformidade da ordem de V. S. prendi o individuo Justino Barboza Porto,

> filho bastardo de Eustáquio Manoel José Porto; que está no caso do recrutamento, pois embora trabalhe algumas vezes de carpinteiro, he bastante vadio, he solteiro, não he Guarda Nacional, diz ser matriculado na Capitania dos Portos, sem ser marítimo, e somente para evadir de ser Guarda Nacional, ocorrendo mais ter sido hum dos que foi na noite do dia 28 passado para o barulho da praça como se gaba aqui publicamente, e que já não o prendera por ter estado alguns dias oculto por esse motivo, hoje é que pude efetuar a prisão.[85]

Justino era filho bastardo de Eustáquio Manoel José Porto, que reivindicou sua soltura alegando que seu filho trabalhava algumas vezes como carpinteiro, no entanto, este pedido lhe foi negado:

> Restituindo a petição de Eustáquio Manoel José Porto, que reclama a soltura de seo filho Justino Barbosa Porto, destinado ao serviço do Exercito, se me oferece informar a V. Excia, que o mesmo individuo foi recrutado pelo Subdelegado da Freguesia da Penha, e remetido a esta Repartição com o Oficio e parte por cópia junto, afirmando ser o reclamado de comportamento irregular e incommodo a Polícia; não tendo, entretanto, isenção alguma, pois além de não ser casado, ou filho único de viúva honesta, não tem um meio seguro de vida que o torne não recrutável.[86]

Em correspondência recebida pela Secretaria de Polícia, tem-se que o afro José também fora recrutado para a Armada.

> O Suplicante foi recrutado para a armada, como um dos amotinadores do dia 28 de fevereiro do corrente, segundo informações dadas pela policia, e por não ter provado isenpção legal na forma das instruções que regulão o recrutamento, conforme o despacho que dei a uma das petições, não foi deferido.[87]

No entanto, pelo fato de já ter servido como praça do exército, e ter rejeitado ao cargo por insatisfação da gratificação recebida, teve esse novo recrutamento questionado, mesmo sendo ele apontado como um dos amotinadores do movimento dos dias 28 de fevereiro e 1º de março.

> Cumprindo informação de V. Excia em oficio datado de 16 do corrente a que viera anexo o requerimento que restitue ao afro José pedido ao Governo Imperial inscrição do serviço da Armada para que está destinado sem oferecer informar a V. Excia que o peticionário foi recrutado pelo meo antecessor por occazião dos movimentos tumultuosos dos dias 28 de fevereiro a 1º de março últimos, e por estar aberto o recrutamento, recomendado por avizo do Ministério da Marinha de 13 de fevereiro do corrente anno, e sendo inspecionado de saúde e julgado bom, foi com outros remetido para a Corte. Em vista porém da escusa de que fizera parte como engajado diante a gratificação, conforme consta da indicação da escuza, o mesmo Governo Imperial se dignará de resolver se o dito recrutado por já ter tido praça no Exercito está no caso de ser inscrito no serviço da Armada, devendo entretanto declarar a V.

> Excia que segundo informa a Secretaria desta Repartição não há recomendação alguma especial acerca do peticionário.[88]

Consta que o envio do soldado Fortunato Gomes de Almeida para a Armada, bem como do envio ao Exército, do soldado Manoel Pedro da Trindade, foi protestado pelo Brigadeiro Comandante da Guarda Nacional. O que sugere certa proteção entre alguns dos rebeldes por representantes de alta patente:

> Satisfazendo o despacho de V. Excelencia exarado no Ofício que recebeu do Brigadeiro Comandante Superior da Guarda Nacional desta cidade, reclamando a soltura dos guardas do Batalhão de Artilharia Fortunato Gomes de Almeida e Manoel Pedro da Trindade, vem oferecer dizer a V. Excia. quanto ao primeiro, que sendo preso por ocasião dos movimentos dos dias 28 de Fevereiro e 1º de março foi remetido para a Armada onde teve praça depois e inspecionado e julgado apto e acerca do segundo, que sendo enviado pelo Subdelegado da Freguesia da Penha, pelo seu péssimo procedimento, foi destinado para o serviço do exercito, onde está como praça. V. Excia, entretanto se dignará de resolver o que entender conveniente em vista da reclamação do mesmo Brigadeiro.[89]

Já Pedro José de Santana, citado por Reis e Aguiar como sendo o cafuz que liderou os ataques às freiras francesas,

permaneceu preso no quartel da Palma, denunciado por mau comportamento pelo subdelegado da Freguesia da Penha.

> Tendo sido visto por mim de sentinela na guarda do Commercio como Guarda Nacional do 5º Batalhão o individuo que diz chamar-se Pedro José de Santa Ana, o qual na tarde de domingo pp. Foi quem armado com uma tranca dera assalto na Casa das Irmãs de Caridade a Baixa dos Sapateiros, subindo pela biqueira de mesma propriedade violando assim aquele estabelecimento com o maior escândalo e concorrendo com o similhente procedimento para com outros mais o seguissem do que resultou essa sedição que tivera lugar nesse dia e no seguinte. Dirigi-me ao Comandante daquela guarda e lhe comuniquei do procedimento que havia tido na sobredita praça, e por isso desde já o considerasse preso a ordem de V. Exa.[90]

Também foi embarcado para servir na Armada Imperial, o guarda urbano José Victor Moura, que demostrou arrependimento diante a punição recebida:

> Diz José Victor de Moura, maior de 40 annos, e honrado de família, e de 3 filhos menores, que sendo Guarda Urbano foi remetido para bordo na tarde de 8 do corrente por uma pequena falta que cometeo, e da qual já se acha bem castigado pela reclusão que tem sofrido, e como a sua falta não foi contraria a ordem publica, e apenas com gracejo, fora da presença do Ilutríssimo Sr, Dr. Chefe de Policia, o suplicante recorre a bondade de V. Exa., e lhe roga em nome dos seus filhos

> menores que o mande soltar, dignando-se V. Exa. Tenha em atenção ao exposto e a incapacidade demostrada na escusa junta do corpo de policia.[91]

No dia 17 de março, Luis Ignácio Rodrigues Fragoso foi remetido do Comando da Estação Naval para a Secretaria de Polícia, para responder a processo pelo Juiz Municipal da 1ª Vara, como indiciado por ter tomado parte nas ocorrências.[92] Até mesmo um fiscal da Câmara foi preso e indiciado como participante do motim:

> Das partes hoje recebidas consta haverem sido ontem presos a minha ordem, o Fiscal da Câmara Theodoro Pereira da Fonseca, que passou a disposição do Doutor Juiz Municipal da 1ª Vara, como implicado nos ajuntamentos ilícitos e motins de 28 de Fevereiro e 1º do corrente.[93]

No dia 23 de abril de 1858 o chefe da Repartição da Polícia da Bahia emitia carta ao Presidente da Província atestando a realização de todas as prisões referentes aos envolvidos no ocorrido dos dias 28 de fevereiro e 1º de março:

> Satisfazendo a ordem de V. Exa. Em ofício de 19 do corrente, tenho a informar a V. Exa., que forão presos todos, ou quasi todos os indivíduos que na tarde de 28 de fevereiro ultimo maltratarão as Irmãs de Charidade, sendo recrutados os que não tinham a seu favor as isenções da lei, e submetidos os não recrutáveis á processo que ainda segue seos turnos, e á cujo respeito ja

> teve diretamente meo antecessor de informar ao Exmo, Sr. Ministro da Justiça em carta confidencial datada de 1º do corente.
>
> Pode-se afirmar que as autoridades desta capital, encarregadas da segurança e tranquilidade pública, não forão meras espectadoras das scenas de selvageria praticadas naquele lamentável dia, por uma centena de que a população desta cidade tem de mais desprezível e ordinário; o ao contrário ellas se colocarão na altura em que devião ficar e procurarão com a necessária energia desagravar a lei, e fazer pesar a ação da justiça sobre os delinquentes.
>
> As Irmãs de Charidade, logo depois do rompimento imprevistos de actos tão reprovados, encontrarão tanto nas autoridades, como na parte bõa e sensata da população, a mais decidida proteção, e espontâneo acolhimento, e sob esta garantia, continuam a permanecer sem receio de novas agressões, nas mesmas casas em que habitavão.

Segundo Reis e Aguiar, a maioria dos amotinados era composta de gente pobre, negra e mestiça, livre e escrava. Dos que foram presos, 21% eram cativos, e destes apenas dois eram africanos. A descrição de homens que portavam cartola e andavam calçados, no meio dos revoltosos indica a possibilidade da presença de pessoas melhor situadas socialmente neste meio. Mulheres negras, provavelmente ganhadeiras que ocupavam as ruas do centro da cidade, também tiveram participação importante no conflito, ao lado das recolhidas da Santa Casa.[94]

Com base nas informações recolhidas das correspondências da Polícia da Bahia, podemos identificar 44 dos presos, sendo dois africanos, 14 escravos (31,8% do total dos presos identificados na documentação consultada), dois cabras, dois pardos escuros, três pardos, quatro crioulos, um ex-praça do exército, um identificado como carpinteiro e matriculado na Capitania dos Portos, um soldado, um guarda de artilharia, um guarda urbano, um Fiscal da Câmara, e um que foi transferido da Estação Naval, o que pode significar que este deve ter tido vínculo com o corpo Naval.

Nota-se claramente a participação de funcionários públicos, especialmente ligados a forças de segurança, no motim, bem como, a provável relação de outros funcionários de alta patente, com alguns destes. Reis e Aguiar acusaram a reação dos atingidos pela carestia observada na década de 1850 como o grande motivador para o levante. Os grupos mais afetados pelo aumento dos preços teriam buscado, inicialmente, uma saída por meio dos canais convencionais, encaminhando ao Presidente da Província pedido de aumento salarial a grupos de operários e servidores civis e militares.

Famélicos, salários, preços, taxas...

Sendo o Estado o principal empregador urbano de trabalho assalariado em uma cidade ainda muito dependente do trabalho escravo, os operários do Arsenal da Marinha, os soldados das Armas, os tocadores de cornetas e tambores

da Guarda Nacional, os guardas municipais, e tantas outras categorias, se dirigiram as autoridades, diretamente ao Presidente Sinimbu, ou por meio dos Deputados provinciais,[95] em todos estes se repetiu a alegação de que a inflação estava consumindo todo o salário.

Nas petições encaminhadas à Assembleia Legislativa da Bahia do ano de 1857, temos diversos exemplos de manifestações de funcionários públicos clamando por ajustes em seus salários, e geralmente a alegação é justamente a da situação de penúria gerada pelo aumento abusivo dos preços, especialmente dos alimentos considerados essenciais à dieta cotidiana de suas famílias.[96]

O Guarda do Celeiro Público, Joaquim Jozé Victório Moreira, afirmou em 30 de setembro de 1857 que fora afetado pela "alta de preços de alimentos e de tudo que e indispensável para a conservação da existência.";[97] José da Costa Veloso, amanuense da extinta Repartição de Obras Públicas, e servindo como adido na Tesouraria Provincial, disse ser diminuto o salário anual de 500$000 dado a "excessiva e insuportável carestia a que tem chegado todos os objetos necessários à vida.";[98] João Pacheco das Chagas, cirurgião da quinta dos Lázaros desde 1828, e recebendo 200 reis por ano, lembrou que "os gêneros alimentícios e todos os bens indispensáveis à vida se achavam a preços exorbitantes";[99] os contínuos da Mesa de Rendas, Ricardo Couto e Ciriaco José de Sousa afirmaram que seus ordenados não eram suficientes para alimentar as suas famílias numa época em que os preços de alimentos de

primeira necessidade chegaram a preços exorbitantes;[100] Jacinto Muniz Barreto, contador da Câmara reivindicou aumento de 400$000 réis, em seu ordenado de então 1.000$000 réis, dado o grande volume de trabalho e também, devido ao fato de que em épocas remotas, quando estabelecido este ordenado, "não havia esta província passado pelo flagelo da epidemia, e nem pela fome que nos devora".[101] A mesma alegação de aumento de preços de alimentos foi utilizada no pedido do advogado da Câmara Domingos José da Silva Couto, para quem o ordenado de 400:000 réis deveria ser ajustado em trezentos por cento, chegando a 1.200:000 réis;[102] já José Pedro Moreira Rios, administrador da Balança Grande da Câmara Municipal, afirmou que os gêneros chegaram a triplicar os seus valores, tornando minguado o seus salário.[103]

E, assim, também disseram João Pinto Barreto, escrivão privativo do Júri da capital,[104] Antônio Francisco de Barros, Fiel Recebedor da Mesa de Rendas Provinciais;[105] Gonçalo José Rodrigues que era continuo da antiga Repartição de Obras Públicas e adido ao Tesouro Provincial;[106] Francisco Manoel Gonçalves da Cunha Filho, Inspetor das Obras da Câmara;[107] Miguel de Sousa Requião, Administrador dos Currais do Conselho.[108]

Além das manifestações individuais, registraram-se também ações coletivas de solicitações salariais. Os vacinadores municipais se pronunciaram em um documento encaminhado à Assembleia Provincial em 25 de setembro de 1857;[109] os professores de primeiras letras da capital já haviam feito isso

em 25 de abril daquele mesmo ano;[110] os porteiros da Câmara em 26 de abril;[111] em 18 de julho, os professores primários das várias cidades, vilas e povoações da Província acusaram "estado de miséria a que se encontravam reduzidos", dado o "ridículo ordenado de 400:000 rs", diante dois "terríveis inimigos (peste e fome) que flagelão o povo", e se mostraram ainda insatisfeitos por que "percebem maior diária escravos empregados em certas obras ou trabalhos";[112] em 28 de setembro foi encaminhado o documento coletivo dos próprios funcionários da Assembleia Provincial;[113] em 12 de maio, os funcionários da Secretaria de Governo afirmaram que "os gêneros alimentícios têm chegado a altura que parece aproximar-se a uma calamidade".[114] Em carta do Intendente da Marinha, direcionada ao Presidente Sinimbu em 12 de fevereiro de 1857, este já alertava para a insatisfação dos operários do Arsenal da Marinha, com relação aos baixos salários em detrimento ao aumento dos preços dos alimentos, sendo que estes operários ameaçavam abandonar o trabalho no Arsenal, substituindo-o por particulares, e até mesmo se negavam a assumir trabalho, dado a tabela de pagamentos que vinha sendo utilizada:

> Em solução ao determinado por Vossa Excelência no despacho exarado no incluso requerimento dos operários deste Arsenal que implorão a V. Exa., a graça de aumentar os seus vencimentos visto a carestia dos gêneros alimentícios afim de que melhor se possão manter com suas famílias; cumpre-me significar a V. Exa. que marcando a tabela em vigor dos salários que

> actualmente recebem esses operários, e não podendo de minha parte aumenta-los, nem tendo ordem alguma para esse fim, não bastante reconhecer que na época presente difícil se soma aos operários passarem com tão diminuto vencimento. Todavia julgo que estando-se a espera de uma reforma para o Arsenal, a qual certamente deverá melhorar a sorte desses operários. Convém aguardar a resolução do Governo se não for muito demorada. Pois do contrario, a maneira que for aparecendo obras particulares com melhor salario irão estes desamparando este estabelecimento. Devendo outro sim ponderar a V. Exa. que para conclusão da "corveta D. Januária" necessário foi aumentar-se o salário dos calafates e até lançar mãos de carpinteiros por não ter quem se quisesse sujeitar a esse trabalho com o vencimento da tabela deste Arsenal.[115]

O mesmo intendente Diogo Ignácio voltaria a relatar estas dificuldades no dia 10 de março.[116] Nota-se que a manifestação de descontentamento de funcionários públicos em relação à desproporção de seus ordenados e o aumento descontrolado de preços dos bens considerados essenciais, extrapolava posições sociais destes, pois se manifestavam, desde contínuos até ocupantes de postos que exigiam maior qualificação.

Em setembro do mesmo ano de 1857 foi indeferido pela Assembleia a solicitação coletiva de alteração de ordenado feita pelos próprios fiscais da Câmara Municipal. No conteúdo desta solicitação, além do pedido de um ordenado fixo, temos a acusação das estratégias adotadas pelos comerciantes dos

gêneros alimentícios como fator de dificuldade para realização de seus ganhos:

> Os abaixo assignados fiscais periciais da Câmara municipal desta capital vêm respeitosamente diante V. Excias reclamarem um direito, que tanto mais o esperam obter, quanto é a confiança que os anima no poder de sua causa e na rectidão e inteireza desta respeitável Assembleia Legislativa provincial.
>
> Os suplicantes, Exmos Srs., encarregados de fiscalizarem o aceio da cidade, e os estabelecimentos em que se vendem os diversos gêneros alimentícios luctão como é sabido com as maiores dificuldades no desempenho de seus deveres para com aquele, e muito mais para com estes, pela prevenção com que os proprietários e caixeiros desses estabelecimentos acautelão o gênero avariado e ruim, e quando chegão a ser encontrados e multados os infractores, dá-se quase sempre a formação de um processo que, prolongando-se por muito tempo acaba na sua maior parte pela absolvição do culpado; e por conseguinte escapando-se assim as rendas municipais nenhuma vantagem adquirem os peticionários, que, sendo onerados de família e comprar presentemente o alimento por um preço fabuloso, apenas tem 25 por cento ou a quarta parte do que arreecadão.
>
> Neste caso havendo os suplicantes representado à ilustre Câmara Municipal solicitando a concessão de um ordenado préfixo que lhes garantisse fazersse a salvo das necessidades que sofrem e dos mãos juízos que a malidicencia ordinariamente lhes atribue [...].[117]

Em outro artigo, o Historiador João José Reis afirmou que antes de estourar o movimento de 1858 já ocorria uma mobilização popular de insatisfação. Durante semanas, atividades subterrâneas, e noturnas, indicavam alguma organização de contestação. Pasquins apareceram afixados nas ruas ameaçando de morte o Presidente. Grupos organizados de trabalhadores escreveram petições ao Presidente e a outras autoridades contra os baixos salários e os preços exorbitantes dos alimentos. Durante os conflitos, despontaram lideranças populares, que certamente não se fazem de uma hora para outra. O guarda nacional Santana incitou o povo contra as irmãs da Santa Casa. O carpinteiro Justiniano gabou-se publicamente de participação ativa no motim.[118]

A carestia de alimentos poderia ter sido provocada por diversos fatores, Reis e Aguiar se referiram a uma terrível seca na Bahia que teria se estendido até 1861. Também listado como um dos fatores da crise, o *Cholera morbus* teria contribuído para a desorganização do sistema produtivo, no entanto, consta no estudo de Onildo David, sobre o impacto desta epidemia, que a Bahia teria recuperado rapidamente a sua capacidade de abastecimento.[119]

A compreensão da lógica para o aumento dos preços se voltou também para as práticas especulativas de mercado, como atesta um documento da Câmara, direcionado ao Presidente da Província da Bahia, em fevereiro de 1858:

> A farinha de mandioca (assim como a carne verde) acha-se entregue a três ou quatro indivíduos somente, os quais podem, sempre

> que querem, estabelecer uma carestia simulando falta desse gênero de primeira necessidade, tão indispensável a alimentação pública, por isso que únicos a se ocuparem deste gênero de comércio, e dispondo dos capitais precisos para o seu empreendimento, podem assenhorear-se de toda farinha que chega a este porto, e depois dar-lhes os preços que lhes convém e assim sustentarem a carestia e o monopólio.[120]

Os Vereadores apontavam também a nacionalidade dos monopolistas. Em abril de 1857, o jornal "O GUAYCURU" noticiou a iniciativa do Vereador João Adrião Chaves, em pedir a deportação do português José de Azevedo Almeida, acusado de ser o principal manipulador do mercado de carne verde na praça soteropolitana:

> Sabe o publico que em sessão da Câmara Municipal desta cidade de 28 de fevereiro p.p. sendo lucidamente demostrado que o monopolista José de Azevedo e Almeida he author principal da exorbitante carestia de carne verde neste mercado, e reconhecido que não há meio algum ordinário de repressão que este traficante não iluda e que não zombe. Requereu o sr. Vereador João Adrião Chaves, que solicitasse a câmara do Governo Imperial um acto de deportação contra aquelle ingrato e incorrigível estrangeiro – e que a proposta do honrado Vereador foi igualmente assignado por três outros colegas seus, os Srs. Joaquim Ernesto de Souza, Manoel Jeronymo Ferreira, e Bernardino de Sena Moreira.[121]

Além da ação dos monopolistas, o Vereador João Adrião Chaves apontou a escassez de mão de obra na lavoura e também as epidemias que atingiram a Bahia de forma constante desde 1850, como principais razões para a carestia de alimentos na praça soteropolitana:

> Pensa que a escassez geral dos viveres e a fabulosa carestia que sobem, provém:
>
> 1- Da falta cada vez maior de operários que sofre tanto a grande quanto a pequena lavoura do paiz – falta que era d'antes suprida pela introdução incessante de trabalhadores da África, e que deixou de ser desde que cessando a importação destes operários, não pode ser eficazmente suprida por nenhuma outra espécie de agentes de trabalho e produção agrícola.
>
> 2- Os estragos eficientes das diversas epidemias que reinam quase sem cessar entre nós desde os últimos sete anos a contar desde 1850 para cá, singularmente pela última que devastou de maneira horrorosa a população do Império, estragos que alias menos sobre as classes consumidoras do que as classes productoras, se fizeram sentir por toda parte.
>
> 3- Finalmente o espírito de avareza e monopólio que nos tempos calamitosos costuma sempre ergue-se para especular com o elemento da fome e da ruina do povo, e para acumular tesouro sobre a desgraça comum.[122]

O Vereador, então, propôs como medidas adotadas para combate à crise, desde uma política de colonização, se não

europeia, a de africanos livres, para suprir a carência de mão de obra nas lavouras, até a deportação do principal especulador monopolista da carne que abastecia a praça da capital baiana, o que demonstra que dentre os fatores apontados estavam tanto questões como a insuficiência de mão de obra para as lavouras de mandioca, os fatores naturais que provocavam a escassez, mas também a ação maldosa de especuladores do mercado:

> Ella crê pois que o problema da colonização europea, como meio de acudir a penúria de braços, e a suprema agonia de nossa indústria agrícola, tarde virá a ter uma solução feliz nesta e nas demais províncias do norte do Império, ao contrário das do sul, onde menos mau resultados parece que tem obtido o governo de V.M.I para o fim de realizar aqquele gênero de colonização, effeito naturalmente devido a causas tão poderosas como são, além de outras, a natureza particular das producções da terra e o grau de mais ou menos analogia dada entre o clima destas províncias e os estados da Europa, donde até aqui são de preferencia recrutados os colonos para o Brasil.
>
> D'aqui senhor deriva esta câmara a persuasão de que está este imenso vácuo aberto nas entranhas de nossa lavoura, que lhe definha a existência, e a ameaça a morte inevitável, não pode actualmente, e nem tão cedo, ser suprido senão por meio de razoável admissão de trabalhadores africanos – não importados como fardo de commercio bárbaro, acumulados, asphyxiados, assassinados pelas mãos ávidas do crime, mas trazidos sob as condições e garantias que a humanidade requer;

> não embarcando a furto e com ultraje de direito, mas recebidos sob a tutela das leis, pelas mãos das actoridades; não como escravos condenados ao suplicio atroz do captiveiro, mas como colonos livres, neophitos do christianismo e da civilização.
>
> [...] V.M.I. sabe que nestes tempos de aflição o maior inimigo publico he o monopólio, não tanto pelos efeitos necessários de sua insaciável e sórdida avareza, senão pelo milhar de recursos que dispõe para iludir a acção legal e a subtrahir-se a toas as dligencias da actoridade. (...) a Câmara resolveu em sessão de 28 do mês findo de fevereiro solicitar instantaneamente do governo de V.M.I.um acto de deportação contra este ingrato estrangeiro altamente pernicioso ao bem estar e à ordem pública deste paiz.[123]

Do mesmo jeito em que a Câmara apontava os monopolistas portugueses como responsáveis pela promoção da alta de preços, os pequenos comerciantes também identificavam a nacionalidade destes, acusando-os de açambarcarem a farinha, sendo que, estes estariam atuando até mesmo na compra do produto dentro do próprio Celeiro Público:

> Não podem (os queixosos) adquirir farinhas para a vendagem, por serem todas elas compradas por atacado por vários portugueses. Que no mesmo celeiro tem caixão com vários africanos seus protegidos e escravos os quais apenas chegam os barcos e compram por atacado o carregamento,

> e recolhido ao Celeiro poem-lhe o preço, e deste modo sempre se acham sortidos de farinha.[124]

Demonstrando manutenção da sua capacidade organizativa, os vendedores de farinha mantiveram seus reclames com relação à obrigatoriedade da venda do gênero nas tulhas ou Celeiro Público e cobrança de multa de trinta mil réis a quem desobedecesse à postura municipal. Em 20 de abril, portanto, após os conflitos de rua, um documento encaminhado aos Vereadores, e assinado por Manoel Rodrigues Nogueira, Pedro Antônio do Espírito Santo, José Pereira da Fonseca, todos autodefinidos como vendedores de farinha da capital reclamavam, portanto, da continuidade desta fiscalização. Alegavam os ditos vendedores que a própria Câmara Municipal entrara em contradição ao ceder autorização para as vendas fora das Tulhas, e em seguida ter cassado esta por uma nova, que estaria submetida à autorização de poderes competentes, e ratificando a confiança política destes com o Presidente da Província, lembrou que tal autorização foi liberada pela autoridade Provincial, e em seguida esta decisão fora ratificada pela própria Câmara. No entanto, os fiscais permaneceram aplicando a multa, o que poderia gerar "processos injustos". A ação dos fiscais foi chamada de extorsiva pelos vendedores, que tinham a seu favor um parecer da comissão de justiça, que considerava ilegal tal cobrança, uma vez que esta estaria prejudicada devido à "inteligência do Presidente da Província".[125] O resultado desta consulta foi publicado pelo Jornal da Bahia

em 14 de outubro de 1858, referindo-se a decisão da Câmara datada de nove de setembro:

> Custodio dos Sanctos Silva e outros vendedores de farinha de mandioca, representam contra a pretenção dos fiscais que exigem pagamento de muleta de 30$000rs. como infratores da postura de 15 de janeiro de 1857 - a comissão de justiça reconhece que si os suplicantes infringiram aquela postura, foi em consequência da inteligência da Presidência quanto a sua suspensão indefinidamente, e sem limites, é de parecer que não seja imposta a muleta, dandose ordem aos fiscais para não torna-la efectiva, não só quanto a estes, como quanto a outros. Paço da municipalidade Bahia 9 de setembro de 1858. = Fernandes Ramos. Regeitada pelo voto de qualidade do Sr. Presidente que votou contra com os senhores Dr. Freire Manoel Jeronymo e Dr. Horta por entenderem que a postura estava em seu inteiro vigor; quando foram os suplicantes muletados à vista do accordão do Superior Tribunal de Relação.[126]

Mantendo-se ainda organizados, em abril de 1859, os vendedores de cereais expostos a vender no Celeiro Público se rebelarem contra a cobrança de 20 rs por saca de farinha, cobrado pela municipalidade:

> A Vossas Excellencias Recorrem os abaixo assignados negociantes de Cereais expostos a venda no lugar denominado Celleiro Publico da deliberação tomada pela Câmara Municipal

desta cidade na Sessão extraordinária de 28 de dezembro pretérito, publicada no Jornal da Bahia de 17 de janeiro do corrente anno.

Pois esta deliberação foi imposto aos suplicantes pela Câmara Municipal d'esta cidade a injusta e ilegal contribuição de pagar a quantia de 20 rs, a título de estada para cada um sacco de farinha, que no dicto Celleiro entrar.

Desta ilegal exigência recorrerão os suplicantes ao Governo da Província em fins de janeiro, a fim de fazer cessar a injustiça de similhante deliberação, livrando-os do vexame por que passarão com uma tal exigência.

Remetidos porém pelo Governo o requerimento dos suplicantes a dicta Câmara para informar sobre a sua exposição, até o presente nenhuma informação déra, ficando os suplicantes assim tolhidos da decisão de seu recurso. E imediatamente forão intimados para despejar na Tulha, e commodo que alugado tinhão, se incontinente não satisfizessem também a contribuição de 20 rs pela entrada de cada um sacco no referido depósito.

Tolhidos assim os suplicantes da decisão de seu recurso por dormir a informação na comissão de justiça e coagidos com a ameaça de despejo sujeitarão-se ao pagamento d'esta contribuição ilegal, improfícua, e de encontro ao pensamento d'esta ilustrada Assembléia como passão a mostrar.

Ilegal porque extinctos pelo artigo terceiro da Lei numero 697 de 19 de dezembro de 1856, sobre a farinha e mais cereais, não podia a Câmara Municipal exigir dos suplicantes similhante

> imposto, que abolido ficou desde a promulgação do precitado Art. 3º da Lei 697.[127]

A ação política dos vendedores recaía, portanto, sobre a cobrança de taxas e impostos, algo que mais tarde seria utilizado como argumentação para justificativa dos altos preços cobrados pelos gêneros alimentícios. A exemplo do que ocorria com os comerciantes de farinha de mandioca, os vendedores de carne verde que serviam ao abastecimento da capital baiana também eram acusados, pela população, de burlar os próprios mecanismos adotados pelas autoridades para controle do mercado. Nos anos de crise, o Governo Provincial procurava, com maior constância, os centros fornecedores para garantir o abastecimento, e para isto eram contratadas pessoas com a função de encontrar gado no sertão, e também coletar impostos de fazendeiros e criadores. Acontece que esses funcionários, que eram pessoas de confiança do governo, também eram, quase sempre, vinculados à atividade de criação, compra e venda de animais, que muitas vezes se beneficiavam da própria tarefa oficial. Quando de reveses de epidemias ou de secas, favorecia o atravessamento, uma vez que a necessidade de abastecer a cidade era extrema, e os preços dos animais eram acertados diretamente entre estes agentes e os criadores, com anuência do próprio Governo.[128] Um exemplo disso é o que ocorreu com o Senador do Império, Manoel Teixeira Soares, que recebeu do Governo Provincial a tarefa de transportar

gado, devido à crise de abastecimento gerada pelo temor da epidemia de cólera na cidade, em 1856, como veremos no terceiro capítulo desta Tese.

A luta política entre o Presidente da Província e os membros da Câmara de Vereadores teve continuidade após os conflitos de rua em 1858. O Presidente Sinimbu mandou processar os Vereadores como incursos no artigo 164 do Código Criminal. Acatada a denúncia, recorreram os denunciados ao Supremo Tribunal da Relação que os impronunciou. Em 19 de agosto de 1858, os Vereadores cassados puderam ser reintegrados.[129] Cansanção de Sinimbu deixou a Bahia em junho de 1858, assumindo o Vice Presidente Manoel Messias de Leão, que tratou de aprovar a controversa Postura da Câmara Municipal de regulação da venda da farinha, que também foi logo ratificada pela Assembleia Provincial, selando assim a paz entre os poderes. Já os preços dos alimentos, seguiram com a lógica de fortes oscilações.

A relação entre as crises sociais e o preço da farinha e da carne se dava porque os soteropolitanos tinham certa dependência destes produtos. A farinha e a carne eram produtos insubstituíveis para a maioria dos baianos, sejam escravos ou livres, e quando o preço subia, a população estava condenada a pagar, o que tornava esta demanda relativamente inelástica, em um mercado consumidor, que alcançava Salvador e parte de sua *hinterland*, consideravelmente grande.

O preço da farinha de mandioca costumava variar muito, mesmo em períodos bastante curtos. Dentre as causas apontadas

para esta variação temos grandes compras realizadas por navios, geradores de repentina procura do produto, fatores climáticos, como temporais, por exemplo, podiam prejudicar a oferta, ou até mesmo fatores sociais, como a fuga de homens de um processo de recrutamento. Porém, era mais comum o aumento do preço médio de farinha anualmente, motivado por períodos de escassez crítica. Segundo Barickman, uma visão "plantacionista" da História do Brasil diria que a vida rural estava voltada para a exportação, e não para a produção de abastecimento interno, o que associaria os momentos de escassez e carestia à prosperidade e ao crescimento da economia exportadora.[130] Na Figura 1 temos uma adaptação do estudo realizado por Barickman acerca da comparação da variação dos preços de farinha e de açúcar:

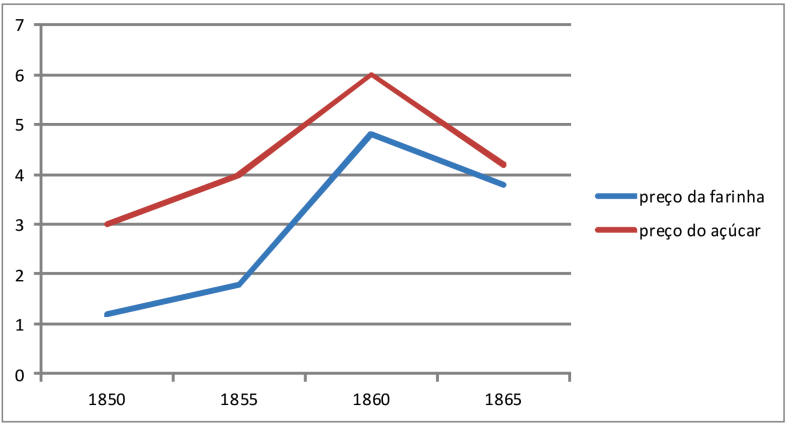


Figura 1 – Salvador. Preço de alqueire[131] de farinha e de arroba do açúcar branco 1850-1865 (médias anuais em mil réis correntes)

Fontes: APEB, faturas de venda de farinha anexadas em inventários *post mortem* (adaptação do gráfico apresentado em Barickman, 2003).

De fato, podemos notar que as flutuações de preços de açúcar e de farinha coincidem, o que confirma o quanto o segundo acompanhava as tendências de variação do primeiro produto. Porém, segundo Barickman, o foco para os momentos específicos de picos dos preços da farinha, não seguem necessariamente esta lógica, o que mostra que esta teoria está baseada em uma visão incompleta.[132]

Podemos notar que mesmo onde se desenvolveu uma economia voltada para a agroexportação, foi possível desenvolver, paralelo a esta, uma base de subsistência ou mesmo de excedente para o mercado interno de alimentos. Temos como exemplo a Comarca de Ilhéus onde ainda com as expansões das lavouras canavieira, cacaueira e cafeeira, não impediram aumentos na produção voltada para o mercado interno, e consequente envio de excedente da farinha para Salvador. Em 1864, Ilhéus enviou 2.656 alqueires para a capital baiana, em 1865 foram 4.466 alqueires ao mesmo destino.[133] A tendência de aumento da produção de farinha também se observou no sul do Recôncavo. No entanto, o caráter especulativo do comércio interprovincial, levava a uma busca de equilíbrio da balança comercial por meio do comércio interno, lançando mão do monopólio, e açambarcamento dos mercados, deixando em *déficit* o abastecimento da capital.

A expansão da agricultura exportadora, portanto, não trouxe o desaparecimento da cultura da mandioca, muito menos alterou o preço real da farinha. O preço deste produto mostrou-se sensível a variações de curto prazo, apresentando

sempre picos bastante bruscos, revelando uma grande volatilidade de um ano a outro. Estes picos de preços da farinha mostraram maiores descontroles não em 1858, ano da "Revolta da carne sem osso e farinha sem caroço", mas em 1857 e 1859, quando, apesar dos valores médios dos preços entre 3$866 e 4$360, o alqueire, respectivamente, as ditas variações em curtos períodos desestabilizaram o mercado. Este momento coincidiu com a seca ocorrida na Bahia entre 1857-1861.

Em geral, a farinha importada de outras províncias custava o mesmo preço que a da terra. Em 1858, os produtos oriundos de Santa Catarina ou Rio de Janeiro custavam 4$100 a 4$400 o alqueire, a depender da qualidade; o mesmo era exigido da farinha que vinha de São Matheus, Caravelas, Alcobaça, e outros pequenos portos locais. Tratava-se de uma transação comercial regida por grupos capazes de manter um preço concorrencial com a própria farinha local.

A importação não era garantia da estabilidade desejada para o abastecimento de Salvador, a exemplo das crises que se mantiveram, principalmente quando a capital e o interior vivenciaram o mesmo problema, o mercado importador não conseguiu suprir as necessidades de consumo da cidade, e nem do interior da Província. E nos anos subsequentes, o estado de crise de abastecimento se faria de forma quase permanente. A exportação em alta escala acabava promovendo colapso no abastecimento local, caracterizando a manobra utilizada pelos monopolistas, que ao perceberem a iminência da queda dos preços do produto no mercado interno, atuavam esvaziando

a oferta, por meio da exportação. A manobra era tal que estes atravessadores adquiriam o produto ainda no local de produção, antecipando-se a chegada aos centros distribuidores.

As condições meteorológicas traziam secas, ou invernos excessivamente chuvosos, tanto no Recôncavo ou em outras regiões, combinando colheitas insuficientes e aumento de demanda, uma vez que os estoques eram desviados para áreas de maior escassez. Como o Governo Provincial costumava intervir providenciando a importação de farinha para a capital e determinando que esta fosse encaminhada ao Celeiro Público, nem sempre o volume de farinha ali estocado caía, mas isso não impedia a carestia, uma vez que a demanda criada no Recôncavo era tão grande que nem o aumento das importações conseguia controlar a situação. Negociantes de Pernambuco e Alagoas tomavam a praça soteropolitana de assalto, quando a seca promovia escassez em seus mercados, e quando eram proibidos de comprar o produto na capital baiana o faziam clandestinamente, ou então compravam diretamente dos distritos produtores de mandioca, aproveitando-se da frágil fiscalização da costa baiana.[134] A mandioca é resistente à seca, e raramente morre em tempos de chuva escassa, apesar de perder folhas e tornar-se inerte, com a volta das chuvas, revive rapidamente. No entanto, as secas prejudicam a lavoura, pois o caule usado no plantio acaba não germinando, e o solo endurecido compromete a colheita. Já as chuvas intensas podem destruir a plantação.[135]

Ao estudar a revolta contra carestia em Salvador no ano de 1878, Pinto de Aguiar associou o aumento do preço da farinha à grande seca do período (1877-1879). A estiagem de 1877 foi a maior do século XIX.[136] Este mesmo raciocínio serve para entender o que aconteceu no ano de 1858. No entanto, o governo não deixava de agir, garantindo o abastecimento por meio de importações do produto em outros centros, logo, faz-se necessário buscarmos motivadores das crises de preço da farinha para além dos fatores naturais.

Como já vimos, uma tentativa de interpretar o fenômeno da alta de preços foi no pronunciamento do Vereador João Adrião Chaves, em 1857, pois o mesmo associou este problema à falta de braços na lavoura, que não poderia mais ser suprida como antes, devido à suspensão da introdução de africanos, aos estragos promovidos pelas epidemias que se tornaram constantes nos anos de 1850, e ao espírito e avareza dos monopolistas, que se aproveitavam dos tempos calamitosos para especularem com os preços, visando lucros abusivos em detrimento às necessidades da população.[137]

Helen Ribeiro defendeu em sua dissertação de mestrado intitulada "Abastecimento de farinha da cidade do Salvador", que o real motivo da oscilação dos preços da farinha de mandioca era a influência, de grupos associados, exercida no grande comércio, junto aos poderes da província. Segundo Hellen Ribeiro, dentre as pessoas de grande destaque que estavam envolvidas no controle da comercialização deste produto estavam os descendentes da família Benn.[138] Os

membros da família Benn, de descendência inglesa, ocupavam-se tradicionalmente dos negócios da farinha, e, estes, sempre estiveram em postos da diretoria da Associação Comercial, o mesmo acontecia com o Barão Joaquim Pereira Marinho, conhecido negociante de carne charqueada. Talvez isso explique a posição sempre favorável pela liberação do mercado da farinha por parte da ACB.

Também, a presença dos produtos no mercado se dava pela ação dos negociantes intermediários, ou revendões, e que a população sofria com a má distribuição e com os preços praticados. Criticava-se o fato de que, mesmo com as políticas restritivas, estes intermediários monopolizavam o produto estocado no próprio Celeiro Público, ou nos demais lugares designados a este fim. Ainda, segundo Helen Ribeiro, havia um compromisso velado entre os grupos associados ao grande comércio e o Governo da Província para suspensão de qualquer medida que viesse a prejudicar seus interesses, o que teria acontecido em 1857 e 1861, quando a Câmara lançou posturas restritivas, e em ambas as ocasiões, estas foram suspensas pela Presidência da Província e o comércio liberado. Tal fator, então, demonstra a força de interferência desses grandes comerciantes.[139] Como em Salvador a farinha de mandioca era vendida tanto no Celeiro Público quanto em barcos ancorados no porto, o Celeiro jogava papel fundamental na tentativa de controle do mercado de abastecimento.

A criação do Celeiro Público, em 1785, situado no Largo da Conceição, interior do Arsenal da Marinha, com a

função de receber os alimentos, distribuí-los para a população e exportá-los quando se fizesse necessário, tinha como objetivo "o desembaraço e aviamento dos condutores para abastança dos víveres e para mais bem regulada balança no mercado". Contribuiu para a criação do Celeiro da Bahia uma circunstância particular não menos poderosa e atendível qual foi o tirar-se a venda da farinha da beira do cais, apontado como responsável por muitos inconvenientes:

> Estes eram ver-se em terra uma amostra diferente da que vinha medida das lanchas, medir-se a bordo fora das vistas dos compradores, que ficavam em terra uma amostra e nos tempos da invernada, bem como nas diárias marés vasias que prohibião atracar as lanchas ser necessário alugar saveiros, cahir gente e farinha ao mar, confiar sacos e dinheiro a um desconhecido ou inculcado farinheiro que hia e não voltava, despender fretes para compra de quartas e meios alqueires de farinha etc., etc., e por isso foi piedosa e previdente a lembrança do Exmo. D. Rodrigo José de Menezes, então governador desta capitania de crear o celeiro publico nesta cidade em 1785, servindo-se de um armazém vago da Ribeira, por ser nimiamente escasso para aviamento do povo e para o sucessivo diário desembarque dos mantimentos quer estejão em nado quer em secco as embarcações.[140]

No Celeiro abrigava-se farinha de mandioca, arroz, feijão e milho, mas com o tempo, a farinha chegou a ocupar 87% dos negócios. O pessoal dos barcos se deparava com

todo tipo de comerciante no Celeiro Público, alguns eram homens de negócios nascidos em Portugal, muitos outros comerciantes eram africanos forros, homens e mulheres que, como os portugueses, compravam e vendiam farinha de mandioca, negociavam preços e arranjavam um jeito de entregar a mercadoria aos fregueses. Muitas eram negras ganhadeiras, que compravam os alimentos para revenderem ao povo. O mercado ficaria aberto todos os dias do nascer ao pôr do sol. Uma taxa era cobrada por alqueire para financiar o funcionamento do mercado, e o excedente era destinado ao leprosário. Esta taxa se aplicava a todas as provisões chegadas por via marítima, seja para consumo da cidade, ou para reenvio a outros portos, ainda que os comerciantes quisessem vender a mercadoria ao modo tradicional, ou seja, ainda em mar.[141]

Se açambarcar os alimentos visava elevar os preços, isso exigia também um acordo com demais comerciantes, para controle da maior parte do negócio. Às vezes, comerciantes viajavam em um só barco até Nazaré, para comprar diretamente do produtor, e na chegada ao Celeiro, às sacas eram passadas de um a outro, desaparecendo, e dificultando a ação dos funcionários, que ficavam sem saber quem deveria pagar o imposto. Além do imposto, a despesa acrescia transporte, alimento, para quando em viagem, suborno a funcionários. Isso era pago por dinheiro obtido das transações anteriores, por empréstimos, ou só repassava ao barqueiro após a venda final do produto.[142]

Ficou estabelecida a obrigação de 20 rs para as embarcações e mantimentos que viessem ao porto e dessem entrada no Celeiro para nele vender.[143] A Lei Provincial nº 607, de 19 de dezembro de 1856, transformou o Celeiro Público em Depósito Livre de cereais, abolindo os impostos para o comércio da Província. Posteriormente foi administrado pela Câmara Municipal, através da Postura de 1º de junho de 1859.[144]

A organização do Celeiro foi determinada junto ao ato de sua criação, pelo então governador da Província, Rodrigo José de Menezes. Compreendia um Administador Geral, nomeado pelo Governador da Capitania e que deveria ser sempre um homem de negócio da maior probidade e estabelecido na praça da cidade, um Escrivão de Mesa, um Tesoureiro, dois Feitores e um Meirinho. Pelos estatutos, o administrador deveria ser um comerciante de reconhecida honestidade, que visitaria o mercado duas vezes por dia, de manhã e de tarde, designado para o período de um ano, não sendo remunerado, no entanto, este reunia muito poder, pois podia mandar prender capitães ou aqueles que dentro do celeiro ou do local de descarga e condução da farinha fizessem motim ou desordem.

Ao Administrador Geral cabia adotar todas às providências necessárias para arrecadação e distribuição da farinha. Os funcionários do mercado recebiam salário, o Escrivão de Mesa era responsável pelos livros de entrada e saída de farinha, receitas e despesas do Tesoureiro, assim como todos os demais papéis que se fizerem necessários à administração do Celeiro. Mantinha registro de tudo o que entrava e saía do

Celeiro, comparando seus números com os fornecidos pelos capitães, e encaminhava relatórios semanais ao Presidente da Província; ao Tesoureiro, cabia a administração das despesas, mantinha em dia os livros sobre impostos coletados ou outras taxas pagas, e sobre os gastos; os feitores se encarregavam da medição da farinha, serviam ainda de porteiros e cuidavam da limpeza. Dividiam-se na porta ao lado do cais, marcando a giz cada saca de farinha, feijão, arroz, ou milho que entrasse, anotando o número e nome do dono, enquanto outro ficava em uma pequena canoa a checar o suprimento a bordo, um terceiro fiscal permanecia dentro do mercado, a observar as suas atividades, mantendo a ordem entre vendedores e compradores; nesta conjuntura, o Meirinho deveria realizar as notificações, prisões e demais diligências que lhe fossem determinadas. A renda obtida no Celeiro Público era destinada ao Hospital dos Lázaros e no ano de 1853, esta passou a ser considerada uma renda provincial, um tipo de subsídio do Governo.[145]

A obrigação imposta aos barqueiros de descarregar no Celeiro, onerando além das despesas a contribuição de 20 rs por alqueire, gerou a necessidade de inspecionar o cumprimento desta obrigatoriedade já nos portos e povoações de Nazaré. Sendo presos e obrigados a pagar a contribuição, todos aqueles que extraviavam as cargas buscando melhores preços em outras praças e com isto estimulavam a ação dos especuladores em todo o Recôncavo. Estes especuladores eram acusados de comprarem toda a farinha, e além de desviarem a outros centros consumidores, também as estocavam visando

promover escassez, e com isto promoviam a elevação dos preços no mercado local.[146]

Os comerciantes, bem como os barqueiros, se queixavam do rigor excessivo utilizado pelos administradores. Segundo Richard Graham, Barqueiros conluiavam e subornavam para evitar pagamento do imposto, ou então entravam em choque com funcionários.[147] De fato, Capitães apresentavam guias de embarque que declaravam uma carga menor, para poder vender parte delas em outras praças, manobra que conseguiam mediante suborno a funcionários em Nazaré, ou cobrindo a verdadeira carga com bananas.

Os participantes mais numerosos do mercado eram os negros, muitos eram escravos, em especial africanos, incumbidos do trabalho braçal – estivadores e carregadores que lavavam as sacas de farinha do barco para as tulhas, e depois para armazéns, mercearias ou outros fregueses na cidade. A quantidade de farinha anual transportada por estes era de 250 mil a 450 mil alqueires (700 a 1.000 diariamente). Reclamava-se do uso destes escravos, convertidos em uma companhia de descarga no Celeiro. Barqueiros e comerciantes alegavam que isto elevava o custo da descarga, e os escravos ainda, supostamente, roubavam farinha, atuando protegidos pelos funcionários. Escravos ganhadores e libertos também, quase sempre africanos, transportavam as grandes sacas de farinha de mandioca para as lojas. Formavam grupos de beira de cais que trabalhavam a frete, comandados por um capataz escolhido entre eles.[148]

Em julho de 1858, moradores de Nazaré clamaram por medidas públicas para impedir o açambarcamento dos gêneros alimentícios, fato que em seu entendimento se dava por ação de africanos que se beneficiavam junto a seus iguais para adquirir os produtos antes que estes chegassem à praça, o que gerava escassez e carestia:

> Huma grande quantidade de habitantes da constitucional cidade de Nazareth abaixo assignados, certos da justiça que lhes assiste e ja não podendo suportar a maneira aviltante por que e vem preterido na concorrencia do mercado dos dias de feira de comprar qualquer producção agrícola, embaciado cada vez mais o brilho, que deveria ter o caráter nacional, contra o qual geralmente se ergue o predominio do extrangeiro, tanto confiam na solicitude e zelo de V. Exas, em bem da Provincia, para a qual legislão, que não hesitarão fazer chegar a presença desta Câmara a sua justa e veridica allegação, para que tenha ella deferimento, que aguardão os tão integros, e illustres representantes.
>
> Nas praças d'este Termo, e o que mais necessita a capital, o que lhe franquia todos os meios, e que mais abastece o mercado de gêneros de primeira necessidade, e de todas as produções agrícolas, devendo por esta razão ser mais protegido pelo Governo facilitando os meios para que progrida a indústria, a lavoura prospere, e floreça o commercio; é nella que com o maior escandalo se observa assombrados as compras e transações os selvagens africanos libertos, e até alguns escravos que aproveintando-se da conveniencia de serem os conductores dos generos seus iguais, contão

> com a preferencia na compra, ainda por menor preço, em prejuízo dos agricultores, arredando assim a população nacional sempre mais garantida em todos os paizes, deste vantajoso, honesto e lucrativo meio de vida, qual o negocio de cabotagem.[149]

Reivindicavam os abaixo assinados, a elaboração de uma lei que garantisse privilégio aos 'nacionais' na compra dos gêneros, obrigando os africanos que atuassem naquela praça, a trabalharem nas lavouras, e que taxasse os africanos que decidissem mercadejar:

> Um imposto que não seja illusório e que antes se torne vexatório. A contribuição de 300$000 rs anuais a todo africano que se empregue em mercadejar seria certamente a verdadeira medida, o antídodo em favor dos nacionais, imposto de justiça, quando por uma lei provincial pagão os estrangeiros que mercadejão com mil reis annualente.[150]

A ação do açambarcamento feita por comerciantes e pelos seus representantes, bem como a busca destas soluções a este problema, não eram novos, e já existiam desde o último quartel do século XVIII, e teriam gerado a própria criação do Celeiro Público. No entanto, em Salvador, eram estes mesmos monopolistas que estavam comprando da farinha estocada em pleno Celeiro a 640 rs. para revendê-la a 1600 rs. Alegavam os defensores da liberação dos preços

que nos períodos em que esta experiência foi adotada, os valores cobrados caíram consideravelmente, devido à entrada direta da mercadoria ao consumidor. Acontece que, nos períodos de crise, os preços da farinha tendiam a subir, e a ação do poder público geralmente era a de promover medidas intervencionistas visando garantir a oferta aos populares, e, os adeptos da livre concorrência se opunham à Câmara Municipal que buscava controlar ou organizar o abastecimento da cidade. Em 1834, o Celeiro chegou a estar ameaçado de extinção devido à recusa dos produtores em depositar nele os seus produtos, desviando-os aos engenhos ou para outras vilas do Recôncavo baiano, em protesto contra a cobrança da taxa de 20 rs. sobre o alqueire de farinha.

Visava-se sempre combater a ação dos atravessadores, assim, em março de 1850, os Vereadores já haviam discutido uma postura que determinava que, ninguém poderia atravessar gêneros comestíveis fazendo monopólio deles para revender ao povo. Indo atravessá-los quando, em barco, chegarem à cidade e não poderiam negociar nestes gêneros os estrangeiros, inclusive africanos, ficando o negócio deles reservado aos nacionais.[151] Tal postura não conseguiu ser aprovada mediante a alegação da não habilitação da Câmara para legislar sobre proibição de comércio estrangeiro, tendo sido aprovado apenas, a proibição da venda e compra de gêneros de primeira necessidade, e em geral, comestíveis, em barcos ou no cais.[152] Em 1853 foram lançadas novas posturas restritivas, estabelecendo que a venda de farinha de mandioca só poderia se dar no Celeiro Público,

ou nas embarcações que as condiziam, não podendo adquirir esta para revenda.[153]

Mercadores da Calçada e do Bonfim apresentaram um abaixo assinado de sessenta e um signatários expondo as dificuldades decorridas desta restrição. Os comerciantes da Vila de Nazaré também se manifestaram alegando a inconveniência de ter o Celeiro Público como local para seu comércio, e indicando a Praça São João para o atendimento da população de Santa Bárbara e arredores.[154] O Vice Presidente da Assembleia Legislativa, Dr. Justiniano Baptista Madureira, mostrou-se contrário à política de restrição.[155]

A epidemia de *Cholera morbus*, em 1855, provocou uma crise de abastecimento, levando a novas medidas restritivas, que visavam o afastamento dos revendões monopolizadores. Pelas medidas, a farinha só poderia ser vendida no Celeiro Público ou no mar, e nos lugares designados pela Câmara Municipal. A reação ao relançamento desta Postura restritiva no ano seguinte levou este controle a se atenuar.[156] Em 1856, o Celeiro Público passou então a ser administrado pela Câmara Municipal, uma deliberação do Presidente da Província, Álvaro Tibério Moncorvo de Lima, que o transformou em "Depósito Livre de Cereais", abolindo a cobrança sobre cereais e também sobre exportações.

No ano de 1857 o controle sobre o comércio da farinha tornou-se rígido, a venda só poderia dar-se no Celeiro Público, ou em lugares autorizados pela Câmara, podendo esta mandar recolher toda farinha embarcada ao Celeiro. Foi proibida a

venda do produto aos atravessadores nos barcos e lanchas, antes da exposição nas feiras públicas ou mercados.[157] Depois não se permitiu a venda no mar sem prévia licença da Câmara, que deveria estipular cotas para compradores, ficando os mestres dos barcos de levar o restante da farinha ao Celeiro.[158] Foi então que o Governo Provincial, chefiado desde 19 de agosto de 1856 por João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu, em edital público, proclamou a liberação comercial, dando início à tensão que levou aos conflitos de rua em 1858.

Após os conflitos a pressão sobre os preços não se alterou, e em dezembro de 1860, uma nova medida restritiva foi lançada pela Câmara Municipal, visando enfrentar uma nova crise que afetava o abastecimento da cidade. Neste mesmo ano, a Assembleia Legislativa debateu a substituição do Celeiro por várias "estações" estabelecidas pela própria Câmara em diversos bairros da cidade, visando o depósito e venda de farinha de mandioca. Assim, cresceu em importância o Celeiro do Paço da Municipalidade, localizado no centro da cidade, que atendia em um edifício adaptado ao mercado público pela Câmara Municipal, cujas tulhas alugadas aos revendões rendiam cerca de 1:400$000 aos cofres municipais. O Celeiro do Porto do Bonfim era um prédio também alugado pelo poder municipal, localizado no mercado de Santa Bárbara, a sua renda geralmente mal dava para cobrir as suas despesas, porém, era considerado de grande utilidade por atender a população dos arredores. Outros centros menores existiram na Praça de São João, Praça da Barra e nos Mares.

Em 1861, Joaquim Ernesto de Souza, defensor da política de oposição aos monopólios, foi substituído na Presidência da Câmara por Antônio Ferreira de Mesquita, que logo propôs a liberação do mercado para a farinha de mandioca, alegando ser a Bahia a única província a exercer tal controle, o que, segundo ele, gerava inoperância dos centros de abastecimento municipais, retração do mercado além do crescimento da venda clandestina.[159] Esta mudança de postura selou uma aliança momentânea entre a Câmara, a Assembleia Legislativa e a Presidência da Província a respeito do assunto.

Em 1866 foi decretado o fechamento do Celeiro Público, permanecendo as várias "estações" estabelecidas pela própria Câmara em diversos bairros da cidade, visando o depósito e venda de farinha de mandioca. Desde o início de seu funcionamento as instalações do Celeiro se mostravam insuficientes para a estocagem de alimentos, bem como, o fato de concorrer no mesmo estabelecimento o Arsenal e a repartição da Intendência da Marinha, Polícia e Saúde do Porto, que eram apontados como causadores de tumulto, uma vez que era incompatível toda a movimentação de pessoas, muito próximas ao Arsenal Real, reservado às Fazendas de Sua Majestade, e que deveria ser permitido apenas para seus operários.[160]

A possibilidade de armazenar a farinha, considerada essencial para a dieta da população baiana, mostrou-se benéfica ao controle de preços deste produto no mercado. Pois antes, este era comercializado ainda nas canoas, o que favorecia a ação de especuladores que se aproveitavam da

dificuldade dos mais pobres em se deslocar até o mar para adquirir apenas pequenas quantidades que se destinavam tão somente ao consumo próprio. No entanto, o alcance desta medida se mostrou ainda limitado, dado que a ação dos especuladores continuava a se dar, seja em compras feitas diretamente nos celeiros, como denunciava a imprensa da época, seja burlando as medidas intervencionistas, e negociando mesmo diretamente nas embarcações, ou nos próprios centros produtores. Este quadro se tornava ainda mais dramático quando junto à ação dos açambarcadores, a escassez provinha também das intempéries, como foi o caso do abalo promovido pela grande seca iniciada em 1877.

Dentre as razões que podem explicar a carestia temos a escassez do produto, que poderia ser real ou provocada, a exportação da farinha de mandioca para outros mercados e até mesmo o armazenamento do produto em grandes estoques, visando gerar colapso no abastecimento. E acrescente-se a isso a concorrência entre os consumidores locais com os tripulantes de navios que ancoravam no porto.

Refletindo a relação entre motim, e carestia, Reis e Aguiar compararam o ocorrido na Bahia de 1858, com a interpretação dada pelo historiador E. P. Thompson aos motins de fome na Inglaterra do século XVIII.[161] Thompson criticou as interpretações que limitaram os *food riots* como expressão apenas de uma resposta do povo às curvas ascendentes dos preços de alimentos. Para ele, estas manifestações tinham também conteúdo de valores coletivos acerca do respeito ao

preço justo e a responsabilidade dos governantes para com a maneira de funcionamento do mercado e manutenção do abastecimento. Classificou então de economia moral uma defesa daquilo que os populares consideravam como direito, sendo este adquirido pela tradição. Portanto, este povo reagia de maneira racional, e não apenas movido pela fome mediante valores formados em uma sociedade predominantemente paternalista. É desta forma que Reis e Aguiar apontam para uma disputa entre uma economia moral paternalista em contradição a uma política do *Laissez-faire*, para interpretação do movimento ocorrido na Bahia de 1858.

Ainda que se possa concordar com a comparação trazida por Reis e Aguiar nos dois cenários, no entanto, pode-se observar que há uma diferença do caráter intervencionista apresentado pelos governantes ingleses no Século XVIII, para o que ocorreu na Bahia do século XIX, e que não foi observado por estes autores. É que enquanto a intervenção reivindicada pelos populares ingleses caminhava para a preservação das normas de funcionamento do mercado, com a venda direta ao consumidor, eliminando a prática da amostragem, e com o primeiro horário da feira sendo aberta aos mais pobres, na Bahia, a intervenção adotada pela Câmara Municipal, em verdade, alterava as regras de mercado, pois proibia a venda da farinha nos barcos, como geralmente acontecia, e obrigava o seu destino ao Celeiro Público, ou tulhas. Mesmo assim, pode-se afirmar que ambas as ações visavam

combater as práticas monopolistas e garantir o acesso ao alimento, sem também ter tido o mesmo sucesso.

Veremos adiante, no quarto capítulo desta Tese, que a ideia da não intervenção do mercado é uma medida apenas conjuntural, e que outras correntes do liberalismo chegaram a defender o papel regulador do Estado em situações de crise, e mais, para o pensamento liberal, o Estado é o corolário do desenvolvimento, algo visto como eterno e indispensável.

Se apropriando da tese da dimensão política dos *found riots* enfatizada por Louise Tilly,[162] Reis e Aguiar compreenderam que na Bahia de 1858, a luta contra a carestia mesclou-se com a batalha mais ampla em torno de direitos políticos adquiridos, ganhando uma linguagem de defesa da cidadania, visto que a luta contra a carestia estava também imbricada com a defesa da representação política expressa pelo mandado dos vereadores eleitos, diferente do Presidente da Província que era nomeado pelo imperador.[163]

Reis e Aguiar mostram-se surpresos pelo fato de que outros movimentos como o de 1858 não terem ocorrido, dado a extensão do problema da carestia na Bahia ao longo de todo o século XIX, no entanto, um estudo de Pinto de Aguiar nos revelou que no ano de 1878 houve uma grande tensão social, e um intenso debate entre as autoridades provinciais acerca de uma nova revolta motivada pelo preço da farinha, ainda que esta estivesse envolta em uma relação diferente entre populares e Presidência da Província, se comparado com a "Revolta dos Chinelos".

O problema do preço dos alimentos iria prosseguir na pauta das principais preocupações dos baianos. Porém, antes de adentrarmos neste debate e nos ocorridos do ano de 1878, vamos entender melhor a lógica do crescimento do comércio de abastecimento em Salvador, por meio da cabotagem, e também conhecer melhor quem eram os açambarcadores e atravessadores citados, como segue nos capítulos seguintes.

Notas

46 AMARAL, Braz H. do. Motim da carne sem osso e farinha sem caroço, ou sedição dos chinelos, ou ainda das pedras. *Revista do Instituto Geographico e Histórico da Bahia*, Salvador, v. 18, n. 37-39, 1913.

47 Ibidem, p. 110.

48 Ibidem, p. 110-111.

49 SILVA, Ivani Almeida Teles da. Construindo um objeto histórico a partir da reflexão de gênero: a revolta das recolhidas de santo nome de Jesus. *Historien - Revista Universitária Eletrônica*, Petrolina, v. 1, n. 2, jan./mar. 2010. p. 47-68.

50 DAMÁZIO, Antônio Joaquim. *Tombamento dos bens immoveis da Santa Casa da Misericórdia da Bahia*. Bahia: Camillo de Lellis Masson & C., 1862.

51 SILVA, op. cit, p. 55.

52 ASMB Arquivo da Santa Casa da Misericórdia. Correspondência avulsa de 23 de fevereiro de 1858.

53 ASMB. Livro de Registro 93 A, p. 165-180.

54 RUI, Afonso. *História política e administrativa da cidade do Salvador*. Salvador: Typografia Beneditina, 1949. p. 311

55 VASCONCELLOS, Diogo de. Linhas gerais da administração colonial. *Revista do Instituto Histórico Brasileiro*, Rio de Janeiro, 1914. p. 106.

56 MATTOSO, Kátia Maria de Queiroz. *Bahia no século XIX*: uma província no Império. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992. p. 256.

57 GRAHAM, Richard. *Alimentar a cidade*: das vendedoras de rua à reforma liberal (Salvador, 1780-1860). São Paulo: Cia das Letras, 2013. p. 57.

58 SOUZA, Avanete Pereira. *Poder local e cotidiano*: a Câmara de Salvador no século XVIII. 1996. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) –

Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1996. p. 148.

59 APEB. Arquivo Colonial e Provincial, Câmara de Salvador – 1857-1859; 25 de janeiro de 1858. Maço 1404.

60 Idem.

61 APEB. Arquivo Colonial e Provincial, Câmara de Salvador – 1857-1859; 25 de fevereiro de 1858. Maço 1404.

62 Idem.

63 APEB. Arquivo Colonial e Provincial, Câmara de Salvador – 1857-1859; Joaquim Ernesto de Sousa, 1º de março de 1858. Maço 1404.

64 APEB. Arquivo Colonial e Provincial, Câmara de Salvador – 1857-1859; Manuel Jerônimo Ferreira, 1º de março de 1858. Maço 1404.

65 Idem.

66 Idem.

67 Idem.

68 Idem.

69 Idem.

70 Idem.

71 APEB, Arquivo Colonial e Provincial, Câmara de Salvador – 1857-1859; 1º de março de 1858. Maço 1404.

72 APEB. Arquivo Colonial e Provincial, Câmara de Salvador – 1857-1859; 25 de fevereiro de 1858. Maço 1404; APEB. Arquivo Colonial e Provincial, Câmara de Salvador – 1857-1859; Manoel Beléns de Lima, 5 de março de 1858. Maço 1404.

73 Idem.

74 Idem.

75 Idem.

76 REIS; AGUIAR, op. cit., p. 145.

77 APEB. Polícia, 1º de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.

78 APEB. Polícia, 2 de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.

79 APEB. Polícia, 4 de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.

80 APEB. Polícia, 5 de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.

81 APEB. Polícia, 6 de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.

82 APEB. Polícia, 2 de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.

[83] APEB. Polícia, 11 de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.
[84] APEB. Polícia, 13 de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.
[85] APEB. Polícia, 19 de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.
[86] APEB. Polícia, 24 de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.
[87] APEB. Polícia, 13 de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.
[88] APEB. Polícia, 20 de abril de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.
[89] APEB. Polícia, 30 de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.
[90] APEB. Seção Colonial e Provincial, Guarda Nacional, 3 de março de 1858, maço 3589.
[91] APEB. Polícia, 11 de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.
[92] APEB. Polícia, 22 de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.
[93] APEB. Polícia, 12 de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.
[94] REIS; AGUIAR, op. cit., p. 145.
[95] Ibidem, p. 150.
[96] APEB. Petições da Assembleia Legislativa Provincial, maço 1047.
[97] APEB. Petições da Assembleia Legislativa Provincial, 30 de setembro de 1857; maço 1047.
[98] APEB. Petições da Assembleia Legislativa Provincial, 3 de abril de 1857; maço 1047.
[99] APEB. Petições da Assembleia Legislativa Provincial, 12 de fevereiro de 1857; maço 1047.
[100] APEB. Petições da Assembleia Legislativa Provincial, 1º de outubro de 1857; maço 1047.
[101] APEB. Petições da Assembleia Legislativa Provincial, 18 de setembro de 1857; maço 1047.
[102] APEB. Petições da Assembleia Legislativa Provincial, 12 de outubro de 1857; maço 1047.
[103] APEB. Petições da Assembleia Legislativa Provincial, 28 de abril de 1857; maço 1047.
[104] APEB. Petições da Assembleia Legislativa Provincial, 9 de setembro de

1857; maço 1047.

[105] APEB. Petições da Assembleia Legislativa Provincial, 26 de setembro de 1857; maço 1047.

[106] APEB. Petições da Assembleia Legislativa Provincial, 23 de outubro de 1857; maço 1047.

[107] APEB. Petições da Assembleia Legislativa Provincial, 18 de setembro de 1857; maço 1047.

[108] APEB. Petições da Assembleia Legislativa Provincial, 5 de outubro de 1857; maço 1047.

[109] APEB. Petições da Assembleia Legislativa Provincial, 25 de setembro de 1857; maço 1047.

[110] APEB. Abaixo Assinado de 25 de abril de 1857. Legislativo Provincial, maço 984.

[111] APEB. Abaixo Assinado de 26 de abril de 1857. Legislativo Provincial, maço 984.

[112] APEB. Abaixo Assinado de 18 de julho de 1857. Legislativo Provincial, maço 984.

[113] APEB. Abaixo Assinado de 28 de setembro de 1857. Legislativo Provincial, maço 984.

[114] APEB. Abaixo Assinado de 12 de maio de 1857. Legislativo Provincial, maço 984.

[115] APEB. Arquivo Colonial e Provincial; Presidência da Província – Militar - Intendência da Marinha. 1851 a 1857. 12 de fevereiro de 1857. Maço 3250.

[116] APEB. Arquivo Colonial e Provincial; Presidência da Província – Militar - Intendência da Marinha. 1851 a 1857. 10 de março de 1857. Maço 3250.

[117] APEB. Abaixo Assinado de 10 de maio de 1857. Legislativo Provincial, maço 984.

[118] REIS, op. cit.

[119] DAVID, Onildo Reis. *O inimigo invisível*: epidemia na Bahia no século XIX. Salvador: Edufba; Sarah Letras. 1996.

[120] APEB. Câmara ao Presidente da Província. 17.02.1858. Câmara de Salvador, maço 1404.

[121] O GUAYCURU, 6 abr. 1857.

[122] Idem.

[123] Idem.

[124] AMS. Requerimentos, 1857.

[125] APEB. Legislativo Provincial. Maço 984. Abaixo Assinado de 20 de abril de 1858. Este documento foi consultado em junho de 2013,

encontrando-se bastante mutilado, foi fotografado pela última vez, pois após esta consulta, ele foi considerado incompreensível para pesquisa. Recuperamos aqui o que conseguimos apreender do seu conteúdo.

126 JORNAL DA BAHIA, 14 out. 1858.

127 APEB. Legislativo Provincial. Maço 984. Abaixo Assinado de 8 de abril de 1859.

128 LOPES, Rodrigo Freitas. *Nos currais do matadouro público*: o abastecimento de carne verde em Salvador no século XIX (1838-1873). 2009. 153 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2009. p. 90.

129 APEB. Arquivo Colonial e Provincial, Câmara de Salvador – 1857-1859; 19 de agosto de 1858. Maço 1404.

130 BARICKMAN, Bert Jude. *Um contraponto baiano*: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo 1780-1860. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p. 141.

131 4.84 hectares, ou 220 x 220 m.

132 BARICKMAN, op. cit., p. 144.

133 BAHIA. Falla (1866, M.P. de Souza Dantas), Quadros das exportações de Ilhéus nos anos de 1864 e 1865.

134 BARICKMAN, op. cit., p. 149.

135 BARICKMAN, op. cit., p. 145.

136 AGUIAR, Manoel Pinto de. *Abastecimento*: crises, motins e intervenção. Rio de Janeiro: Philobiblion, 1985.

137 O GUAYCURU, 6 abr. 1857.

138 RIBEIRO DOS SANTOS, Helen dos. *Abastecimento de farinha da cidade do Salvador*: 1850-1870: aspectos históricos. 1982. 180 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1982. p. 44.

139 Idem.

140 ARQUIVO NACIONAL. Discurso sobre o Celeiro da Bahia – Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. (vol. 13).

141 GRAHAM, op. cit., p. 151, 157.

142 Idem, p. 157

143 ARQUIVO NACIONAL. Discurso sobre o Celeiro da Bahia.

144 BAHIA. Falla do Presidente da Província Herculano Ferreira Penna. 10 de abril de 1860.

145 RIBEIRO DOS SANTOS, op. cit., p. 153.

146 ARQUIVO NACIONAL. Discurso sobre o Celeiro da Bahia.

147 GRAHAM, op. cit., p. 154.
148 Ibidem, p. 161.
149 APEB. Legislativo Provincial. Maço 984. Abaixo Assinado de 22 de abril de 1858.
150 Idem.
151 JORNAL A INTOLERÂNCIA, 22 mar. 1850.
152 JORNAL a intolerância – 14 de maio de 1850
153 APEB. Presidência da Província – Série Governo. Farinha 1850/1853. Número 1491 – 21 de julho de 1853.
154 JORNAL DA BAHIA, 15 jan. 1854.
155 JORNAL DA BAHIA, 10 jun. 1854.
156 RIBEIRO DOS SANTOS, op. cit., p. 48.
157 JORNAL DA BAHIA, 1 mar. 1857.
158 JORNAL DA BAHIA, 4 abr. 1857.
159 JORNAL DA BAHIA, 27 mar. 1861.
160 CAMARA, Antônio Alves. *A Bahia de Todos os Santos*: com relação ao melhoramento de seu porto. Rio de Janeiro: Typographia Leuzingher, 1911. p. 70.
161 THOMPSON, Edward Palmer. Economia moral da multidão inglesa no século XVIII. In: THOMPSON, Edward Palmer. *Costumes em comum*: estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Cia das Letras, 1998a.
162 TILLY, Louise. The food riot as a formo political conflict in France. *Journal of Interdisciplinary History,* v. 2, n. 1, p. 23-57, Summer 1971.
163 REIS; AGUIAR, op. cit., p. 156.

Capítulo 2

NAVEGAR É PRECISO, COMER TAMBÉM É PRECISO: Por mar e por terra, a cidade se abastece

A palavra "Recôncavo" significa fundo da baía, mas no contexto geográfico baiano, o Recôncavo abrange as terras adjacentes, ilhas e ilhotas, para além das praias, vales, várzeas e planaltos próximos ao mar. O solo massapê constituiu, na verdade, silões que transformaram o plantio de cana dependente das chuvas. E além da cana, destinada à produção de açúcar para exportação, bem como a produção de fumo, no Recôncavo se desenvolveu também, com certo destaque, a produção de farinha de mandioca voltada ao abastecimento da região agrícola exportadora, além de atender à população da capital.

Salvador faz parte do Recôncavo, e até o século XIX, a capital baiana produzia uma parte dos frutos e leguminosas que consumia, afinal, as terras onde a cidade foi edificada eram boas para hortas e pomares. No Século XIX, com a precariedade das vias terrestres e o grande aumento do mercado consumidor, a pequena cabotagem tornou-se um negócio rentável e atraente para este trecho da região.

A ligação entre Salvador, Recôncavo e sertão, ou seja, entre a capital e os centros abastecedores de farinha de

mandioca e de carne verde, era feita pelo mar ou por antigos caminhos que partiam de Cachoeira para o norte, via Jacobina, descendo em seguida para Maracás, de Caetité e Rio das Velhas, respectivamente. Eram caminhos trilhados por carros de boi, animais carregados e também boiadas. A primeira estrada pavimentada data de 1851, saída de Santo Amaro, com 330 metros, e a primeira linha ferroviária partiu de Salvador para o Rio Joanes, em 1860. No entanto, Salvador continuou a ligar-se às vilas e arraiais pelas vias marítimas e fluviais.

Em relatório entregue ao Ministro da Marinha em 1883, Antônio Alves Câmara afirmou que a magnífica posição da Baía de Todos os Santos na costa brasileira sempre ofereceu enorme proporção na entrada e facilidade em ser demandada por navios de longo curso, seja em relação aos ventos ou em relação às correntes oceânicas. Com 30 léguas de periferia, certamente a maior do Brasil em superfície, e também a maior em massa d'água, permitindo navegação franca a 15 milhas a rumo, encontrando sempre grandes profundidades que diminuem com a aproximação da terra ou ilhas do fundo da baía, ou na embocadura dos rios Paraguaçu e Sergi, devido aos depósitos de vasa por eles transportados.[164] Porém, a imensa baía não era o porto de Salvador, este se reduzia a um pequeno golfo natural, frente ao Horst dominando a praia e sobre a qual se levantou o primeiro núcleo da cidade em meados do século XVI.[165]

A sua entrada possui largura de aproximadamente seis milhas, sentido E-O, das quais apenas três de franca navegação aos navios maiores. Da ponta de Santo Antônio, seguindo até a de

Monte Serrat, cinco milhas que vão se alargando, formando uma superfície de 20 milhas quadradas, com fundo de 12 a 49 metros.[166] De Monte Serrat até a ponta da Sapoca, seis milhas navegáveis que se alargam ainda cinco a dez milhas, formando outra superfície de 45 milhas quadradas com fundos de 11 a 47 metros. Da Sapoca tem-se navegação segura até a Baía de Aratu, em uma extensão também de seis milhas, e desta, ao lado oposto da baía, no sentido E-O, pode-se avaliar uma distância de 19 milhas, e a superfície aquosa que diminui ao norte na extensão de seis milhas, sendo 14 milhas de distância em relação ao lado oposto.[167] Adiante a esta zona diminui a superfície, sendo a área ocupada por ilhas e baixios. A presença de pedras mergulhadas torna a navegação mais difícil e praticada apenas nos canais, pelos vapores da companhia baiana de navegação, navegações de cabotagem e tráfego do porto.

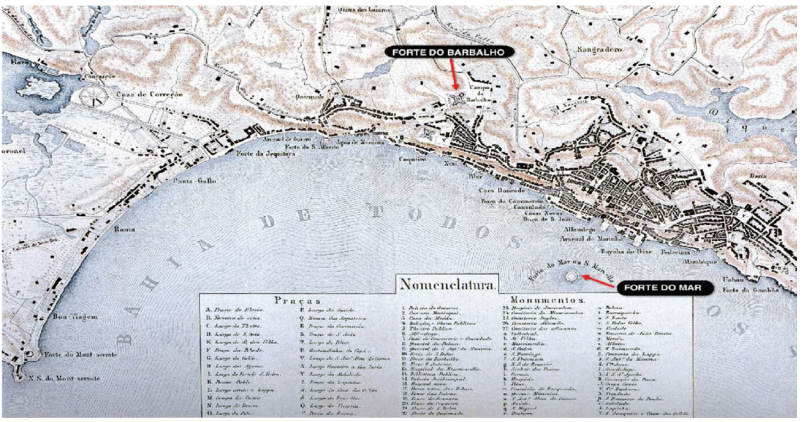


Figura 2 – Baía de Todos os Santos

Fonte: APEB, Seção Colonial Provincial, Maço: 6449 - Secretaria do Governo da Bahia, 24 de maio de 1864.

Também pertence à Baía de Todos os Santos a superfície entre a costa ocidental da Itaparica e a terra firme, e a extensa Baía de Aratu. As dimensões extremas se podem calcular, sendo 22 milhas da Baía de Aratu à foz do Paraguaçu, na direção E-O, e 25 da ponte de Santo Antônio à foz do Rio Sergi, na direção NNO-SSE.[168]

Apesar de ser considerado um bom porto, Salvador apresentava, para a navegação da época, uma série de dificuldades que eram ainda ampliadas, devido aos baixios, aos ventos, e ao intenso movimento de embarcações. Ao sul da entrada da baía, um banco de areia deveria ser evitado por embarcações de grande calado. Os paquetes a vapor apresentavam maior facilidade nestas manobras, pois não dispensavam da ação dos ventos.[169]

Na altura do paralelo do Farol de Santo Antônio, o perigo ficava por conta dos recifes Prapatingas que se estendem além da ponta NE de Itaparica, estreitando o canal de entrada por apenas duas milhas de largura. Já ao largo da ponta de Nossa Senhora da Penha, novos bancos de areia e recifes perigosos responsáveis por muitos naufrágios.[170] Para ancorar no porto era necessário evitar o conjunto de rochas denominado Panellas, banco de recifes de forma circular (com meia milha de diâmetro), cujo centro se acha a três quartos de milha a NO do forte de São Marcelo. Em certos pontos desse banco o mar tem a profundidade de apenas 5 m, no entanto, ao redor deste estavam justamente os melhores ancoradouros, 20 a 24 m

de profundidade a Oeste, 15 a 16 m ao Norte, Sul e Leste; entre o banco e o forte de São Marcelo há 12 e 13 m de profundidade, porém existia o perigo da âncora encontrar um solo rochoso.[171]

Desde a década de 1860 era preciso evitar outra rota: a carcaça do navio France, incendiado em setembro de 1856 a 8 m de profundidade, e um banco de areia situado próximo a terra, o banco da Gamboa, que se prolongava da costa do Forte da Gamboa até 600 m de distância de seu fundo. E além das dificuldades naturais, o congestionamento de navios, muitas vezes, obrigava a embarcação a buscar ancoradouro mais distante do cais, o que prejudicava o desembarque tanto de passageiros, quanto de mercadorias.

O porto comercial era parte da baía, e foi feito em frente, muito próximo a capital, por causa da sua enorme barra, e abertura que apresentava aos ventos de SE a SO, batido no inverno pelos ventos deste quadrante, e algum tanto no verão pelos do NO com trovoadas, e, por isso, atrasava as condições de movimento de carga e descarga das embarcações de toda espécie e paquetes, comprometendo o desembarque de mercadorias que, muitas vezes, se demorava por dias, sobre a água, a espera de bom tempo; além do incômodo de passageiros expostos aos perigos ao desembarcarem em meio a grandes ressacas.[172]

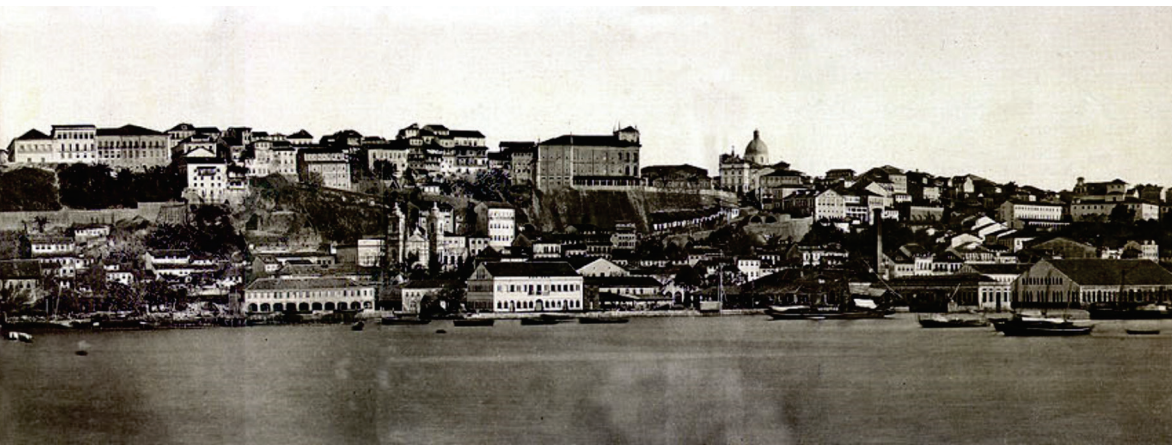
O carregamento e o descarregamento dos navios cabiam as alvarengas e aos trapiches alinhados na área comercial. Em terra um grande movimento de embarque e desembarque de marujos e oficiais de embarcações nacionais e estrangeiras, que migravam para as ruas da cidade, onde pequenos e grandes comerciantes apressavam-se no meio de vendedores, negros ou mulatos, escravos ou libertos, que sustentavam pesados volumes na cabeça. As entradas da Baía de Todos os Santos sempre apresentaram, para as embarcações que a demandavam, uma larga enseada que por si mesma era um porto, no dizer de alguns navegantes "Poderia abrigar em teu seio todos os navios do mundo" (Mauricio Lamberg, 1897); "havendo espaço para que possa se arrumar sem confusão todas as esquadras do mundo" (Lindley, 1802); "tão grande

Figura 3 – Panorama fotográfico da Cidade do Salvador

Fonte: Gilberto Ferraz, 1860.

que talvez todos os navios a vela do mundo pudessem ancorar com segurança" (Asschenfeld).[173]

A imagem panorâmica da Salvador em 1860 (Figura 3) mostra as alvarengas que descarregavam navios, uma vez que não havia cais acostável, uma sequência de grandes quadras de edifícios, ao melhor estilo pombalino e de igual altura, que é onde ficavam os armazéns e escritórios do comércio baiano. Ainda na parte baixa da cidade, o prédio da alfândega, próximo à Igreja de Nossa Senhora da Conceição da Praia, com andaimes na fachada, construída com pedras lavradas que vieram prontas de Lisboa. Um cenário compatível com o lugar de destaque que a Bahia ocupava entre os portos brasileiros.



O seu papel político e administrativo no período colonial, sua privilegiada localização em relação à Europa, a diversidade de produção primária de sua *hinterland* rural, a função de redistribuidor de mercadorias importadas, e, sobretudo, a facilidade de acesso para abastecimento de navios e seu ancoradouro relativamente abrigado, fizeram de Salvador um lugar de encontro para embarcações de todo tipo. Caravelas, naus, galeotas, fragata, brigues, navios, bergantins, sumacas e até avisos (navios pequenos de grande velocidade que traziam ordens da metrópole e levavam as respostas), vindos de vários pontos da Europa, África e Ásia, e com eles os seus produtos, desembarcavam na Baía de Todos os Santos. Também vinha do território nacional, de portos sul-americanos, e do Recôncavo, o abastecimento de subsistência diária dos citadinos, numa espécie de ligação entre o mundo urbano e o mundo rural de roceiros de mandioca, ou dos produtores de café, açúcar, tabaco e algodão, dentre outros. Esta movimentação intensa trazia para a capital baiana um número bastante elevado de população flutuante, composta pelos marinheiros e tripulantes que aportavam em Salvador.

No mapa demonstrativo das embarcações nacionais de navegação de longo curso e cabotagem do ano de 1856, traz registro de que naquele ano passaram pelo porto de Salvador 1.543 alvarengas com uma tripulação total de 3.559 pessoas, 1.437 canoas com 3.578 pessoas, 274 lanchas com 491 pessoas, 55 barcos com 135 pessoas, 46 iates com 172 pessoas, 32 sumacas com 188 pessoas, 26 pinaças com 193 pessoas, 22

bergantins com 80 pessoas, três escunas com 17 pessoas, três barcos a vapor com 40 pessoas.[174] Dentre os tripulantes, em 1856, um quarto dos barqueiros eram escravos.[175]

O porto era então a porta de entrada não só de mercadorias, de informações e das trocas culturais, mas também de enfermidades, devido à circulação de marinheiros em navios nacionais e estrangeiros. A epidemia de febre amarela assolou no início da década de 1850, e a população considerou os tumbeiros como principais agentes difusores do surto, devido às péssimas condições de higiene que estes apresentavam e também pelo contato destes com o continente africano, visto pelos populares como lugar inóspito e doentio.[176] Entre os anos de 1855 e 1856, foram as epidemias de cólera que desorganizaram o comércio e agravaram o problema da fome, provocando a escassez, e, consequentemente, o aumento dos preços dos produtos de subsistência.

Ainda na década de 1850, toda a economia nacional sofreu com a proibição do comércio internacional de escravos, o que levou a uma reorganização dos investimentos, com deslocamento dos capitais antes utilizados nesta atividade, para outras áreas, como por exemplo, o mercado de abastecimento. E quando a Bahia já esboçava uma reação a este impacto econômico gerado pelo fim do tráfico de cativos com a África, acabou sendo surpreendida com os pesados encargos da Guerra do Paraguai. Parte da mão de obra da área rural foi recrutada para as fileiras do exército, além disso, houve um esvaziamento dos cofres públicos e dos capitais disponíveis na praça,

deslocados para os esforços de guerra. Todo o fluxo comercial baiano foi atingido. O comércio de cabotagem acabou agindo como uma válvula de escape para a incapacidade de colocação dos produtos baianos no mercado internacional, ao passo que a movimentação do comércio de longo curso passou por oscilações mais ou menos frequentes.

A movimentação das transações comerciais que caracterizaram o comércio de exportação baiano também se verificou nos movimentos comerciais de importação, porém, as flutuações são menos abruptas, o que sugere que as demandas de produtos importados, a capacidade de aquisição destes ou mesmo a necessidade premente dos produtos adquiridos pela importação, impunham à Província a manutenção do volume do comércio de importação. É que, apesar dos contratempos, a população da cidade não parava de crescer, atingindo 50.000 habitantes no princípio do século XIX, chegando a 108.138 habitantes em 1872, e 144.959 em 1890.

Ainda que muito limitados, os registros existentes apontam este crescimento constante da população da capital baiana. Realizado em 1759, o primeiro recenseamento registrou em toda a capitania 250.142 habitantes em 28.612 fogos, sem incluir crianças abaixo de sete anos, índios e integrantes das ordens religiosas. Salvador e Recôncavo concentravam então 103.096 almas (41,2% do total) em 15.097 fogos (52,8% do total); Em 1775 um novo recenseamento acusou 221.756 pessoas em toda a capitania, repartidas em 31.844 fogos; em 1779, tinha-se 277.025 almas.

No século XIX, um levantamento eclesiástico em 1805 contou 3,1 milhões de habitantes no Brasil, sendo 535 mil (17,2%) na Bahia;[177] entre 1814 e 1817, outro recenseamento avaliou a população baiana em 592.908 habitantes; em 1824 Adrin Balbi calculou a população da Bahia, incluindo Sergipe, em 858 mil habitantes, sendo 22,2% destes brancos, 1,4% índios, 15% negros e mulatos livres, 61,4% de negros e mulatos escravos; em 1845 Millet e Saint Adolphe avaliaram a população da Província em 650 mil habitantes, e durante a guerra do Paraguai (1865-1870), Sebastião Ferreira Soares estimou 1,45 milhões de habitantes, dos quais 1,17 milhões eram livres, 280 mil escravos e 20 mil índios.

O primeiro censo oficial só ocorreu em 1872, e registrou 10.112.000 habitantes no Brasil, sendo 1.379.616 (13,6%) na Bahia. Dos quais 129.109 em Salvador e seu termo (incluindo os arredores), com 39,9% de brancos, 43% mulatos, 23,5% de negros e 2% caboclos.

O gráfico da Figura 4 foi criado utilizando-se os dados apresentados por Barickman, apenas para Salvador. Dentre os fatores de alteração demográfica de Salvador na segunda metade do século XIX destacam-se a seca de 1857 e 1860, a crise do sistema açucareiro e as epidemias de febre amarela e cólera-morbo. Os censos excluíram, além de menores de sete anos, os agregados e familiares, bem como os migrantes. Dentre os migrantes destacavam-se os escravos de passagem e os marinheiros que aportavam diariamente na cidade, além de comerciantes e homens que fugiam das secas ou más colheitas.

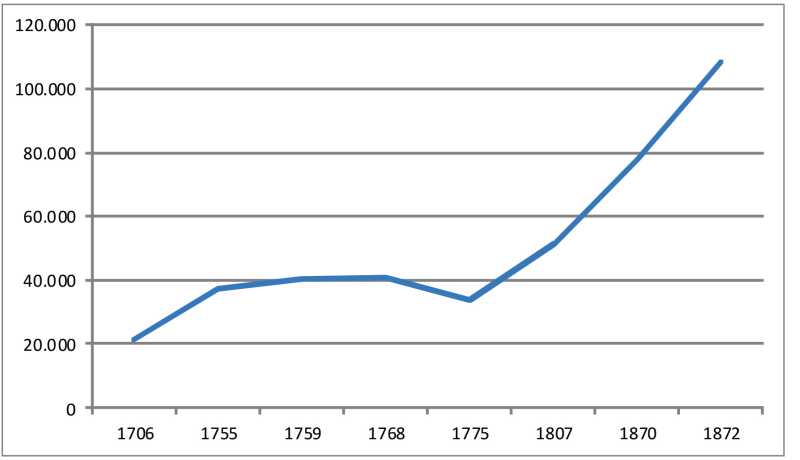


Figura 4 – População de Salvador (1706-1872)

Fonte: Barickman, 2003, p. 98.

A população cresceu rápida e desigualmente, os livres e mulatos representavam mais de 2/3 da população. Junto a esta densidade crescente na capital se deve somar ao significativo número de habitantes do Recôncavo, afinal, a antiga sede do Governo Geral não se via isolada, era parte de uma região densamente povoada. Dentro dos limites desta região, vilas, povoados e arraiais formavam uma das mais antigas redes urbanas do país.

Mesmo longe das cidades, nas zonas rurais, nem os senhores de engenho, nem os lavradores de cana, muito menos seus escravos, plantavam gêneros alimentícios suficientes para se sustentar, recorrendo sempre ao mercado local. Segundo Barickman, este mercado rural era surpreendentemente grande:

> Numa estimativa grosseira, mas conservadora, em 1818 esse mercado compreendia pelo menos 9.300 escravos. Este número certamente não exagera a demanda rural da farinha a ser comercializada; na verdade uma demanda de 13 mil talvez fosse mais realista. De qualquer modo para alimentar 9.300 escravos teriam sido necessárias compras anuais de quase 85 mil alqueires de farinha, ou um quinto de toda farinha que, na época, entrava anualmente no celeiro público de Salvador. À medida que a lavoura canavieira continuou a se expandir por todo o Recôncavo após 1818 e o número de engenhos se multiplicou, seriam necessárias quantidades de farinha cada vez maiores para abastecer esse mercado rural.[178]

E sobre a diversidade de gêneros deste comércio rural:

> Os senhores de engenho e lavradores de cana compravam habitualmente para seus escravos não só farinha de mandioca como também carne seca, bacalhau, e carne fresca, além de tecidos. Justamente porque a indústria açucareira se caracterizava por elevado grau de especialização, a reprodução diária da força de trabalho escrava nela utilizada dependia, em grande parte, desse mercado.[179]

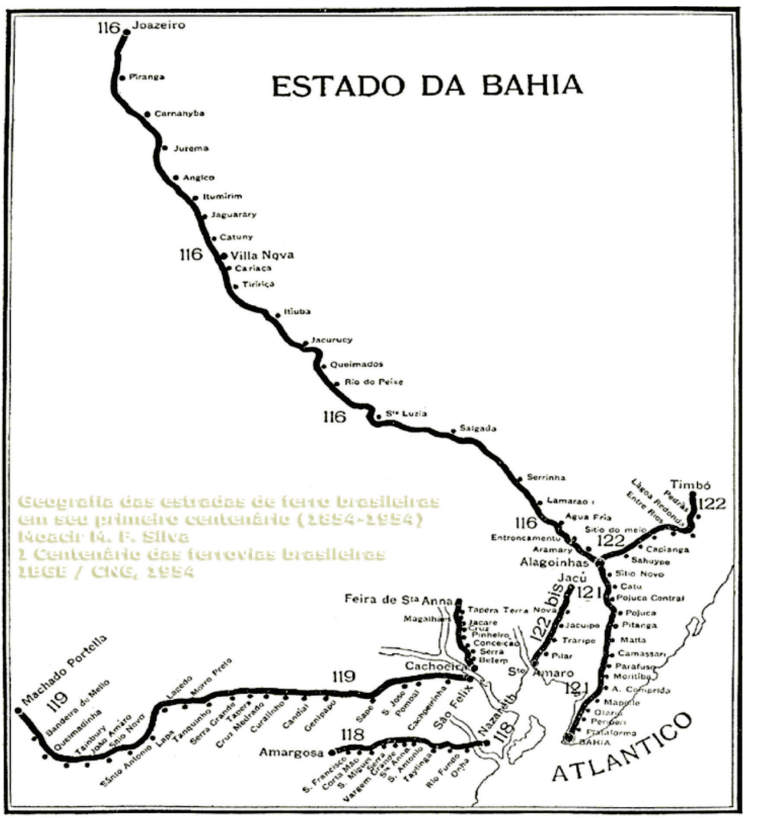
Com isto, a crescente população da capital, das vilas e povoados da região do Recôncavo, da própria zona rural, aliada ao sempre elevado número de população flutuante, gerava uma grande demanda de abastecimento. O aumento desta

demanda passou a exigir melhorias na capacidade e agilidade dos serviços de abastecimento.

Vias de abastecimento, mercados, cidade baixa...

Ao longo do século XIX o desenvolvimento de novas técnicas, o uso da navegação a vapor, a abertura dos portos às nações amigas contribuíram para modificar o panorama das navegações transatlânticas, reduzindo tempos e oferecendo maior conforto às tripulações e aos passageiros. Na Bahia a ligação marítima fluvial entre a capital, Recôncavo e litoral sul, se deu a partir de 1855.

Um ano depois, iniciou-se a construção da estrada de ferro Bahia–São Francisco, seguida pela Central da Bahia (1867) e pela Companhia Tram Road de Nazaré (1871).[180] A rede ferroviária baiana viria a contar ainda com a Estrada de Ferro de Santo Amaro (1875), a Bahia-Minas (1882), o ramal Alagoinhas e Timbó e a Estrada de Ferro de Sergipe (1884), a estrada de ferro Ilhéus e Conquista (1904).



As estradas de ferro do Estado da Bahia em 1898.

Figura 5 – As estradas de ferro do estado da Bahia em 1898

Fonte: Zorzo, 2001.

Foi assim que se visava constituir um sistema que ligava as áreas de abastecimento, aos centros consumidores. Manoel Jesuíno Ferreira registrou uma análise da evolução desta rede ferroviária em seus apontamentos acerca da Província da Bahia, publicados no ano de 1875. Segundo ele:

> Demonstrada, como ficou a superioridade do Porto da Bahia para as relações com o vale do rio S. Francisco, ninguém desconhecerá que meio de estabelecê-las e manter são as estradas de ferro. Por elas é que devem subir para aquelas paragens a civilização, o progresso e a riqueza industrial; por elas é que devem descer as suas riquezas naturais, que são inúmeras.
>
> Possui a Bahia dois desses grandes elementos de progresso: a estrada do rio S. Francisco ou Jequitaia e a Central ou do Paraguassú.[181]

A Estrada do São Francisco pertencia a uma Companhia Inglesa que se comprometeu a construir 123,5 km de estrada, que iniciava em frente à fortaleza de Jequitaia indo até Alagoinhas, com garantia de 7% de juros sobre o capital de 18.000:000$000 empregado. O Governo Imperial havia então convocado concorrentes para o prolongamento desta estrada até Juazeiro, com um ramal em Casa Nova, na margem direita do São Francisco.

> No ano passado transitaram por esta estrada 65.661 passageiros, e foram transportadas mercadorias com o peso de 84 toneladas 251 kilogramas as encomendas; 20 metros e 3.559 kilogramas, bagagens; 6.915 metros de volumes; 44.890 animaes, e 2 carros.[182]

A Estrada Central foi produto de um contrato do Engenheiro Hugh Wilson com a Província da Bahia, em 28 de Setembro de 1872. O Governo garantia 7% de juros sobre o

capital de 13.000:000$000, sendo 44,6 quilômetros separando Feira de Santana à cidade de Cachoeira, e mais 400 quilômetros até as lavras diamantinas.

Durante a crise de 1864, alguns dos projetos das ferrovias foram esboçados pelos Deputados Provinciais, afinal, pressionados pela carestia dos gêneros alimentícios e dificuldade para abastecer o mercado da cidade, bem como pela precariedade do sistema de transportes, vieram a tomar algumas iniciativas, dentre elas, alguns planos que obedeceram à rota de Alagoinhas até Juazeiro, atravessando a Freguesia de Serrinha, e em seguida os terrenos de Tucano, Pombal, subindo até a Freguesia de Queimadas, onde se dá a comunicação com Monte Santo e Jeremoabo; e em direção a Juazeiro, cortando Vila Nova da Rainha e Jacobina.[183] Contudo, somente em 1876 é que ocorreu a abertura do tráfego do trecho entre Feira de Santana e Cachoeira.

Mesmo com estes investimentos, o velho sistema de transporte, com tropas e animais, persistiu por muito tempo, e a precariedade das vias terrestres era muito acentuada, o que estimulava o papel do porto de Salvador como ponto de arriba aos navios que vinham descarregar as suas mercadorias e carregar os produtos da terra. Cerca de oitocentas lanchas e sumacas[184] de vários tamanhos traziam diariamente produtos do interior para o comércio na capital baiana.

Figura 6 – Vista da Gamboa, 1861

Fonte: <http://laiselemos.wordpress.com/>.

Figura 7 – Cais das amarras, em 1860

Fonte: Gilberto Ferrez, 1861

Barcos do Recôncavo, saveiros de carga, saveiros de pesca, lanchas rabo de peixe, jangadas de xaréu, jangadas a vela, canoas e barcaças: estes eram os meios de transporte que

faziam parte da composição desta "cena". Encostavam todos os dias na enseada do porto, trazendo produtos como o fumo, o algodão, as drogas diversas vindas de Cachoeira, sortimento de louças comuns vindo de Jaguaripe, aguardente e óleo de baleia de Itaparica, farinha de mandioca e peixe salgado de Porto Seguro, algodão e milho de Rio Real e São Francisco, açúcar, lenha e legumes de todos os lugares. Ainda no final do século XIX, estima-se que um milhar de embarcações comerciava dos rios e da Baía de Todos os Santos.[185] Na fonte da Gamboa, ou em Água de Meninos, ao norte do Arsenal da Marinha, os navios se abasteciam de legumes e frutas como manga, banana, laranja e abacaxi. Peixes, carnes de boi e carneiro e, galinha, eram produtos de qualidade ruim, apesar de muito caros.[186]

A zona comercial de Salvador achava-se comprimida entre a Alfândega e a Praça do Ouro, em meio a ruas estreitas e mal ventiladas. A Rua do Cais ficava sempre ocupada por quitandeiras, quiosques e pela carga e descarga de gêneros dos barcos de cabotagem, além dos passageiros e cargas que utilizavam a Companhia Baiana de Navegação. Tudo isto em um ambiente considerado insalubre e de feição desagradável. Nas imagens da página anterior, além da movimentação do porto, visto da Gamboa, temos o cais das Amarras e a série de magníficos casarões de cinco pisos onde, em 1860, localizava-se o alto comércio baiano. Nestes quarteirões existiam construções mais precárias, modificadas pelo plano do Conde dos Arcos. Ao fundo, a Alfândega com a sua rotunda ainda em construção.

A área portuária de Salvador se estendia da Gamboa a Itapagipe. Abrangia Unhão, Sítio da Preguiça, Freguesia da Conceição da Praia, Praça do Comércio, Freguesia do Pilar, Xixi, Coqueiro, Jiquitaia, Água de Meninos, Cantagalo, Boa Viagem e Monte Serrat. Caracterizava-se por vários ancoradouros que formavam verdadeiras docas de atracação ao juntarem-se com as alvarengas ou saveiros, e os trapiches.[187] Muitos visitantes oitocentistas consideravam os trapiches baianos como os maiores do mundo. Existiam ainda grandes armazéns, e as casas da prensa, destinadas ao armazenamento de mercadorias e ao enfardamento de algodão.[188] A denominação dos trapiches, bem como a denominação de cais, estava relacionada, na maioria dos casos, ao nome do proprietário ou a área em que se localizava. A historiadora Rita Rosado sugere uma classificação dos trapiches em três categorias, baseando-se no tipo de mercadoria armazenada;[189] primeiro, a categoria de "Armazenagem de produtos destinados à exportação" (café, tabaco, açúcar, algodão), tendo como exemplos os Trapiches Barnabé, Moncorvo, Xixi, Segundo Gomes, Julião, Riachuelo, Andrade e Casas da Prensa; segundo, a "Armazenagem diversificada" (desde a soda, ao açúcar e café), tendo como modelos o Novo, Gaspar, União, Armazém número nove; e terceiro, a "Armazenagem de produtos inflamáveis", como por exemplo, Cantagalo e Unhão.

Ao longo da extensão de cais, construída especialmente para os grandes navios, podiam-se ver as rampas onde aportavam os saveiros, a do Mercado, logo ao lado da Praça

Cairú e a de Água de Meninos, no final da Av. Frederico Pontes. Nestas, tinha-se uma multiplicidade de produtos agrícolas, dentre estes, a farinha, as frutas e os legumes. Assim como o porto acarretou a instalação do grande comércio nas proximidades, o outro provocou o aparecimento de feiras ao ar livre, espécie de "feira grossista", aonde vem se abastecer os comerciantes de outras feiras, os proprietários de armazéns, vendas e barracas, os restaurantes e hotéis, vendedores ambulantes e donas de casa.

As mercadorias eram trazidas por embarcações que ficavam fundeadas na Baía de Todos os Santos, impossibilitadas de atracar. Os fardos seguiam para os trapiches e armazéns, escravos, libertos e trabalhadores avulsos se espalhavam nas ruas da cidade baixa, espacialmente na zona portuária. Na feira de Água de Meninos os fregueses se multiplicavam em busca de frutas, verduras, legumes, farinha, que vinham nos saveiros, que logo eram transportados por um carregador, ou por uma carroça, indo direto para a quitanda do comprador.[190]

No bairro comercial se destacaram dois mercados municipais: o de Santa Bárbara e o de São João. Localizado próximo ao desembarque, e de bom acesso ao povo, o mercado da Praça de São João formava duas pequenas praças, uma voltada para o cais, e a outra para o mercado de Santa Bárbara, sendo ambas separadas pela Rua Nova Alfândega.[191] Estes mercados que funcionavam nas imediações da zona portuária compunham a paisagem ao lado das pequenas embarcações que transportavam os alimentos que vinham de várias partes do Recôncavo.

O empresário do mercado, o Sr. Thomás de Aquino Gaspar assinou um contrato em 1851, junto a Presidência da Província, e iniciou a construção de instalações de um mercado, em 1852. De acordo com o contrato, o empresário se comprometeu a pagar 8:000$000 anualmente em compensação dos aluguéis das barracas que foram retiradas do local.[192] Constava ainda o calçamento das ruas do mercado, incluindo-se os esgotos, e os canos para escoamento das águas, além de se comprometer com a conservação do cais, das escadas em frente ao mercado e de toda a área. No entanto, em 1857 o Celeiro Público veio a adquirir o domínio comercial sobre o mercado São João, devido à necessidade de controle sobre o escoamento da farinha, e combate ao monopólio deste produto.

Além deste e do localizado em Água de Meninos, os maiores, podia-se optar pelos mercados das Sete Portas, do Ouro, de São Miguel (na baixa dos sapateiros), pela Feira do Curtume ou outras menores, de bairro, como a da Barra, a do Porto da Lenha, no Bonfim, e a da Ribeira. Com exceção dos mercados das Sete Portas e São Miguel, os demais tinham em comum o abastecimento pelo mar. Os saveiros que vinham do Recôncavo, abarrotados de farinha, cereais, carne seca, peixe, mariscos, frutas e verduras, voltavam para suas cidades de origem, carregados de outros produtos.

A freguesia da Conceição da Praia, devido à sua localização próxima ao porto comercial e separada do Palácio do Governo apenas pela encosta, era o centro da zona comercial. Ali estavam representadas todas as camadas sociais,

desde os mais distintos negociantes até os mais rebeldes escravos e toda sorte de marginalizados.[193] Os espaços livres das ruas eram ocupados por vendedores de frutas, salsichas, chouriços, peixe frito, azeite, e doces. Negros trançando chapéus, tapetes, cadeiras para carregadores, cães, porcos e aves domésticas. Em frente às lojas, escritórios, e armazéns dos comerciantes nacionais e estrangeiros, alimentavam-se tanto os transeuntes, quanto os animais. O intenso movimento comercial e marítimo também concorria com os pedintes. A proximidade do precário cais de desembarque contribuía para que marinheiros das mais diversas nacionalidades, muitos embriagados, somassem aos distúrbios constantes e a presença também de prostitutas. A freguesia da Conceição também acolhia mulheres que possuíam seus próprios negócios, como costureiras, quitandeiras, fateiras etc.

Os ambulantes vendiam uma enorme quantidade de itens, mas os alimentos predominavam inclusive os considerados básicos como o feijão, a farinha, a carne seca, o sal, os ovos e o leite. As vendedoras eram mais conhecidas pela venda de hortaliças e frutas frescas. Entre os produtos mais comercializados estavam os seguintes vegetais: alface, pepino, quiabo, vagem, cebola, milho, abóbora e inhame, além das frutas banana, laranja, tangerina, limão, manga, melancia, uva, goiaba, mamão e abacaxi. A carne de baleia era oferecida enrolada em folha de bananeira, assim como a carne de porco, linguiça e o peixe grelhado. Ofereciam ainda comidas prontas, especialmente carne grelhada e cortada em pedaços, que, constantemente, eram objeto de desconfiança

dos membros da Câmara municipal quanto à origem legal destas carnes, já que possivelmente parte desta deveria ter sido furtada de açougues, ou do próprio matadouro. A lista dos alimentos preparados compreendia ainda caruru, vatapá, pamonha, coco, canjica, acaçá, acarajé, ubobó, ou seja, uma parte formada por comidas cozidas com azeite de dendê e tempero da culinária africana. Provavelmente preparadas para atividades de cunho religioso.[194]

Enquanto os ambulantes percorriam de porta em porta para vender as suas mercadorias, os merceeiros trabalhavam em suas vendas. Uma venda oferecia mercadorias vindas dos mais diversos cantos: canela, cravo, gengibre, pimenta do reino, e chá da Ásia; azeite de dendê e pimenta da África; cerveja em garrafa, farinha de trigo, manteiga, queijo branco, bacon, e presunto do norte da Europa e América do Norte; sal, biscoito, sardinha, bacalhau seco, vinho, conhaque, vinagre, azeitona, passas, amêndoas de Portugal; carne seca do Uruguai, Argentina e sul do Brasil; carne do sol do sertão baiano; açúcar, tabaco, milho, feijão, arroz, farinha de mandioca, cebola, alho, bacon, banha de porco, cachaça, coco, café em grãos moído, e lenha, vindos do Recôncavo. Além disso, outros produtos como ovos e frutas provenientes dos subúrbios semirrurais da própria cidade.[195]

Na estreita faixa de terra que separava a montanha e o mar, ergueram-se casas de negócios e sobrados de até quatro andares. Esses sobrados abrigavam as mercadorias que ficavam à vista dos passantes, sendo a família alocada no andar superior, e os escravos e empregados no último piso. No

centro da área comercial, estava a Praça do Mercado, depois Mercado de São João, localizado abaixo da Igreja de Santa Bárbara. Vendia-se ali carne seca importada do Rio Grande do Sul e da região do Prata, além de cereais e verduras. Ao redor ficavam lojas de fazenda, miudezas, sapatos, barbeiros etc. O comércio em frente ao Cais do Moreira destinava-se aos produtos oriundos do Recôncavo: ali encostavam saveiros carregados de inhame, cebola, galinhas, perus, patos, pombos, coelhos, leitões, ovos, frutas etc. Já a Praça do Ouro foi ponto de carroças que levavam mercadorias adquiridas no mercado, para residências, armazéns, e vendas espalhadas na cidade baixa. Para o exercício deste ofício, o trabalhador deveria ir a Polícia fazer o seu registro. O livro de matrícula de carroceiros entre os anos de 1866 a 1873 possui cerca de 320 registros de condutores que poderiam ser proprietários dos carros e dos animais, ou então eram pessoas livres ou escravos que apenas trabalhavam para outro, ou para firmas que prestavam este tipo de serviço. Também foram registrados dezessete empregados da Companhia de Asseio Público, na função de carroceiros. Ao matricular-se, o condutor de carroças ficava obrigado:

> A não maltratar com pancadas demasiadas o animal, ou animais de carros ou vehiculo sob sua direção; fazendo-os andar apenas a passo ou a trote de forma a não atropelar aos transeuntes; a não carregarem as carroças senão com o peso que o animal possa comportar; não montar nos varaes dos carros que conduzem materiaes. Fica outro sim obrigado a reformar a sua matricula anualmente.[196]

A Praça do Cais do Ouro era um dos espaços existentes no agitado universo da Freguesia da Conceição da Praia. Na Figura 8 temos uma visão deste encontro entre as embarcações que descarregavam todo tipo de mercadorias para abastecimento do mercado local, e bem próximo os grandes sobrados de pelo menos três andares que abrigavam as casas de comércio, ao lado do mercado.

Figura 8 – Antiga Praça do Cais do Ouro, 1879

Fonte: <http://salvadorhistoriacidadebaixa.blogspot.com.br>.

Assim, temos que a área portuária de Salvador combinava uma dupla função, seja a primeira, voltada para o comércio externo, que ligava a capital baiana ao mundo industrial, e outra voltada para o comércio interno, de grande e pequena cabotagem, com destaque para o comércio de abastecimento, responsável pela ligação entre o mundo

urbano e o mundo rural, e, logicamente, pela alimentação de sua população. Esta dupla função refletia-se na multiplicidade de destino das embarcações que ancoravam, cotidianamente, no porto soteropolitano.

Analisando os "Mapas de Entradas e Saídas do Porto de Salvador", verifica-se a grande variedade de destinos e origens das embarcações, sejam estas vindas de portos internacionais, nacionais, ou mesmo de portos baianos. Dentre as embarcações que transitavam em portos internacionais temos registros, por exemplo, de locais como Hamburgo, Southampton, Marseille, Macau, Lagos, Liverpool, Abadia, Rosário, Lisboa, Buenos Aires, Trieste, Montevidéu, Barcelona, Antuérpia, Genova, Londres, Porto, Valparaíso, Rosário de Santa Fé etc.; dos nacionais, temos registros de Aracaju, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Penedo, Comandatuba, Estância, Santos, Pernambuco, Espírito Santo, Santa Catarina etc.; e dos portos baianos, São Mateus, Porto Seguro, Caravelas, Alcobaça, Belmonte, Prado, Abrolhos, Canavieiras, Ilhéus etc.[197]

Um número limitado de empresas estrangeiras, predominantemente de capital inglês, dominava as relações com o comércio baiano, o que legou aos comerciantes locais, a maioria de origem portuguesa, a especialização com o comércio intermediário. O monopólio que estes intermediários exerciam, principalmente no controle sobre o abastecimento dos produtos básicos que alimentavam a cidade, favorecidos pela condição de concorrência desigual, lhes permitia manipular

preços e condições de funcionamento da praça soteropolitana, ampliando de forma primitiva os seus lucros.

> Livres da tutela municipal, as casas comerciais jogavam soltas, abastecendo-se nas fontes de produção, no porto da cidade, alcançando o produto em pleno mar e lançando no mercado apenas quantidade que lhes assegurasse o lucro pretendido. Armazenava grandes quantidades de produtos, visando o momento oportuno de comercializar, momento este, indicado geralmente pela escassez da farinha no mercado e consequentemente exploração dos preços. Frequentemente costumavam desviar grandes quantidades de produtos para outros centros consumidores, onde pudessem auferir maior margem de lucro.[198]

Devido ao atraso técnico do plantio de cana-de-açúcar, a concorrência do açúcar antilhano, bem como do extraído da beterraba na Europa, a escassez de mão de obra decorrente da cessação do tráfico negreiro, e a intensificação do deslocamento de escravos para a região cafeeira, ao longo do século XIX, a Bahia mergulhou em uma grave crise. No entanto, entraves estabelecidos ao tráfico internacional de escravos na África, a partir de 1850, fizeram surgir outras possibilidades de investimentos, seja no comércio internacional ou na área de alimentos. A mudança levou alguns dos grandes traficantes e comerciantes a se dedicarem a essas novas atitudes. O fim do tráfico provocou assim, pela primeira vez, uma febre de

negócios no país gerada pela disponibilidade de capitais anteriormente empregados no comércio negreiro.

Um importante vetor destes investimentos foi a implantação da navegação a vapor, especialmente com a criação da Companhia Baiana de Navegação a Vapor, em 1859, que contribuiu para a dinamização do comércio local e externo, alterando as relações tradicionais de trabalho e de tempo, apesar do fato de que, os comerciantes que residiam na Bahia continuavam a utilizar a embarcação movida à vela. A Tabela 1 mostra o aumento da presença das embarcações a vapor no porto da Bahia, comparando-se com as embarcações a vela.

	A VELA				A VAPOR			
	ENTRADAS		SAÍDAS		ENTRADAS		SAÍDAS	
ANOS	NAC.	ESTR.	NAC.	ESTR.	NAC.	ESTR.	NAC.	ESTR.
1871/72	190	93	192	94	101	43	101	24
1878/79	112	81	119	109	123	84	105	119

Tabela 1 – Movimento de embarcações a vela e a vapor na Província da Bahia (1871-1872/1878-1879)

Fonte: APEB. Mapas Estatísticos 1871/72 – 1878/79.

A navegação a vapor foi se organizando na Bahia ao longo do século. D. João VI promulgou a 3 de agosto de 1818 um decreto concedendo que se incorporasse uma Companhia de Navegação a vapor em portos e rios da Bahia, que no ano seguinte, inaugurou o serviço de navegação a vapor. O Marquês de Barbacena trouxe da Inglaterra um maquinário e construiu no estaleiro da Preguiça um barco a vapor, realizou

a sua primeira viagem a Cachoeira no dia 4 de outubro de 1919, tendo a bordo o Governador, Conde da Palma, o próprio Marquês, e seus sócios.[199]

O primeiro privilégio para a construção de uma linha regular de navegação foi concedido em 1836 a João Diogo Stuart. Em 1847, este privilégio foi passado para Diogo Astheley e Cia, e sendo assim, fundou-se a Companhia Bonfim, local encarregado da navegação interna da baía até o porto de Valença. Em 1852, por iniciativa de Antônio Pedroso de Albuquerque, foi fundada a companhia de Santa Cruz, tendo em vista a promoção da navegação costeira de Maceió, ao norte, até Caravelas, ao sul. Ambas as Companhias foram incorporadas sob a denominação de Companhia Baiana de Navegação, em 1853, conservando este nome até o ano de 1857. Trafegando com os vapores Santa Cruz e Coteguiba, na linha externa, e Rio Real, Activo, Itaparica, e Lucy, linha interna.[200]

Em 1858, tomou o nome de Steam Navigation Company tendo como Presidente Gonçalves Martins, Barão de São Lourenço, Vice Presidente John Watson, e diretores Patrick e Hugh Wilson. Transferida a uma companhia com sede em Londres, em 1862, passou a se chamar Bahia Steam Navigation Company, e a utilizar navios a vapor em três roteiros.[201] Em 1873 a sede desta Companhia passou a funcionar na Bahia, e sua denominação passou a ser Companhia Bahiana, então na gerência de Antônio de Lacerda. Em 1880, mais uma vez, mudou a sua denominação para Companhia Baiana de Navegação.[202] Em 1891 foi comprada pelo Loyde Brasileiro, passando a se

constituir uma das seções desta empresa, com denominação de Navegação Bahiana, sob a gerência do Capitão de Fragata Augusto Cezar da Silva.[203]

A Companhia Baiana de Navegação a vapor colocou a Bahia em contato com as províncias do Espírito Santo, Sergipe, Alagoas e Pernambuco. Também tornou mais ágil as relações da capital com as cidades mais importantes do Recôncavo, por meio do serviço costeiro e fluvial. As viagens da Companhia para Santo Amaro levavam a navegação para o centro de um extenso e fértil vale formado pelos rios Camarogipe, Ipojuca, Subaé, Sergy e Sergy-mirim, onde se encontravam importantes engenhos de açúcar e empório de comércio vindo de Alagoinhas, Purificação, Inhambupe e Feira de Santana; com Cachoeira e Maragogipe, sobre o Paraguaçu, além das lavouras de açúcar e fumo, a ligação com todo o sertão oeste e margens do Rio São Francisco; com Nazaré, Valença e Caravelas, ao sul, tínhamos as fábricas de tecidos de algodão em Valença, e também o grande potencial agrícola de Nazaré. Assim, as viagens costeiras somavam mais de 80 por ano, e as do Recôncavo, ou fluviais, mais de 600. Estas viagens chegaram a gerar uma receita de 967:174$831 para o período de 1872/73.[204]

A linha norte partia de Salvador, chegando aos portos de Aracaju, Penedo e Maceió, e realizava, em 1868, quatro viagens ao mês, partindo da capital baiana, dias 6, 15, 21 e 30, para harmonizar com a chegada de paquetes nacionais e estrangeiros do norte e sul. Sendo os portos da escala Estância, Espírito Santo, São Cristóvão, Aracaju, Penedo e Maceió; a linha sul

fazia, desde 1853, uma viagem mensal para Camamu, Ilhéus, Canavieiras, Porto Seguro, São José, Colônia e Leopoldina. Devido à sobrecarga de mercadorias, foi proposta a divisão em três viagens com itinerários diferentes; a linha interna, ou do Recôncavo, que ia até Caravelas e se desdobrava em vários itinerários, Santo Amaro, uma linha quase exclusiva de passageiros, Cachoeira-Maragogipe, quase exclusivamente de carga, atendendo ao escoamento dos produtos vindos do sertão do oeste baiano, e Nazaré-Valença-Caravelas. Sendo Nazaré grande produtora de farinha, Valença produtora de tecidos, e Caravelas, local que produzia farinha, feijão e algodão.

Os vapores Paulo Afonso e Jiquitaia realizavam a navegação no Rio São Francisco e eram aptos a navegar contra a correnteza, na razão de oito a nove milhas, e rio abaixo na de 12 a 14. Seus oito vapores de navegação costeira representaram um total de 3.080 toneladas, tripuladas por 236 homens, com marcha média variável de 9 a 12 milhas. A linha fluvial possuía vapores de fundo de prato e pequeno calado.[205]

A Companhia recebia dos cofres públicos uma subvenção anual de 115:000$000 para a linha fluvial. Empregava cerca de 550 pessoas, distribuídas entre o seu escritório, as pontes, as agências, as oficinas de reparo, os depósitos, as lanchas e os vapores.[206] No ano de 1868, os vapores da Companhia já estavam em vinte unidades, assim como as alvarengas utilizadas para conduções de carga e descarga. Dentre as posses na capital baiana, tinha ainda uma oficina, um picadeiro para reparo, um depósito para carvão e um armazém de materiais para construção e custeio; em

Cachoeira, Nazaré e Valença, pontes de embarque e desembarque. Em Santo Amaro, um trapiche utilizado como estação terminal. Em Aracaju e Penedo, dois grandes depósitos para cargas, e várias propriedades de valor relativo, em diferentes portos. Em Jaraguá e Maceió, possuía um trapiche, uma estrada de ferro com 4,5 milhas de comprimento, que ligava a navegação das Lagoas Norte e Manguaba com o porto de Jaraguá e a cidade de Maceió, duas locomotivas, dois carros para passageiros e um vapor para carga com seis alvarengas para rebocar. Mesmo com a introdução do vapor, permaneceu o uso de muitas lanchas e barcos particulares no abastecimento de gêneros alimentícios para a praça soteropolitana, tais como saveiros, sumacas, e brigues nacionais, com seus vendedores de farinha a bordo, como, por exemplo, Belizario, Conceição, Galeota Elyptica, o Mercantil etc.[207]

Navegação de longo curso

Para a Navegação de longo curso concorreram, além de muitos navios à vela, os paquetes das companhias de Southampton, Liverpool, Bordeux, Hamburgo e outros que viajavam para os portos do império diretamente, ou fazendo escala para a região do Rio da Prata e repúblicas do Pacífico. Assim, diariamente o porto da Bahia era frequentado por navios de longo curso, seja à vela ou a vapor. Mas, apesar de apresentar um movimento ascendente, tanto em exportação quanto em importação, o comércio baiano da década de 1850 perdeu importância, se comparado com outras províncias,

sobretudo o Rio de Janeiro e Pernambuco. As principais praças que mantinham relações comerciais com a Bahia eram a Grã-Bretanha e suas possessões, os Estados Unidos, a França e suas possessões, Rio da Prata e as cidades hanseáticas. A Grã-Bretanha foi a responsável por mais de 50% das exportações baianas, seguida das cidades hanseáticas, posição que foi ocupada pela França a partir de 1864.[208]

Chama a atenção o fato de que poucos produtos dominavam a pauta de exportações baiana, o açúcar e o fumo eram os dois esteios tradicionais da economia de exportação, pois normalmente contribuíam com dois terços da receita, sendo que o açúcar contribuía com 50%. Os esforços para desenvolver novos produtos de exportação renderam poucos resultados. O cravo-da-índia, a canela, a pimenta, o cânhamo, o quinino e o chá nunca chegaram a ser produtos de exportação de peso. O arroz e o algodão não conseguiram conquistar mercados estáveis no exterior. Apenas o café e o cacau conseguiram apresentar crescimento consistente, porém apenas o segundo tornou-se um produto de peso, vindo a ser o principal item das exportações baianas no início do século XX.

Enquanto o diamante e o café cresceram significativamente, assim como o fumo, que se recuperou entre as décadas de 1840 a 1860, a participação do açúcar tendeu a diminuir. Ainda que tenha se recuperado nos anos seguintes, jamais voltou a apresentar os índices anteriores. O algodão foi um produto que conheceu o seu apogeu no final do século XVIII, vindo a cair após 1820, decorrente do aumento das expor-

tações norte-americanas e também do Egito. Após 1860, a Guerra de Secessão nos Estados Unidos reaqueceu o comércio baiano, voltando ao final da década seguinte em níveis pouco significativos. Além da concorrência internacional, o algodão baiano sofria com o custo dos transportes. O elevado índice pluviométrico do Recôncavo levou esta lavoura para o Recôncavo norte (Inhambupe, Itapicuru e Abadia), mas principalmente para o sertão (Caetité, Rio de Contas, Jacobina, e Bom Jesus dos Meiras).[209]

O café passou a ser cultivado na Bahia desde 1809 pelos ensaios realizados nas comarcas do sul, sendo o ouvidor de Porto Seguro, José Marcelino da Cunha, quem estimulou o plantio cafeeiro, tendo, inclusive, criado uma sociedade com o Conde da Barca para exploração desta lavoura. Em 1810, a Bahia já exportava 973 sacas, em 1839 foram 13.058, saltando para 21.469 em 1849, 54.890 em 1859, 84.396 em 1869, passando depois a oscilações constantes.[210] No entanto, ao contrário de Rio de Janeiro e de São Paulo, a Bahia nunca se tornou um grande centro produtor de café. Mesmo com a expansão observada no início do século XIX, a Bahia só fornecia cerca de 2% do que era exportado pelo Brasil em 1850. A lavoura cafeeira raramente desenvolveu grandes *plantations* como no sudeste, sendo esta geralmente tratada como uma lavoura secundária pelos lavradores baianos.[211]

O cultivo comercial do fumo ou tabaco dispunha de mercado consolidado na Europa, Ásia e América do Norte. Além disso, a Bahia monopolizava o comércio nacional deste

produto. A sua exportação chegou a perder alguns desses mercados tradicionais com as guerras de independência. Uma nova guinada aconteceu com a substituição do fumo de corda para o fumo de folha em meados do século XIX. Esta recuperação fez expandir o cultivo do produto, especialmente no sul do Recôncavo. Indústrias caseiras e fábricas surgiram em Cachoeira, São Félix, Maragogipe e Nazaré.[212]

Para superar a crise do açúcar, os produtores baianos foram em busca de novos mercados estrangeiros. Em 1845, o Visconde de Abrantes negociou um acordo comercial com a União Aduaneira alemã (Zolverein), que permitiu a exportação para os estados membros da União. Na Grã-Bretanha os produtores de açúcar das colônias antilhanas foram derrotados em sua pretensão de manter a política protecionista no parlamento. O comércio açucareiro baiano ganhou novo alento, a produção cresceu e novos engenhos foram construídos. Esta recuperação não chegou a ser duradoura, pois os preços internacionais seguiram caindo. As novas tarifas se destinavam a produtos de menor qualidade, que serviam de matéria prima para as refinarias da Grã-Bretanha e da Alemanha. O que forçou os produtores baianos a abrir mão do açúcar branco purgado e se concentrarem no açúcar mascavo, limitando-se assim a fornecer uma matéria prima barata para a indústria estrangeira.

Portanto, entre as décadas de 1840 e 1860, as exportações baianas apresentaram certa recuperação, decorrente do crescimento comercial do açúcar, fumo, café e diamantes.

Analisando um período mais extenso, a historiadora Kátia Matoso afirmou que o declínio do açúcar nas exportações baianas entre 1851 e 1881 não foi acompanhado de uma diversificação da pauta de exportações. Nem o cacau, nem o café, tampouco o fumo conseguiram destroná-lo. No quadro geral dos valores da navegação de longo curso na Bahia entre 1851 a 1879, temos a confirmação destas oscilações constantes, sendo que em meados da década de 1870, consolida-se a tendência de superação das importações sobre as exportações.

Ano	Açúcar	Fumo	Algodão	Café	Cacau	Diamantes
1851	69,5	12,9	3,3	4,3	0,5	3,4
1852	58,3	14,5	3,5	4,2	0,5	10,8
1853	66,5	8,2	3,6	3,3	0,3	11,5
1854	59,5	17,0	0,8	4,7	0,6	5,6
1855	53,6	14,1	1,1	8,6	0,5	8,1
1856	49,4	12,8	2,0	8,0	0,9	15,2
1857	50,3	16,7	2,1	6,8	0,8	13,0
1858	43,8	14,4	1,1	8,9	2,3	10,1
1859	56,8	15,9	0,4	6,0	0,8	9,9
1860	26,6	21,9	0,6	9,3	1,6	14,5
Média	53,5	14,8	1,9	6,4	0,9	10,2

Tabela 2 – Valor dos principais produtos de exportação como percentagem da receita total das exportações, Bahia, anos 1851-1860

Fonte: Barickman, 2003, p. 56-57.

No entanto, entre 1880-81, a Bahia exportava sete vezes mais cacau, três vezes e meio mais café e quase o dobro do açúcar que o período anterior (1850-51). Observa-se, por outro lado, que foram

os novos produtos, ou seja, o cacau e o café, que mais ganharam importância relativa à exportação e isto numa progressão muito regular. O açúcar e até o fumo sofreram oscilações muito mais acentuadas, o primeiro após 1870 e o segundo, antes.[213] A produção de diamantes sofreu na década de 1870 com a concorrência dos diamantes do Cabo da Boa Esperança e a consequente queda dos preços no mercado europeu.[214] Na exposição de Viena,[215] o fumo da Bahia obteve duas medalhas de progresso e seis de mérito.[216]

Exercícios	Entrada	Saída	Total	Exercícios	Entrada	Saída	Total
1851/52	113.302	117.297	230.059	**1865/66**	233.224	238.897	472.121
1852/53	98.799	130.387	229.186	**1866/67**	223.026	262.939	485.965
1853/54	82.479	109.009	191.488	**1867/68**	212.910	185.232	398.142
1854/55	72.113	114.026	186.139	**1868/69**	195.722	188.741	384.463
1855/56	77.696	87.819	165.515	**1869/70**	219.340	230.750	450.090
1856/57	95.193	103.077	198.270	**1870/71**	227.155	239.302	466.457
1857/58	103.248	106.052	209.129	**1871/72**	277.431	293.917	571.348
1858/59	146.129	140.316	286.445	**1872/73**	894.924	952.545	1.847.469
1859/60	105.221	122.553	227.774	**1873/74**	1.210.274	1.248.101	2.458.375
1860/61	125.848	134.827	260.675	**1875/76**	548.202	248.319	796.521
1861/62	166.556	174.843	341.399	**1876/77**	575.549	548.011	1.123.560
1862/63	182.135	208.747	390.882	**1877/78**	502.823	452.514	955.337
1863/64	182.748	189.408	372.192	**1878/79**	539.186	500.262	1.039.448
1864/65	198.717	195463	394.180	-	-	-	-

Tabela 3 – Navegação de longo curso na Bahia 1851/1874 – 1875/1879 (em toneladas)

Fonte: Propostas e Relatórios apresentados a Assembleia Geral Legislativa, pelos Ministros e Secretários dos Estados dos Negócios da Fazenda.

Podemos confirmar estas tendências se tomarmos a participação nas exportações baianas na década de 1870. Flávio

Gonçalves dos Santos nos apresenta na Tabela 4 uma adaptação da tabela apresentada pela Fundação de Pesquisa (CPE), que teve como fontes a "Proposta e Relatórios apresentados a Assembleia Geral Legislativa pelos Ministros e Secretários de Estado dos negócios da Fazenda; Falas de Presidentes da Província da Bahia; Cálculos GTEP/CPE".

Ano	Açúcar	Fumo	Algodão	Café	Cacau	Diamantes
1869-70	30,5	28,2	12,8	10,1	2,0	-
1870-71	38,8	28,6	9,2	5,6	2,0	5,1
1871-72	30,1	21,9	18,3	4,8	1,9	3,0
1872-73	27,2	31,0	5,1	9,9	2,1	2,3
1873-74	25,1	32,9	6,3	15,5	2,4	3,2
1874-75	38,1	31,0	1,4	14,1	1,6	0,7
1875-76	20,4	40,7	0,3	23,3	2,4	2,8
1876-77	37,0	29,5	0,1	18,6	3,2	3,0
1877-78	24,8	35,3	0,1	18,8	4,9	5,4
1878-79	30,2	40,6	0,1	9,9	3,6	-
Média 1879-80	22,0	35,9	-	20,0	5,4	-

Tabela 4 – Valores dos principais produtos de exportação, Bahia, anos 1869-1870 (%)

Fonte: Proposta e Relatórios apresentados a Assembleia Geral Legislativa pelos Ministros e Secretários de Estado dos negócios da Fazenda; Falas de Presidentes da Província da Bahia; Cálculos GTEP/CPE. In: Gonçalves dos Santos, 2007, p. 80.

Este quadro desanimador permaneceu na década seguinte, sempre puxado pela queda do açúcar no quadro das exportações. O cacau manteve um ritmo de crescimento tímido, porém constante. O café apresentou um bom desempenho,

consequência das dificuldades que a grande lavoura paulista sofreu em se adaptar com as mudanças nas relações de trabalho, o que favoreceu as regiões onde este produto era incipiente.

Segundo Barickman, as receitas totais não aumentaram após 1860, para uma população em crescimento isso equivalia a um declínio na renda oriunda deste comércio exterior. A participação do açúcar na pauta das exportações baianas caiu para 30% na década de 1870, entrando em colapso após 1880. Em 1889 a Bahia exportou apenas 114.268 arrobas de açúcar, o equivalente a 3% do que exportara média, em meados do século. Em 1910 as exportações deste produto eram menos de um quinto dos níveis alcançados na década de 1850.[217] Este desempenho se refletiu na perda de posição da Bahia no quadro nacional das exportações de longo curso.

Mas, enquanto a Bahia perdia espaços no quadro nacional das exportações de longo curso, o aumento da demanda interna atraia investidores para os negócios da navegação de cabotagem, inclusive para a navegação costeira, que visava o abastecimento do mercado soteropolitano. A evolução da legislação a respeito da navegação de cabotagem revela o conflito que passou a existir entre nacionais e estrangeiros na disputa por este mercado.

Cabotagem...

A Carta Régia de 28 de janeiro de 1808 franqueou a todas as nações da terra os portos do Brasil, permitindo a

estrangeiros o comércio direto de importação e exportação com todos os países, o que, até então, só era possível por intermédio de Lisboa e do Porto.[218] Este decreto e o que lhe seguiu em junho do mesmo ano, estabeleceu uma taxação de 16% para as mercadorias transportadas em navios portugueses e de 24% para as conduzidas em embarcações de outras nações, exceto a Inglaterra, que conseguiu inclusive baixar este imposto para 15%. No entanto, não se cogitava a navegação de cabotagem entre os portos marítimos e fluviais do país. O alvará de 4 de fevereiro de 1811 estabeleceu a grande cabotagem exclusivamente a portugueses, seja nos domínios da Coroa e entre esses e o Brasil. Após a independência, a regulação da navegação de cabotagem deu-se com o Decreto de 22 de junho de 1836, que normatizou as atividades das Alfândegas e Mesas de Rendas. Garantindo o privilégio para os navios nacionais:

> Os gêneros e mercadorias de produção e manufatura nacional, e os estrangeiros, que já tenham sido despachados para consumo em alguns dos portos do Império, só poderão ser importados de uns para outros portos dele em barcos estrangeiros, serão havidos e tratados como estrangeiros, de novo importados no Império, ficando sujeitos a direito de consumo, e a embarcação que os trouxer á multa do art. 160, por falta de manifesto.[219]
>
> Só serão qualificados brasileiros os barcos construídos no Império e os cascos estrangeiros, que já se acham como propriedade brasileira,

> cujos proprietários e comandantes forem cidadãos brasileiros.[220]

O artigo 309 estabeleceu que os navios estrangeiros só pudessem fazer comércio de cabotagem em caso de guerra externa ou interna e mesmo assim, dependendo de permissão por parte das autoridades nacionais. Em 19 de setembro de 1860, o Decreto nº. 2.647 reafirmava em seu artigo 486 a exclusividade do transporte de gêneros e mercadorias entre portos para as embarcações nacionais:

> As mercadorias ou gêneros não compreendidos nas disposições do art. 486, que forem transportados de um para outros portos alfandegados do Império, em navios estrangeiros, serão tratados como si procedentes de portos estrangeiros, ainda que nacionais sejam, e não o sendo, ainda que já tenham pagado direitos de consumo.[221]

Então, se exigia para que a embarcação fosse considerada brasileira ser propriedade de brasileiro, sem que nela houvesse parte alguma de estrangeiro; residir o seu proprietário no Brasil, mesmo que a embarcação não lhe fosse exclusiva; ser comandada por capitão brasileiro, com residência no Império. Ficava então permitido às embarcações estrangeiras dar entrada por franquia em um porto e seguir para outro, no país, dentro do prazo regulamentar; entrar por inteiro em um porto e seguir para outro, dentro do Império, com toda a carga

ou parte dela, despachada para consumo ou reexportação; transportar colonos, passageiros e suas bagagens, de acordo com as exigências do fisco; transportar de porto a porto do Brasil, gêneros e mercadorias por ordem do governo, em caso de fome, peste, necessidade de pronto socorro, guerra interna ou externa, vexames e prejuízos causados à navegação e comércio nacional por cruzeiros ou forças estrangeiras; desembarcar em qualquer porto do Império mercadorias carregadas em outro porto nacional, no caso de varação, arriba forçada e força maior. Dois anos depois, a Lei nº. 1.177 de 9 de setembro de 1862, orçamento para o exercício de 1863 e 1864, trouxe em seu artigo 23:

> Fica o governo autorizado:
>
> 1º, a alterar as disposições vigentes acerca da navegação de cabotagem, permitindo às embarcações estrangeiras fazer o serviço de transporte costeiro entre portos do Império em que houver alfândegas, e prorrogando por mais tempo os favores anteriormente concedidos.
>
> 2º, a dispensar as embarcações brasileiras do limite prescrito para o numero de estrangeiros que podem pertencer à tripulação e da exigência relativa à nacionalidade dos capitães mestres.[222]

Esta medida criou uma concorrência entre embarcações estrangeiras e nacionais, o que, segundo Affonso Costa, trouxe grande prejuízo à marinha nacional.[223] Visando minimizar as consequências desta medida, em 1873 fora

concedido aos nacionais a completa isenção sobre impostos de ancoragem; um prêmio, não excedente a 50$, por tonelada, aos navios construídos no Império de arqueação superior a 100 toneladas; isenção do serviço ativo da guarda nacional, em tempos de paz, aos oficiais e operários em efetivo serviço nos estaleiros nacionais de construção; isenção de impostos de transmissão de propriedade à primeira venda de embarcação construída em estaleiro nacional; isenção de imposto de indústria e profissão aos estaleiros de construção de navios; isenção de recrutamento quer para o exército ou marinha, salvo em caso de guerra, aos brasileiros que fizessem parte das tripulações de navios nacionais, enquanto se conservassem em serviço efetivo.

Todas estas vantagens tornaram atraentes os investimentos na navegação de cabotagem. Este comércio de cabotagem exercia um domínio econômico desde a região são-franciscana até o sul da província da Bahia, sendo que, ao norte, a praça sergipana possuía uma quase dependência do comércio baiano. Esta movimentação atingia também de Pernambuco ao Amazonas, com o escoamento de algodão, açúcar, farinha de mandioca, biscoitos, coco e outros. Do Espírito Santo ao Rio Grande do Sul, ao sul, exportando aguardente, cal de marisco, açúcar, café e importando batata, carne seca, legumes, peixes em salmouras, madeiras, couros, charque etc.[224]

Após 1850, São Paulo aqueceu a relação com o comércio de cabotagem da Bahia por conta da aquisição de escravos,

sempre fazendo escala no Rio de Janeiro. Em geral, as províncias que estabeleciam rotas comerciais de cabotagem com a Bahia eram Sergipe, Rio de Janeiro, Pernambuco, Rio Grande do Sul, Alagoas, Espírito Santo, Maranhão, Pará, Paraíba, Ceará, Rio Grande do Norte, São Paulo e Santa Catarina. Já os portos localizados em Santo Amaro, Cachoeira, São Félix e Nazaré, faziam uma ativa navegação de pequenos barcos a vela e a vapor com o porto de Salvador, por meio dos rios Sergi, Paraguaçu e Jaguaribe, aonde chegavam embarcações também destinadas a Maragogipe e Pão de Açúcar. Ao norte da província, limitando-se com Sergipe, entre o Rio Real e seus afluentes. A barra do Rio Real, devido a sua largura, servia de ponto de embarque para diversas produções tais como cereais e açúcar, apesar da violência das marés.[225]

Ao sul, até a barra do Jequitinhonha, os principais portos eram Morro de São Paulo, Camamu, Barra de Rio de Contas, Ilhéus, Prado, Belmonte, Porto Seguro, Alcobaça e Caravelas. Ainda faziam comércio com Salvador os portos de Itapicuru, Vila Viçosa, Subauma, Canavieiras, Inhambupe, Abadia, Santa Cruz, Torre e Valença.[226]

Entre os anos de 1853 a 1855, por exemplo, o total de embarcações envolvidas no trânsito entre estes portos locais foi de 3.981, mais do que o dobro das embarcações envolvidas entre províncias com carregamento de gêneros nacionais, que chegou a 1.091, no mesmo período. Já as rotas do comércio entre províncias com carregamento de gêneros estrangeiros, chegaram a totalizar 5.563 navios passados por Salvador.[227]

A partir dos mapas estatísticos da década de 1870, tem-se o comparativo da movimentação de cabotagem para embarcações nacionais e estrangeiras em Salvador (Tabela 5).

	NACIONAIS			ESTRANGEIROS		
Ano	**Número de navios**	**Tonelagem[228]**	**Equipagem[229]**	**Número de navios**	**Tonelagem**	**Equipagem**
1871/72	608	225.658	11.476	283	163.432	5.768
1872/73	549	189.500	12.221	181	145.510	4.822
1873/74	507	227.257	12.172	209	161.890	5.069
1874/75	459	329.017	12.389	392	369.798	12.475
1878/79	345	243.704	10.826	487	405.069	13.015
1879/80	584	186.207	10.114	254	254.295	5.175

Tabela 5 – Movimento de navegação de cabotagem no porto de Salvador 1871/1875 – 1878/1880

Fonte: APEB. Mapas Estatísticos 1871/72, 1873/74, 1874/75, 1878/79, 1879/80.

No movimento entre províncias com carregamento de gêneros nacionais destacavam-se os azeites e óleos de origem animal e vegetal, fibras vegetais, cacau, café, couro, tecidos, chapéus, cereais e outros para Sergipe, Alagoas, Rio de Janeiro, Amazonas etc. Entre os importados de Alagoas, Sergipe, Espírito Santo, Maranhão, Pará, Rio Grande do Sul, estavam os seguintes produtos: aguardente, açúcar, café, fumo, farinha de mandioca etc. Já as mercadorias comercializadas entre províncias com carregamento de gêneros estrangeiros compreendiam os tecidos de linho e seda, as carnes e peixes preparados, os cereais em conserva, além de azeite, maquinaria etc.[230]

O tipo de mercadoria envolvido nas rotas entre estes portos locais era, geralmente, constituído por produtos de subsistência, de valor comercial inferior ao das duas outras linhas. A exceção ficava por conta das maquinarias de peças para engenhos e fábricas. Inicialmente, o mercado de cabotagem ocupou uma posição secundária, uma vez que a produção de gêneros primários estava empenhada, principalmente, no comércio internacional. A valorização gradual da importância deste comércio deu-se com o desenvolvimento do mercado interno, aumento da população e instabilidade dos produtos brasileiros voltados para exportação. A deficiência das estradas que ligavam os centros produtores e consumidores fortaleceu as rotas marítimas e fluviais como ligações para o fluxo das mercadorias que visavam o abastecimento das áreas mais densamente povoadas e vinculadas à pequena cabotagem, ou costeira, que ligava o porto de Salvador a estes centros.

Na Bahia, os principais produtos exportados por cabotagem eram: o açúcar, aguardente, algodão, alho, animais (vivos e dessecados), azeite (mamona e baleia), cacau, café, carnes, cebola, cera, cereais, charutos e cigarros, coco e coquilhos, cola, couros, diamantes, doces, farinha de mandioca, flores artificiais, frutas, fumo, legumes, louça, madeira, mel, melaço, mobílias, ossos, ouro, peixe salgado, rapé, redes e esteiras, sal e tamancos.[231] O comércio costeiro tinha como característica principal o abastecimento de gêneros de primeira necessidade. Esta cultura de subsistência estava restrita nas comarcas do litoral sul da Província e em pequena

escala no Recôncavo, além da região da Serra Geral e do alto sertão são-franciscano, que desenvolveu policulturas, além da criação animal. A produção dos principais gêneros, como por exemplo, a farinha de mandioca, o feijão e o milho, não era suficiente para o consumo da capital e do Recôncavo, o que causava carestia e escassez.[232] De acordo com Barickman, o arroz (5%), o milho (6,0%) e o feijão (1,3%) correspondiam a 12% dos gêneros que davam entrada no Celeiro Público, já a farinha de mandioca abrangia os demais 88%.[233]

Canoas e barcos com alimentos para a cidade chegavam a Salvador não apenas através da baía, mas saíam de vários portos costeiros ao sul e navegavam por trás de ilhas, mantendo-se no mar aberto só por curtas distâncias entre um e outro ponto de proteção. De Maraú, por exemplo – a 135 quilômetros de Salvador em linha reta –, e de qualquer ponto da extensa Baía de Camamu, era fácil chegar, por uma curta enseada, a uma grande ilha, atrás da qual era possível, "navegando em rio morto", passar por Cairú e Valença, outras áreas de produção de alimentos, até um ponto ao norte do Morro de São Paulo. Atravessando outro pequeno trecho aberto chegava-se à ponta meridional da ilha de Itaparica, onde um barco podia juntar-se a todos os outros que desciam o rio de Nazaré e Jaguaripe. Caso o clima estivesse propício, dali seguia direto para a cidade, mas se fosse necessário, atravessavam para o que era chamado de "a barra falsa", entrando no estreito até Itaparica e emergindo na ponta setentrional da Ilha, de onde já avistavam a cidade do outro lado de sua baía

maravilhosamente protegida. Embora aumentasse o tempo de viagem, essa rota possibilitava aos pequenos barcos escapar de ventos fortes e tempestades perigosas.[234] Os barqueiros calculavam que a travessia Camamu a Salvador podia durar 24 horas, dependendo do clima, e os navios do Rio de Janeiro levavam cinco dias, nas mesmas condições.[235]

Os tipos de embarcações que esta atividade trazia e que compunha o colorido da região portuária eram canoas e saveiros. As canoas eram mais numerosas e mais solicitadas para a pesca, já os saveiros eram embarcações versáteis e tinham um uso mais variado, como pesca, transporte de passageiros ou de cargas. Costumavam trazer consigo:

> Lenha e carvão de Itaparica e Jaguaribe, café e cacau de Nazaré, farinha, bananas, laranjas, verduras de Maragogipe, charutos e fardos de fumo de fumo de Cachoeira, e São Félix [...]. E a tarde regressava, levando para seus portos de origem, entrando rio adentro, conduzindo os produtos importados, a farinha de trigo, o querosene, os gêneros alimentícios que vêm do sul e do norte. Cada Saveiro pode conduzir cargas numa média diária de quarenta mil volumes no montante do movimento geral.[236]

Já o Saveiro ocupou um papel importante na formação econômica e cultural baiana. A origem dessas embarcações típicas da Bahia está na Índia. A sua tecnologia de construção também foi trazida para as terras brasileiras pelos portugueses, no século XVI. A origem do seu nome vem dos ancestrais saveleiros, embarcações

utilizadas nos rios de Portugal para a pesca de um peixe chamado sável (ou sávalo). Outra hipótese de origem relaciona a maneira de construir estes barcos, primeiro o esqueleto e depois seu fundo e costado de tábuas topo a topo, assim como o corte transversal em U na altura da caverna mestra, o que permite identificar uma tradição mediterrânea tardia, que se filiaram os navios dos Descobrimentos. O Saveiro prestou importante contribuição para o desenvolvimento de entrepostos e portos marítimos que evoluíram para assentamentos em toda a região. Foram os grandes responsáveis pelo escoamento da produção de tabaco e açúcar dos vales do Paraguaçu e Subaé, do azeite-de-dendê e piaçava (Recôncavo Sul) e pela troca de mercadorias, notadamente na cadeia de gêneros alimentícios (farinha, frutas, carne de fumeiro, caixas de açúcar), barris de cachaça, balaios de compras, peças de madeira, mudanças, materiais da construção civil, artesanato, mobiliário, animais vivos de pequeno e médio porte (galináceos, caprinos e suínos), dentre diversos outros produtos oriundos do Grande Recôncavo, além dos industrializados vindos da Capital, através da via marítima de abastecimento entre as localidades dessa região e a Cidade da Bahia.[237]

Dentre os produtos que eram chegados pelas embarcações, os mariscos eram uma fonte suplementar de proteína. Nos próprios engenhos e fazendas de cana, localizadas perto da baía, havia os cativos que exerciam a função de mariscadores e que apanhavam caranguejos, ostras e camarões, pois estes serviam tanto para a dieta dos escravos quanto para o comércio em menor escala.[238] Já os cereais expostos à venda eram

recolhidos no Celeiro Público, seus cômodos eram alugados para a venda, com pagamento de 20$000 a saca, além de taxas que dificultavam o comércio dos pequenos comerciantes.[239] Os produtos manufaturados mais simples, de produção quase artesanal, geralmente faziam parte de produções em pequena escala, muitas vezes em sistemas familiares como: olarias, curtumes, fábricas de vassouras e velas.[240]

A propagação das epidemias de cólera-morbo e da febre amarela entre 1850 e 1855 em Salvador e a seca observada no sertão, forçaram a uma restrição na exportação de cabotagem, o que foi compensado com aumento do valor comercial dos produtos e subida dos fretes de exportação, beneficiando aqueles que lucravam com as importações, estas, por sua vez, estimuladas devido à queda da produção.[241] Uma rápida recuperação nas exportações de cabotagem aconteceu entre 1862 e 1863, voltando a decair até 1867, quando a Guerra do Paraguai trouxe novo desequilíbrio na economia baiana. Foi principalmente das lavouras de fumo e cana-de-açúcar que saíram à maioria dos 18.725 combatentes recrutados na Bahia. Uma nova recuperação ocorreu entre 1869-70.[242] Entre os anos de 1871 e 1872, a exportação pela grande cabotagem movimentou com o Rio de Janeiro 1.007:23$161, dos quais 572:190$702 estavam vinculados à venda de fumos e derivados, 148:972$599 eram de couro não curtido, ou em cabelo, além de destacarem-se também o açúcar, o algodão e o café, com valores abaixo de 100:000$000.[243]

A importação para o mesmo período com a Capital Federal movimentou 527: 154$211, dos quais 221:754$008 advinham

do comércio de fumo e preparados, seguido de 71:726$755 em legumes. A mesma balança favorável observada no comércio com o Rio de Janeiro não se repete nos dados gerais do comércio de cabotagem. Entre 1871-72, a exportação baiana para outras províncias foi de 3.198:900$442 e os valores totais das importações foram de 9.517:190$737, portanto um *deficit* de 6.318:290$295. O maior *deficit* estava com o comércio do Rio Grande do Sul. A Bahia exportou para lá 231:310$084 e importou 4.412:474$288, dos quais 4.172:432$971 eram de carnes de charque.[244]

Exercícios	Entrada	Saída	Total	Exercícios	Entrada	Saída	Total
1850/51	67.392	71.339	138.731	**1865/66**	81.463	48.967	130.430
1851/52	94.727	77.599	172.326	**1866/67**	99.017	59.897	158.914
1852/53	116.868	89.227	206.095	**1867/68**	241.199	171.790	412.989
1853/54	84.981	72.696	157.677	**1868/69**	123.783	152.634	276.417
1854/55	74.000	52.635	126.635	**1869/70**	126.112	158.096	284.208
1855/56	69.908	50.184	120.092	**1870/71**	121.505	120.098	241.603
1856/57	57.104	53.177	110.281	**1871/72**	138.631	135.368	273.999
1857/58	47.673	49.145	96.818	**1872/73**	545.965	492.743	1.038.734
1858/59	53.458	50.680	104.138	**1873/74**	556.965	507.612	1.064.577
1859/60	46.180	48.862	199.180	**1874/75**	-	-	-
1860/61	85.750	42.907	128.657	**1875/76**	248.319	238.325	486.644
1861/62	99.968	63.211	163.179	**1876/77**	258.997	270.555	529.552
1862/63	100.266	59.915	160.181	**1877/78**	257.100	290.974	548.074
1863/64	74.918	57.019	131.837	**1878/79**	258.048	280.764	538.812
1864/65	89.952	50.359	140.311	-	-	-	-

Tabela 6 – Navegação de cabotagem na Bahia – em toneladas/ 1850-1879

Fonte: MF. Propostas e Relatórios apresentados a Assembleia Geral Legislativa, pelos Ministros e Secretários dos Estados dos Negócios da Fazenda.

Das nove províncias que mantinham um comércio mais ativo com a Bahia, seis delas exportavam legumes para a capital baiana, o que revela a precariedade da lavoura de subsistência. Outro dado importante é que nesse período a Bahia tornava-se importadora de açúcar para outras províncias.[245] O maior incentivo às exportações de cabotagem veio do desenvolvimento do setor manufatureiro e fabril da província. Esta atividade possuía então uma característica artesanal, compreendendo indústrias simples com precário uso de máquinas, sobretudo indústria de alimentos como: biscoitos, pães, macarrão e massas em geral, além de sabão e bebidas. Compreendia também indústrias intermediárias com uso de pequena tecnologia, calçados, curtume, chapéus, cigarros, material de transporte etc. e indústrias complexas com mecanização mais intensa e maior uso de energia, como fiação e tecelagem, papel, cimento, vidro, fósforos, construção naval etc.[246] O comércio mais intenso da Bahia se dava com Sergipe e Alagoas. Na Tabela 7 podemos conferir as cifras de exportação baiana para outras províncias entre os anos de 1872 e 1873.

DESTINO	VALORES
Alagoas	227:266$868
Ceará	47:778$864
Espírito Santo	20:831$925
Maranhão	58:549$234
Pará	130:585$920
Paraíba	2:720$640
Pernambuco	3:194$200

DESTINO	VALORES
Rio de Janeiro	753:241$707
R. G. do Norte	526:830$822
R. G. do Sul	1:416$240
Santa Catarina	250:481$386
São Paulo	10:750$310
Sergipe	97:017$980
TOTAL	351:338$898

Tabela 7 – Valores de exportação dos principais produtos de cabotagem para outras províncias 1872/73

Fonte: APEB. Fala do Presidente da Província - 1874.

A indústria metalúrgica – fundição, ferragens e máquinas, com 14 estabelecimentos – era a que mais contribuía para a navegação costeira, produzindo peças para as embarcações a vapor. Geravam também fabrico de moendas, caldeiras e demais aparelhos para fabrico de açúcar. Já a indústria naval contava com estaleiros particulares em Salvador, Ilhéus, Cairú, Porto Seguro, Alcobaça, Camamu, Estância, Prado, São Francisco, Taperoá e também com o Arsenal da Marinha, auxiliados pela indústria madeireira.

A própria exportação estimulava a indústria têxtil, devido à necessidade de fabricação de sacos para enfardamento de gêneros. Assim, das dez fábricas da indústria têxtil na Bahia, sete estavam em Salvador, duas em Valença e uma em Cachoeira. Forneciam ainda tecidos para vestimenta dos escravos e para todas as províncias do Império. Além destas atividades, a venda de cal e cerâmica também animou as exportações e somou para

a renda interna através do imposto de indústria e profissão, nos primeiros anos da década de 1870.

Em geral, além do serviço prestado ao abastecimento da cidade, o investimento do Governo Imperial para melhoria do comércio de cabotagem e navegação justificava-se pelo retorno em arrecadação de impostos. O governo provincial realizou investimentos visando o desenvolvimento da cabotagem e navegação, inversões que eram sustentadas pela arrecadação de impostos. Foram melhoramentos no porto, construção do edifício da Alfândega (que em vinte anos consumiu 1.539:758$381), construção de faróis, quebra-mar, cais, investimentos indiretamente direcionados à cabotagem, como estradas de ferro e rodagem, iluminação a gás e subsídios concedidos à Companhia de Navegação a vapor para barateamento dos fretes. No entanto, a companhia estava obrigada a realizar obras de melhoramentos para facilitar a comunicação entre as zonas de produtoras e o centro consumidor.[247]

A contrapartida para a província era a sua quota na arrecadação. A Receita Geral Imperial era distribuída em Renda Ordinária, correspondente à importação para consumo obtida através dos direitos de importação; Renda de Exportação oriunda dos direitos de Exportação; Despachos Marítimos que eram impostos sobre faróis, docas, armazenagem etc.; Renda do Interior oriunda das estradas de ferro, serviços públicos, terrenos diamantinos, venda de selos e papéis, impostos sobre indústrias de profissão, loterias, impostos sobre gado, imposto

territorial, taxa de escravos etc.; Renda Extraordinária e Renda com aplicação especial, recaindo sobre produtos animais ou mensais de operações de empréstimos ou sobre produtos já tributados. Portanto, a máquina fiscal estava diretamente ligada ao comércio de cabotagem e se fazia presente pelas repartições da Alfândega, Consulado, Recebedoria, Mesas de Rendas e Coletorias. A Alfândega era responsável pela maior arrecadação da província, bem como do direito de exportação, sua fonte básica de arrecadação, apesar da reclamação dos lavradores e exportadores sobre a sua cobrança.

Até o terceiro quartel do século XIX a Bahia tinha grande importância na arrecadação alfandegária, só sendo superada pelo Rio de Janeiro, maior redistribuidor de mercadorias para outras províncias. Pernambuco rivalizava em mercado e mercadorias com a Bahia, principalmente com o açúcar e aguardente vendidos a Sergipe, Alagoas e capital Federal,[248] pois veio depois a perder importância nacional. Arlindo Fragoso informou que em 1910, a Bahia respondia pela sexta arrecadação alfandegária do Brasil, tendo obtido a cifra de 17.222:963$324. Sendo assim, ficou atrás do Rio de Janeiro, de São Paulo, do Pará, do Amazonas e de Pernambuco.[249] Ainda assim, não restam dúvidas quanto à importância dos Serviços de Navegação para as Receitas do Estado. Em 1914, a Renda total da Bahia fora de 15.661:123$333, sendo que as Receitas oriundas das Estradas de Ferro respondiam por 1.153:184$417. As de serviços de Navegação 2.321:128, a Renda dos Títulos de domínio do Estado 184:148$500 e as receitas das Taxas e

Impostos 11.989:367$109.[250] A importância do comércio de cabotagem para o desenvolvimento regional foi assim analisado por Iolanda Maria do Nascimento:

> Em linhas gerais, o comércio de cabotagem foi um fator de relevo no desenvolvimento regional. Nele se realizou importante acumulação de capitais por intermédio da arrecadação do imposto de exportação, contribuindo para a receita da província, que transferiu tais recursos para outros setores da economia da região, principalmente em subvenções às companhias de navegação. Esta transferência se fez diretamente pelo estímulo de outras atividades econômicas, como as atividades manufatureiras e fabris e principalmente nos anos de 1873 em diante, quando da crise econômico-financeira da província acarretando a elevação da taxa de descontos o que provocou a imigração de capitais empregados no comércio para os centros agrícolas, aumentando assim a produção de gêneros; e indiretamente, através da arrecadação de impostos.[251]

Temos então que o aumento populacional na Bahia fez crescer o consumo de gêneros alimentícios, exigindo maior abastecimento de bens de consumo e ampliando o movimento comercial nos mercados regionais. Junto a estes, toda uma população flutuante de marinheiros, navegantes e escravos, a serem alimentados, contribuíam para aquecer este comércio. A pequena cabotagem funcionou como mais um elo da corrente que unia a grande cabotagem e a navegação de longo curso no

escoamento das produções locais, nacionais e estrangeiras. Cabe ressaltar que a importância do comércio de cabotagem foi tão grande que este chegou a subsidiar o de longo curso, quando da queda das exportações nos mercados externos, tornando-se a melhor alternativa para investimentos de capitais por parte dos grandes comerciantes. Além do mais, a economia escravista de exportação fez desenvolver um mercado urbano e rural de abastecimento, o que incentivou o crescimento extensivo do mercado interno. No entanto, estas mesmas relações limitavam as possibilidades deste mercado interno de relacionar-se com as mudanças qualitativas observadas na economia mundial.

Historicamente, nem sempre a defesa do liberalismo esteve associada a não regulação de mercado. De um lado, havia a penetração das relações capitalistas por meio das transformações que se operavam em nível mundial, e, consequentemente, pressionavam para as alterações dos padrões de consumo, bem como de organizações da produção, estas, que chegavam ao Brasil através dos investimentos na reestruturação urbana e na modernização dos meios de transportes. Por outro lado, os setores sociais acomodados pelo processo de acumulação primitiva, permaneciam hegemônicos, e utilizavam sua influência para manter o seu padrão de existência, ou ainda, estes mesmos se utilizavam dos capitais acumulados que migravam para as novas atividades que surgiam, associando-se, e com isto fizeram perpetuar a manutenção dos setores dominantes, e em alguns casos, trouxeram certos aspectos da cultura anterior, limitando

o alcance social destas transformações. Veremos adiante que os discursos acerca do papel do Estado entre estes dois campos, muitas vezes, confundiam-se com a apropriação de argumentos liberais por parte de setores conservadores ou de defesa de políticas de intervenção, por parte de defensores do liberalismo. Mas antes de adentrarmos neste debate de ideias, vamos, no capítulo seguinte, conhecer quem eram os atravessadores e açambarcadores, por meio de suas atividades, as suas relações e os seus investimentos.

Notas

164 CAMARA, Antônio Alves. *A Bahia de Todos os Santos*: com relação ao melhoramento de seu porto. Rio de Janeiro: Typographia Leuzingher, 1911. p. 1-2.
165 MATTOSO, 1992**,** op. cit., p. 75.
166 CAMARA, op. cit., p. 2.
167 Ibidem, p. 3.
168 Idem.
169 MATTOSO, 1992**,** op. cit., p. 75.
170 Ibidem, p. 77.
171 Ibidem, p. 78.
172 CAMARA, op. cit., p. 29.
173 Depoimentos de viajantes colhidos: AUGEL, Moema Parente. *Visitantes estrangeiros na Bahia oitocentista.* 1975. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1975.
174 GRAHAM, op. cit., p. 122.
175 Ibidem, p. 127.
176 GONÇALVES DOS SANTOS, Flávio. *Economia e cultura do candomblé na Bahia*: o comércio de objetos litúrgicos afro-brasileiros - 1850/1937. 2007. Tese (Doutorado) – Departamento de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007. p. 35.
177 Sobre os censos da Bahia no século XIX ver, MATTOSO, Kátia Maria de Queiroz. *Bahia no século XIX*: uma província no Império. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992. p. 87-94.

[178] BARICKMAN, op. cit., p. 122.
[179] Ibidem, p. 125.
[180] ZORZO, Francisco. *Ferrovia e rede urbana na Bahia*: doze cidades conectadas pela ferrovia no sul do Recôncavo e Sudoeste baiano (1870-1930). Feira de Santana, BA: UEFS, 2001. p. 79.
[181] FERREIRA, Manoel Jesuíno. *Província da Bahia.* Rio de Janeiro: Tiphografia Nacional, 1875. p. 99.
[182] Idem.
[183] DIÁRIO DA BAHIA, 6 jul. 1864.
[184] Barco pequeno com dois mastros.
[185] MATTOSO, 1992, op. cit., p. 72
[186] Idem, p. 71.
[187] ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho. *O porto de Salvador*: modernização em projeto: 1854/1891. 1983. 118 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1983. p. 38
[188] ROSADO, op. cit., p. 39.
[189] Ibidem, p. 41.
[190] GONÇALVES DOS SANTOS, op. cit., p. 48.
[191] RIBEIRO, op. cit., p. 59.
[192] Ibidem, p. 60.
[193] Sobre a freguesia da Conceição da Praia: SAMPAIO, Consuelo Novais. *50 anos de urbanização*: Salvador da Bahia no século XIX. Rio de Janeiro: Versal, 2005.
[194] GRAHAM, op. cit., p. 74.
[195] GRAHAM, op. cit., p. 85.
[196] APEB. Polícia – Matrícula de Carroceiros / 19866 a 1873. Seção do Arquivo Colonial e Provincial, maço 5914.
[197] APEB. Mapas de Entradas e Saídas de Embarcações – Presidência da Província – Série: Polícia do Porto. 1843-1870, 1873-1878, 1878-1885, 1886-1893. Maços 3194-2, 3194-3, 3194-4, 3194-5.
[198] RIBEIRO DOS SANTOS, op. cit.
[199] MESQUITA, Elpidio. *Aspectos de um problema econômico*. Rio de Janeiro: Tipografia Leuzinger, 1909. p. 125.
[200] Ibidem, p 131.
[201] BAHIA. Falla recitada na abertura da Assembleia Legislativa da Bahia, 1871.
[202] MESQUITA, op. cit., p. 132.
[203] Ibidem, p. 137.
[204] FERREIRA, op. cit., p. 90.

[205] Biblioteca Pública da Bahia. Seção de Obras Raras. Relatório da Companhia de Navegação a Vapor Bahiana. 1869.
[206] CAMARA, op. cit., p. 16.
[207] DIÁRIO DA BAHIA, 17 ago. 1860.
[208] BARICKMAN, op. cit., p. 78.
[209] Ibidem, p. 60.
[210] FRAGOSO, Arlindo. *Notas econômicas e financeiras*. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1916. p. 477.
[211] BARICKMAN, op. cit., p. 63.
[212] Ibidem, p. 69-70.
[213] MATOSO, op. cit., p. 519-520.
[214] VIEIRA DE AGUIAR, Durval. *Descrições práticas da Província da Bahia*: com declaração de todas as distâncias intermediárias das cidades, vilas e povoações. Rio de Janeiro: Livraria Editora Cátedra, 1979. p.109.
[215] A Exposição Mundial de Viena, oficialmente Weltausstellung 1873 Wien.
[216] FERREIRA, op. cit., p. 80.
[217] BARICKMAN, op. cit., p. 84.
[218] COSTA, Affonso. *A marinha mercante*: o problema da atualidade. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917. p. 12.
[219] Decreto de 22 de junho de 1836. Art. 307.
[220] Decreto de 22 de junho de 1836. Art. 308.
[221] Decreto de 19 de setembro de 1860. Art. 488.
[222] Lei nº. 1.177 de 9 de setembro de 1862. Art. 23.
[223] COSTA, op. cit., p. 18.
[224] NASCIMENTO, Iolanda Maria. *O comércio de cabotagem e o tráfico interprovincial de escravos em Salvador (1850-1880)*. 1986. Dissertação (Mestrado) – Centro de Estudos Gerais, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1986. p. 40.
[225] Idem.
[226] Idem.
[227] Idem.
[228] Capacidade da embarcação.
[229] Conjunto de pessoas que asseguram o serviço do navio.
[230] NASCIMENTO, op. cit.
[231] SOARES, Sebastião Ferreira (Org.). *Estatística do comércio marítimo do Brasil do exercício de 1869-70*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876-1877. 2 v.; SOARES, Sebastião Ferreira (Org.). *Estatística do comércio marítimo do Brasil do exercício de 1870-71*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876-1877. 4 v.

232 NASCIMENTO, op. cit., p. 10.
233 BARICKMAN, op. cit., p. 91.
234 GRAHAM, op. cit., p. 140-141.
235 Ibidem, p. 142.
236 TAVARES, Odorico. *Bahia*: imagens da terra e do povo. Rio de Janeiro: Edições de Ouro, 1967. p. 96-97.
237 MASCARENHAS, Claudio; PEIXOTO, José Augusto. Saveiros de vela de içar: 400 anos de história: ameaças, potencialidades e propostas. *Revista Ver a Cidade*, v. 4, n. 5, p. 1-21, out. 2009.
238 BARICKMAN, op. cit., p. 93.
239 NASCIMENTO, op. cit., p. 11.
240 GONÇALVES DOS SANTOS, op. cit., p. 62.
241 NASCIMENTO, op. cit., p. 20-21.
242 Ibidem, p. 22.
243 FERREIRA, op. cit., p. 4.
244 Idem.
245 GONÇALVES DOS SANTOS, op. cit., p. 70.
246 NASCIMENTO, op. cit., p. 26.
247 NASCIMENTO, op. cit., p. 28.
248 Ibidem, p. 33.
249 FRAGOSO, Arlindo, op. cit., p. 14.
250 Ibidem, p. 164.
251 NASCIMENTO, op. cit., p. 34.

Capítulo 3

AÇAMBARCADORES E ATRAVESSADORES

Na Rua Nova do Comércio concentravam-se as agências de transportes marítimos de longa distância, todas nas mãos de estrangeiros, principalmente ingleses, que se beneficiaram com a abertura dos portos do Brasil. No prédio número um estava a Cia de paquetes entre Southampton, Brasil e Rio da Prata, sob a direção da firma F.P. Wilson & Cia, adiante a agência da Cia de Vapores entre Liverpool, Brasil e Rio da Prata, dirigida por Benn & Cia, ao lado dessa nova rua, na direita do comércio, tinha o escritório da Cia de Navegação a Vapor Luso-Brasileira, cujos vapores partiam de Lisboa com destino à corte do Império, fazendo escalas na ilha de Madeira, em Pernambuco e na Bahia. Na Rua do Campo Santo ficava o escritório da Empresa de Navegação a Vapor Santa Cruz, cujo proprietário era o industrial e ex-traficante de escravos Antônio Pedroso de Albuquerque.[252]

A ascensão dos ingleses na praça baiana se deu após a independência. Ainda que certos setores desejassem a nacionalização do comércio, os portugueses não foram substituídos pelos brasileiros uma vez que os capitais disponíveis não eram

suficientes para financiar as atividades econômicas. Enquanto os ingleses se fixaram nas atividades de importação e exportação do porto soteropolitano, os nacionais e portugueses permaneceram com a intermediação entre exportadores e os produtos agrícolas, redistribuindo as mercadorias importadas e controlando o comércio regional e interprovincial, em torno do qual se desenvolvia a navegação de cabotagem e o tráfico de escravos.

Da variedade do comércio realizado por meio da navegação de cabotagem e costeira, e de complementariedade terrestre, destaca-se, para interesse desta pesquisa, as rotas de abastecimento de carne e de farinha de mandioca.

Os comércios de carne charqueada, e de carne verde...

Parte da carne que abastecia o comércio baiano vinha de importações trazidas do Rio Grande do Sul e da região do Rio da Prata, outra parte vinha do sertão são-franciscano. A pesquisadora Cleide Chaves analisou em sua Dissertação de Mestrado, intitulada "De um porto a outro: a Bahia e o Prata (1850-1889)", o comércio entre estas duas regiões através dos comerciantes envolvidos.[253] Segundo Chaves, os tratados de comércio liberavam as águas platinas às embarcações brasileiras e beneficiavam a economia do Império, especialmente a Província do Rio Grande, com a isenção de impostos sobre o gado em pé vindos do Uruguai. Nutria-se a esperança de que os charqueadores e comerciantes pudessem suprir as demais Províncias, no entanto, pelo menos até finais do século XIX, o

porto da Bahia foi abastecido de carne oriunda da Argentina, do Uruguai e do Rio Grande do Sul.[254]

Este comércio externo estava estruturado em cotações de câmbio, valor de frete, informes de preços, qualidade e quantidade existentes de produtos, que geralmente eram divulgados pelos periódicos e almanaques que circulavam comumente, além de serem negociados nas próprias casas comerciais. Estruturou-se um sistema organizado principalmente, a partir da ingerência do capital inglês, tornando a libra esterlina a moeda principal envolvida nos negócios. No Uruguai havia permissão de circulação de moeda brasileira, além da libra inglesa. E com a criação do Banco Mauá no Uruguai, a moeda brasileira passou a circular também nos demais países da Bacia do Prata. Os comerciantes baianos encontraram então poucos obstáculos monetários para se instalarem nas casas de comércio e nos pontos de venda da região platina.[255]

A duração de uma viagem entre Salvador e Buenos Aires era em média 21 dias, sem contar com as paradas nos portos do Rio de Janeiro e do Rio Grande, sendo assim, com a possibilidade de durar até 40 dias. Com a embarcação a vapor, este tempo foi reduzido: de 3 a 20 dias, a depender das escalas.[256] Da Bahia partiam embarcações carregadas de farinha de mandioca, açúcar, aguardente, tabaco, sal e cacau, e retornavam com carregamento de carne, sebo, e couro, oriundos, principalmente, do Uruguai e da Argentina.

O mercado consumidor da carne de charque era, principalmente, voltado para os escravos e para a população

pobre. A carne importada para o Brasil era desembarcada no Rio de Janeiro, Salvador e Recife, e a partir destes, espalhava-se para uma ampla rede de distribuição por demais províncias e pelo interior. Salvador abastecia boa parte de Aracaju e Maceió, além do seu próprio litoral, até Ilhéus e Caravelas, e também os sertões, através de tropeiros e caixeiros.[257] Os preços do produto variaram muito na segunda metade do século XIX, sofrendo com fatores internos e com as crises de superprodução. Na década de 1850, a epidemia de cólera-morbo na Argentina quase fechou os portos brasileiros para este comércio, e, evidentemente, colaborou para a elevação dos preços. O Rio Grande do Sul não atendia nem a terça parte do consumo de carne seca do Brasil, que excedia o consumo a mais de um milhão de arrobas por ano. Esta demanda era, portanto, muito dependente da região do Prata.[258]

Para o comércio com a Bahia, havia uma relação de equilíbrio entre o Rio Grande e os portos do Rio da Prata, com uma tendência de preços mais baixos do charque platino, dado ao próprio desenvolvimento das charqueadas, e maior domínio das técnicas de produção. Além do charque, o Rio Grande também se constituía em fornecedor de farinha para a Bahia, em períodos de crise.

A duração de viagem dos navios que ligavam Salvador à região do Rio da Prata podia durar de 20 a 30 dias, partindo de Montevidéu, sendo que nos Mapas de Entrada e Saída das Embarcações da Polícia do Porto de Salvador, há registros que o Brigue Goa, consignado a Marinho e Cia, com 225 toneladas

de carne, levou 54 dias,[259] e o iate português Novo São Lourenço, consignado a Costa e Filho e Cia, com 118 toneladas do mesmo produto, teria levado 84 dias.[260] Chama atenção o fato de que estes prazos que extrapolavam a média se deram em períodos que os comerciantes foram acusados de limitar a entrada do alimento, visando o controle dos preços.

Além da carne charqueada que era abastecida pelo comércio de cabotagem, havia a carne verde que era trazida dos sertões, uma vez que o gado foi, ao longo dos anos, e sob as ordens régias, tangido das zonas litorâneas para o interior da colônia, no intuito de evitar prejuízos às lavouras de cana. O gado de cria espalhou-se da Bahia ao estado de Minas Gerais, atravessou o Rio São Francisco, chegando até Sergipe, Pernambuco, Piauí, Goiás, Maranhão e Ceará.[261] O transporte das boiadas que abasteciam a capital baiana era feito por meio de rotas que cortavam ou margeavam o Rio São Francisco, a partir de fazendas e currais, chegando até Feira de Santana.

Era trazido para a capital o gado proveniente do interior, especialmente do noroeste, da cidade de Jacobina e do médio São Francisco, ao norte ao longo do Rio Itapicuru e Província de Sergipe, e de lugares mais remotos como as Províncias de Goiás e Piauí. Uma classificação feita em 1865 definiu as três principais áreas de criação de gados do sertão baiano:

> Em cumprimento do que me determina Vossa excelência, em data de 31 de dezembro de 1864, passo a fazer as observações de que me sugerirão e a pratica de muitos anos no comercio de carnes

> verdes me tem mostrado; as terras productoras desta Província que se pode dividir em tres grandes zonas; são a primeira que chamarei de Sertão Baixo colocada no norte da Província, compreende as comarcas de Feira de Santa Anna, Inhambupe, Itapicuru, Geremoabo, Monte Santo e Jacobina; a segunda que chamarei Sertão Alto ou Vale do São Francisco, compreende as comarcas de Sento Sé, Vila da Barra de São Francisco e Urubu; e a terceira Zona chamarei de Caetité, colocada ao ocidente da Província compreende as comarcas de Rio de Contas e de Caetité.[262]

A feira da Vila da Barra de São Francisco recebia todo o gado de Goiás destinado a Salvador e ao Recôncavo baiano. A importância deste mercado de gado, bem como a de Morro do Chapéu como importante local de descanso e pastagem levou o governo Provincial a solicitar, em 1858, a construção de uma nova estrada ligando estes dois pontos. A intenção era reunir as grandes áreas de pastagens ao longo dos percursos dos rebanhos, até o registro em Feira de Santana, com todo o gado proveniente do Piauí e de Goiás, que depois de registrado, abastecia a cidade da Bahia, bem como Cachoeira, Santo Amaro, Capoame a São João da Mata.[263] O superintendente da feira tinha a responsabilidade de supervisionar vários empregados, evitar fraudes e estabelecimento de monopólios. Podia inclusive ordenar prisão de quem fugisse as regras.

Os viajantes marchantes e agentes de gado partiam de Feira de Santana e seguiam em direção às vilas de Cachoeira e Santo Amaro, e margeavam a Baía de Todos os Santos até

Salvador, pelas planícies de Cabrito e Pirajá, chegando ao Engenho da Conceição (Largo do Tanque), Fortaleza do Barbalho, até o matadouro localizado nas hortas de São Bento. Outro roteiro era por Alagoinhas, parada importante para a carne que vinha de Sergipe Del Rey, atravessando a bacia do Rio Itapicuru. Dependendo das condições de viagem, as boiadas que pastavam nas soltas de Morro do Chapéu encontravam as que desciam de Pernambuco, através das Vilas de Juazeiro e de Santo Antônio das Jacobinas, e tomavam a direção que margeava o Rio Jacuípe até Feira de Santana.[264]

Com a construção da estrada Feira de Santana a Salvador, concluída em 1859, deu-se a infraestrutura necessária para a atividade de corte e venda de carne nos talhos municipais, e o estabelecimento dos Currais do Conselho, onde os animais descansavam por oito dias, antes de serem destinados ao matadouro público. Os Currais do Conselho eram localizados nos limites da cidade, em Cabrito e Pirajá.[265]

No Matadouro, além do administrador e do escrevente, havia os responsáveis pelo trabalho braçal, que eram os curraleiros responsáveis pela condução do gado do pasto, para preparar os animais ao abate, e também pela condução da carne aos açougues, assim como couros e vísceras; os magarefes, que podiam chegar a cem, executavam a matança e o corte, um trabalho considerado duro e sujo, geralmente executado por negros, muitos deles, africanos forros, e por sinal, há registros de que muitas vezes estes aproveitavam para roubar a carne oriunda do trabalho que desenvolviam. Trabalhavam sob a

direção do capataz, que era indicado pela Câmara.[266] Assim, o estágio final do comércio da carne era nos açougues.

As dificuldades eram muito grandes nos caminhos terrestres, as viagens que partiam de Jacobina, se feitas sem paradas longas, duravam de nove até 15 dias. E a partir das províncias além do São Francisco até Feira de Santana, o tempo dobrava ou mesmo triplicava, forçando paradas estratégicas mais longas, para descanso dos bois e das tropas.[267] De acordo com Richard Graham, mesmo com tudo isso, nem todo gado chegava por terra. Em 1830, cerca de 40% do gado da cidade desembarcava na praia, em lotes de 23 a 50 cabeças, e em 1833, o ancoradouro de Água de Meninos foi designado para o desembarque de reses que partiam para o pasto, no entanto, muitas pessoas desobedeciam a isto desembarcando em outros pontos, vendendo a carne clandestinamente para fugir da cobrança de impostos.[268]

Além do flagelo das secas, também haviam os atoleiros formados durante os períodos das chuvas. Tudo isto remetia para a possibilidade de parte desta carne dar entrada na capital, pela via marítima, desviada por meio dos portos localizados ao longo do Recôncavo. Durante as secas de 1857/1860, a entrada de gado do São Francisco para Salvador deu-se de forma regular. Já as epidemias da década de 1850 são apontadas como causadoras da falta de carne em Salvador. Situação que se agravava ainda mais, pois nestes períodos, aumentou-se a procura pela carne verde, uma vez que os alimentos marinhos eram suspeitos de causarem contaminação por cólera,[269] o

que fez com que o preço da carne disparasse, chegando ao consumidor a 3$840 e 4$480 a arroba.[270]

Farinha de mandioca...

A farinha de mandioca que abastecia Salvador e sua *hinterland* era produzida em vilas e comarcas localizadas ao longo do litoral baiano, como S. Mateus, Caravelas, Porto Seguro, Camamu, Cairú, Aldeia, Maragogipe, e Nazaré, esta última, considerada como grande centro distribuidor para a capital e seu entorno.[271] E com o passar dos anos, outros centros produtores foram surgindo como Alcobaça, Barcelos, Maraú, Valença, Santarém, Barra do Rio de Contas, Cachoeira, Canavieira,[272] na zona costeira, e também Alagoinhas, Ilhéus, Santo Amaro, e Feira de Santana, na direção do interior do continente.[273]

A farinha de mandioca era o mais importante e necessário gênero alimentício, por ser o que nutria a população de Salvador e Recôncavo, especialmente os escravos. Observa-se na Tabela 8 que a entrada de farinha no Celeiro Público entre os anos de 1861 a 1865, verifica-se a irregularidade deste movimento. Nos meses de abril e maio de 1861, abril, agosto e setembro de 1862, março e setembro de 1863, e julho de 1865, houve uma grande alta na entrada do produto no Celeiro, enquanto no ano de 1864 não se observou alterações significativas neste volume.

Meses	1861	1862	1863	1864	1865
Janeiro	-	4.294	3.415	2.747	2.695
Fevereiro	-	2.603	2.615	2.056	2.952
Março	-	3.936	5.879	3.940	3.385
Abril	18.860	6.971	3.374	2.269	3.699
Maio	14.846	4.569	4.250	3.121	3.596
Junho	8.047	3.903	3.268	4.197	5.192
Julho	5.360	6.454	3.323	4.109	36.860
Agosto	3.871	6.037	4.120	3.396	5.973
Setembro	2.836	6.796	6.552	3.498	2.675
Outubro	5.207	1.967	1.602	3.200	2.717
Novembro	3.495	3.291	3.187	3.577	-
Dezembro	2.087	4.634	2.699	2.274	-

Tabela 8 – Entrada de farinha de mandioca (em alqueires[274])

Fonte: AMS. Entrada de farinha de mandioca no celeiro público – Arquivo Municipal. 1861/64 – Livro 55.1; 1865 – Livro 55.2.

O abastecimento era garantido por mar, a partir da saída do produto pelos portos das áreas produtoras do Recôncavo, principalmente de Nazaré das Farinhas, embarcado em saveiros e canoas, mas também por meio da importação de farinha oriunda de outras praças. Com a introdução das ferrovias, o escoamento terrestre do produto originário de Feira de Santana tornou-se mais fácil, tendo ainda a sua produção ampliada como consequência do desmembramento das grandes propriedades, em pequenas unidades rurais, que assumiram a forma de sítios integrados na lavoura de manutenção,[275] e também de Alagoinhas, região que começou a se destacar como fornecedora de farinha para a capital a partir de 1860, devido a uma postura

provincial que determinava o cultivo de subsistência ao menos uma vez por ano, aos produtores alagoinhenses, sendo alguns destes, a mandioca, o inhame, a batata doce, dentre outros. Ilhéus também foi uma região que se destacou a partir da década de 1860, pois em 1864/1865, exportou para Salvador 2.656 sacos de farinha,[276] no valor de 5:312$000 e 4.444 sacos, no valor de 6:252$400, respectivamente.[277]

Nos distritos produtores de mandioca da antiga Comarca de Porto Seguro, no Extremo Sul da Bahia, Caravelas, Vila Viçosa, Alcobaça e Prado, tiveram as remessas para a capital reduzidas ao final da década de 1840. Nos distritos de Camamu, Maraú, São Miguel e Rio de Contas, vinculados à antiga Comarca de Ilhéus, a produção de farinha permaneceu crescente, mesmo nas décadas de ascensão da economia exportadora com crescimento das demandas de cacau e café. Em Camamu e Valença a produção duplicou, e em Rio de Contas, esse crescimento foi até maior, sendo que em 1864, Ilhéus exportou mais de 2.600 alqueires de farinha, e no ano seguinte, mais de 4.500, dado significativo para uma região que antes não produzia excedente comerciável de farinha.

Já no Recôncavo, Vilas como Nazaré e Maragogipe, que ao final do século XVIII passaram a conhecer a concorrência da produção farinheira com a de açúcar para exportação, a mandioca não foi abandonada. Sendo assim, continuou a fornecer farinha para abastecimento, principalmente da capital.[278] Jaguaribe superou o excedente comerciável em mais de 30% ao longo do século XIX, e os municípios do entorno da

Baía de Todos os Santos, forneciam mais da metade da farinha que dava entrada no Celeiro Público de Salvador.

Figura 9 – Recôncavo Baiano – Salvador, Nazaré, Cachoeira, e outros...

Fonte: Disponível em: <http://dhost.info/etno/capoeira/cld_hist_capo.htm>.

Os lavradores do sul do Recôncavo produziam não só farinha, mas também uma variedade ampla de gêneros para abastecimento do mercado interno. Na feira de Nazaré havia comércio dos seguintes produtos: farinha, feijão, milho, limões, caju, bananas, melancias, ananases, quiabo, repolho, dendê, pepinos, jacas, maxixe, cocos, verduras, ovos, gamelas, algodão em pano, sabão, azeite de dendê, bois, galinhas, frangos, patos e perus, tabaco em corda e em pó, açúcar, aguardente e rapadura. Durante grande parte do século XIX, foi este mercado o maior centro abastecedor da praça soteropolitana.[279]

Em todos estes centros temos a ação dos atravessadores, que tinham por prática açambarcar o produto direto da fonte produtora, antes mesmo de sua circulação. Em Feira de Santana, não era permitido o comércio de farinha ou qualquer outro gênero alimentício antes das 14 h, com o intuito de atender a demanda local.[280] A depender da circunstância, Salvador poderia desempenhar o papel de exportadora ou de importadora do produto, recorrendo ao comércio interprovincial em épocas de crise, adquirindo farinha proveniente do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Espírito Santo, Sergipe, e Paraná. E nas épocas em que o mercado externo tornava-se mais atraente ao comerciante, as praças mais alcançadas pela exportação eram Alagoas, Pernambuco, Espírito Santo, Sergipe e Ceará.[281]

A alta observada em 1865 pode ser atribuída à situação política do sul com a guerra do Paraguai, o que estimulou a exportação para o norte do império, não só de farinha, como também de feijão, milho e carne seca. A estabilidade dos dados de entrada no ano de 1864 pode ter ocorrido por conta do controle dos monopolistas, que desviavam o gênero para exportação, e assim, restringindo a entrada ao Celeiro da capital baiana.

A Associação Comercial da Bahia, monopolistas, açambarcadores...

A cadeia de ligações que compunha as redes de comércio começava pela maioria dos donos de venda que formava o elo inferior, além dos vendedores de rua, num longo sistema de

comércio e crédito. Na outra ponta estavam os comerciantes de larga escala, ligados aos senhores de engenho, que participavam do comércio transatlântico, exportadores de açúcar e tabaco, importadores de manufaturados europeus, e muitos deles haviam sido grandes participantes do comércio de escravos. Comerciantes intermediários, mesmo não se envolvendo com o comércio internacional, construíam amplas redes com o interior, especialmente nos arredores do Recôncavo, além de abastecer os merceeiros de Salvador e disputar contratos de fornecimento para o exército, bem como vender para instituições como o Hospital da Santa Casa.[282]

Lojistas e donos de venda não podem ser confundidos com a elite do comércio, eles se concentravam em pequenas vendas e mantinham estoques limitados. Muitos nem eram registrados na Junta Comercial. Do comércio interno, os que possuíam uma prática mais criticada, tanto pela população quanto pelas autoridades, eram os comerciantes de farinha de mandioca e de carne, acusados de impedir a entrada do gênero, estocarem ou deslocarem para outras praças a fim de manipularem com os preços na medida em que provocavam escassez. A forma de organização e atuação política desses e dos demais comerciantes se dava por meio da ACB. Comerciantes, trapicheiros, agricultores e outros setores que representavam o grande capital baiano foram pioneiros em sua associação de classe.

Criada no dia 15 de julho de 1811, por iniciativa do Governador D. Marcos de Noronha e Brito, o oitavo Conde dos Arcos, que em carta endereçada ao Conde de Linhares, pediu

a aprovação da Coroa para a criação de uma casa destinada ao corpo do comércio, onde tivessem lugar as transações, costumes e estilos da classe comerciante na Bahia, a Associação Comercial da Bahia destacou-se como a primeira entidade de classe do Brasil e a mais antiga das Américas. Em 1840, a pioneira Praça do Comércio reorganizou-se como Associação Comercial da Bahia, regida por estatutos próprios, e com os seus administradores eleitos por um colegiado. O advento do primeiro Código Comercial do Brasil - Lei nº. 556, de 25 de junho de 1850, e a instalação do Tribunal do Comércio da Província, em 13 de janeiro de 1851, contribuíram para o fortalecimento da ACB.[283]

A Postura da Associação Comercial da Bahia reafirmou sua condição principal de órgão de classe que ao relacionar-se com os diversos setores econômicos da Bahia, jamais escapou das tramas políticas. Desde 1840, a ACB passou a ser regida por Estatutos que tratavam de problemas cotidianos, especialmente a contribuição dos associados. Estes Estatutos visavam, do mesmo modo, atender aos interesses econômicos que a entidade representava. Até o final do Império, a Associação manteve-se como entidade representativa dos interesses voltados para os setores ligados à agroexportação, ora colaborando com os grupos dirigentes, quando solicitada, ora tomando iniciativas reivindicatórias em face de questões que afetassem direta ou indiretamente seus associados.

De acordo com os Estatutos, a exemplo do que ocorria com as instituições dos operários, era proibido à Associação Comercial da Bahia ter envolvimento direto com a política,

no entanto, com o passar dos anos, assumiu um papel menos aparente para diretamente interferir junto às classes dirigentes do Estado e do País. Por essa razão, alinhada ao comportamento da entidade como grupo econômico e as formas e meios utilizados pela Associação para levar suas proposições às instâncias da decisão política, tornaram-na definível como grupo de pressão. A instituição constituiu-se então como entidade política e econômica na medida em que seu conteúdo econômico tornou-se evidente a partir do estabelecimento dos setores de atividade a que se ligavam os sucessivos diretores e do exame de suas reivindicações.

Figura 10 – Associação Comercial da Bahia

Fonte: Disponível em: <http://www.acbahia.com.br/textos.asp?id_coluna=19>.

Figura 11 – Associação Comercial da Bahia

Fonte: Disponível em: <http://www.acbahia.com.br/textos.asp?id_coluna=19>.

Figura 12 – Associação Comercial da Bahia

Fonte: Disponível em: <http://www.acbahia.com.br/textos.asp?id_coluna=19>.

Uma categoria de comerciante muito questionada pela população era o atravessador ou açambarcador, que compreendia um tipo de negociante que atuava como espécie de testa de ferro dos comerciantes de porte e financiadores das transações comerciais inescrupulosas, a ação das autoridades frente a estes geralmente esbarrava na influência política que o segmento possuía. Em fevereiro de 1857, por conta da repressão

à compra antecipada de gêneros alimentícios, registrou-se a prisão de alguns desses atravessadores e vendedores de farinha, sendo que todos acabaram sendo soltos no mesmo dia.[284]

Tornava-se então, difícil o controle ou organização do abastecimento na cidade. Na Câmara travava-se uma luta para exercê-lo, e quando se conseguia, mal dava para mantê-lo, pois as pressões forçavam a queda das medidas adotadas. No caso da farinha de mandioca, as casas comerciais atuavam livremente, interceptando o produto e controlando a quantidade que seria lançada no mercado, armazenavam grandes quantidades de farinha de mandioca, visando o momento oportuno de comercializar, geralmente sinalizado quando estes estavam diante da escassez e consequente exploração dos preços. Também se desviava grande quantidade para outros centros consumidores, sempre em busca de uma maior margem de ganho. Com tudo isso, a Cidade de Salvador sofria com a desorganização e irregularidades, estando sempre precariamente abastecida, sujeita a disposição dos detentores do capital, representantes das forças dominantes do comércio local.

Os grupos de companhias comerciais controlavam o mercado, ficando então o abastecimento da cidade, muitas vezes, dependente destes. A relação de parte desses comerciantes de farinha com a Associação Comercial da Bahia, talvez justifique a defesa desta casa pela liberação comercial deste produto. Assim, os grupos associados a esta exercia pressão junto ao governo provincial, e interferiam

para a suspensão de quaisquer posturas, ou medidas, que se confrontasse com seus interesses.

O O povo compreendia que era vítima da ação destes manipuladores. Durante a revolta do dia 28 de fevereiro de 1858 a população fazia referência, tanto ao preço da farinha e ao comércio de retalho, bem como pedia a expulsão de portugueses. Clamavam pela deportação de Azevedo, acusado de ser um dos grandes monopolistas de carne, acreditando que, com isso, se obteria o produto mais barato para o consumo – "Porque não se enforcam os monopolistas da cidade?" – gritavam.[285] Entendiam os revoltosos que a razão para o elevado dos preços praticados sobre os produtos alimentares básicos, se dava por conta da manipulação realizada pelos comerciantes.

Acontece que a distribuição da farinha de mandioca na área metropolitana de Salvador fazia-se não apenas nos celeiros, mas também, através de um comércio realizado nos armazéns, alguns escritórios comerciais e no mar. Em se tratando dos celeiros públicos, a farinha era vendida por comerciantes como Domingos Gonçalves Ferreira Bastos, e em barracas da Praça de Santa Bárbara, bem como nos armazéns de negociantes como Barbosa e Sobrinho. Existiram vários escritórios comerciais no ramo como o de José Santos, Souza Lima e Irmãos,[286] Souza Reisenburger e Cia. No mar, patachos e brigues nacionais como o Calado, Belizário, Conceição, Galeota elíptica, e outros, transportavam o produto sob a responsabilidade de comerciantes, que, além de venderem a

farinha no porto ou no mar, faziam-no também em terra, entre eles, destacava-se Antônio Pereira da Silva Paranhos e Joaquim Lopes de Carvalho e Cia.[287]

Ellen Ribeiro destacou em sua pesquisa acerca do comércio de farinha em Salvador, os seguintes comerciantes que atuaram na praça entre 1850 a 1870: Antônio Ferreira Fontes e Cia, que vendia na Brigue Mercantil, e comercializava com farinha importada de Santa Catarina; Antônio Pereira da Silva Paranhos, no Mercado Santa Barbara nº. 83; Barbosa e Sobrinho, Rua Nova da Alfândega nº. 8 e Rua Direita do Comércio nº. 44; Costa e Filhos, Rua Nova das Princezas nº. 12; Domingos Gonçalves Ferreira, Celeiro Público, na Praça Santa Bárbara e na Rua Direita do Comercio nº. 7; Joaquim Lopes de Carvalho e Cia, Brigues Nacionais, Belizário e Conceição; José Dias Ferreira Mendes, Patacho Amazonas e Rua Nova do Commercio nº. 13, 3º andar; José D. Sanctos; Manuel José Ferreira Júnior, Rua dos Algibebes nº. 9; Matheus dos Sanctos e Irmãos, Celeiro Público; Crede e Marques, Embarcação Pombal; Serafim Pinto Martins, Rua Julião, números 25/35; Souza Lima e Irmãos, Patacho Audaz II, vendia farinha de S. Matheus; Souza Riesenberguer e Comp., Rua dos Ourives nº. 13.[288]

Dentre os comerciantes de farinha do período é possível citar dois deles que também eram produtores. Produziam na área litorânea da Barra de Rio de Contas e Camamu, enviando a produção para a capital da província. Tratava-se dos Senhores José Martins e Lima e Raimundo Martins de Mattos.[289]

Alguns monopolistas adquiriam o produto nos portos antes deste chegar ao Celeiro. A ação alcançava o interior da Província, estendendo-se a vilas através de remessa de mandatários que utilizavam pagamento prévio para requisição do produto. Os monopolistas muitas vezes atingiam todos os setores que envolviam, desde a produção até o transporte, e o comércio do produto, como se observou na região de Camamu, por exemplo, onde o português Raimundo Monteiro de Mattos, produtor e comerciante de cereais e farinha, conseguiu atender a mercados maiores, como o da capital, envolvendo tulhas para armazenamento, lanchas para transporte e emprego da mão de obra escrava. Financiava ainda a lavoura dos roceiros, seus vizinhos; assumiram então, estes lavradores mais carentes, o compromisso de vender-lhe o produto. As terras utilizadas eram propriedade da fazenda Acarahy, pertencente ao sogro do próprio Sr. Raimundo.[290]

Uma parte das produções locais era vendida a intermediários, que levavam ao consumo na cidade do Salvador, como se observou em Barra do Rio de Contas, com os produtos oriundos da fábrica do senhor João Martins de Leite. Segundo Ellen Ribeiro, eram raros os grandes produtores de farinha, em geral, prevaleciam os pequenos produtores, que concentravam o destino de sua produção nas mãos dos mesmos atravessadores. Já os considerados grandes produtores se empenhavam, eles mesmos, também na grande especulação do comércio.

Os atravessadores apoderavam-se da farinha no mar, comprando-a por atacado e impunham os preços ao consumidor, tornando-se assim senhores absolutos do mercado. Possuíam duas ou três tulhas no Celeiro e, estes, exploravam o produto básico alimentar. Tem-se também, que os grupos de comerciantes que atuavam no mercado da capital eram possuidores de tulhas e, promoviam estocagem do produto a fim de controlar a oferta, forçando assim, a elevação dos preços. Algumas eram Companhias associadas a estrangeiros, como foi o caso da Companhia Comercial de Souza Riesenburguer.

A presença do produto no mercado dependia, geralmente, dos revendões, que não supriam as necessidades da população. As críticas, que se destinavam a estes, refletiam a má distribuição e os altos preços praticados. Mesmo quando medidas restritivas eram tomadas, o intermediário impunha o monopólio, adquirindo o produto até dentro do próprio Celeiro Público. Era o controle, justamente dos possuidores de tulhas no Celeiro, eliminando a possibilidade de concorrência.[291] Entre os comerciantes, destacaram-se ainda pessoas de grande prestígio social participando de atividades comerciais ligadas à farinha de mandioca, alguns destes, ligados à diretoria da Associação Comercial da Bahia (ACB).

Um exemplo de comerciante de farinha de Salvador, de grande destaque social foi Manuel José do Conde, nasceu em Vitória, Freguesia do Guadalupe, Ilha Graciosa, em 1835, teria migrado clandestinamente para o Brasil com apenas 18 anos.

Analfabeto, viveu como padeiro em Salvador e Cachoeira. Entretanto, Manuel José do Conde foi expandindo os seus negócios, primeiro com o comércio de farinhas, atividade que manteria durante toda a sua vida, mas alargando depois a sua atividade aos negócios de importação, exportação e couros. Adquiriu uma ilha no Rio Paraguaçu, hoje denominada ilha da Mata-Onça, onde construiu armazéns. Em 1853, centralizou seus negócios em Salvador, pouco depois, já comerciava com Portugal e com os Estados Unidos, e tinha o seu próprio brigue, o Conde, que usava para transportar açúcar e couros para Lisboa, trazendo de volta a Salvador materiais como o trigo e a farinha. Fez-se também acionista de alguns bancos e seguradoras, concomitante à sua entrada nos circuitos do grande capital. A família fixou-se junto à igreja do Rosário, que daria depois o nome ao título de Visconde. Adquiriu progressivamente múltiplos prédios na vizinhança e alguns armazéns, e os Trapiches Primeiro, Segundo e Terceiro Gomes, além de outros, como o União e o Gaspar. Em1864, foi admitido como irmão da Santa Casa de Misericórdia de Salvador e em 1866, realizou-se como comendador da Ordem da Rosa. Ao passo que a esta altura já havia reorganizado os seus negócios, fundou a empresa Conde e Cia, que em 1875 passou a designar-se por Conde Filho e Cia. A empresa teve como sócios o filho, Manuel José Conde Jr., que passou a gerir a empresa, e um genro. Em 1875 foi feito Visconde do Rosário.[292]

Manuel José do Conde expressa bem, um tipo de perfil que veremos entre estes grandes comerciantes.

Geralmente, homem vindo de Portugal e que fez fortuna trabalhando no Brasil. Quanto às estratégias utilizadas, eram diversas, inclusive quando estes percebiam a possibilidade de queda de preço do produto no mercado interno, devido à superprodução, eles atuavam esvaziando a oferta por meio da exportação do produto. A ideia de atuação também consistia em adquirir a farinha no próprio local de produção, antes mesmo de este penetrar nos centros distribuidores para a capital. Diante disso, pode-se listar como razões que explicam a carestia da farinha de mandioca: a concorrência exercida na cidade entre os consumidores locais e os tripulantes de navios ancorados no porto que se abasteciam na cidade; a escassez do produto seja essa real ou provocada pela ação dos monopolistas; a exportação da farinha de mandioca para outros centros, com ampliação da atuação dos açambarcados agindo no interior da província, controlando a entrada do gênero nos centros urbanos; armazenamento da farinha em grandes estoques, promovendo colapso no abastecimento.

Sobre o armazenamento do produto, o jornal da Bahia de 26 de janeiro de 1861, bem como uma denúncia da comissão dos celeiros públicos em 23 de abril do mesmo ano, atestam a deterioração de quantidades consideráveis de farinha estocada no próprio Celeiro Público. A Câmara Municipal exigiu que toda a farinha deteriorada fosse devesse ser retirada do depósito e lançada no mar. Em maio foram lançados 810 alqueires de farinha de mandioca podre pertencentes à Cia Matheus dos

Santos e Irmãos. Segundo a historiadora Ellen Ribeiro, outros casos semelhantes aconteceram.[293]

> Alguns açambarcadores, como Matheus dos Santos e Irmãos, os proprietários do armazém numero nove, do Pillar, armazenaram farinha durante muito tempo a espera de melhores preços, o que levou a deterioração do gênero. As denuncias dão conta de 500 sacos podres e cerca de mil.[294]

Com tudo isso o sistema de abastecimento de Salvador se mostrava irregular e desorganizado, com uma estrutura de mercado essencialmente monopolista e açambarcadora, sem perspectiva de priorizar a necessidade da população, vez que o lucro se impunha como meta prioritária, e a ação oficial não conseguia anular nem ao menos minimizar os efeitos da especulação.

Além do comércio de farinha, a população também denunciava o controle do mercado de carne, os comerciantes de charque que dominavam as principais praças nacionais, inclusive a Bahia, se beneficiaram das condições oferecidas pela região do Rio da Prata. Este comércio de alimento vigorou desde o período colonial como uma alternativa à escassez de produtos básicos. As relações com o Rio da Prata eram, inicialmente, uma soma de negócios ilegais e esporádicos, passando a estruturas sólidas e duradouras, com transportes em consignações de navios e casas comerciais que existiram por todo o século XIX.

Os principais comerciantes da praça baiana que faziam consignação da carne de charque eram Joaquim Pereira Marinho, Francisco José Godinho, Antônio Ferreira Pontes, e Francisco Broxado Chaves. Outros também citados na documentação, principalmente após a década de 1870, foram Francisco Fernandes Mesquita, Antônio José de Sousa Belens, Manoel José Bastos, Francisco Cardoso e Silva, José Rodrigues da Costa, Raymundo Pereira de Magalhães. Os portugueses eram os mais destacados no domínio da praça comercial baiana, especialmente nas transações com a região da Prata. Alguns utilizavam embarcações, muitas vezes estrangeiras, em consignação, outros possuíam a própria frota mercante.

Joaquim Pereira Marinho era natural de Vila Cova de Lixa, em Portugal, e recebeu os títulos de Barão, Visconde, e Conde Pereira Marinho. Foi um comerciante que enriqueceu do tráfico de escravos e outras atividades comerciais. Possuía diversos navios que mercavam com a Costa Africana desde 1839, e estima-se ter realizado 39 partidas para esse destino. Somente a embarcação "Andorinha" teria feito dez viagens, rendendo-lhe 47 mil libras esterlina, apenas pelo frete. A sua firma era uma das mais importantes casas de comércio, mercadoria e escravos. Sua riqueza resultou, em parte, da atividade de agiota com cobrança de 2% ao mês, assinava crédito para outros comerciantes de charque, e possuía embarcações para transporte de mercadorias, além de distribuir letras de câmbio com sua assinatura que, segundo Pierre Verger, eram bastante disputadas. Ocupou posições

destacadas nos meios comerciais, e foi apontado como o maior açambarcador baiano, foi muito influente na Associação Comercial da Bahia, fundador do Banco da Bahia, em 1857, e Diretor da Companhia Estrada de Ferro de Juazeiro.[295]

Para que se tenha uma ideia de sua fortuna, na relação de bens do casal Pereira Marinho, constante de seu inventário tem-se 111 propriedades, inclusive um palacete, espalhadas pela Freguesia da Vitória (totalizando 689.464$800), e mais, 18 na Freguesia de São Pedro (totalizando 87.700$000), oito na Freguesia de Santana (31.000$000), treze na Freguesia da Sé (92.800$000), quatro na Rua do Paço (23.500$000), seis no Santo Antônio (11.100$000), quatro na Freguesia de Brotas (1.600$000), oito na Freguesia da Penha (17.000$100), oito na Freguesia das Mercês (23.000$000), oito na Freguesia do Pilar (78.000$600), inclusive metade do Trapiche Querino, então avaliado em 35.000$000, quarenta e um imóveis na Freguesia da Conceição (498.000$100), um na Freguesia de São Pedro (500$000), e diversos outros em Aracaju, Nazaré e Tapera. Possuía ainda muitos Títulos e Ações em empresas no Brasil e em Portugal, onde também possuía bens, além de títulos da dívida Espanhola.[296] Com a proibição do tráfico de escravos, Pereira Marinho manteve a atividade de forma ilegal por algum tempo, e utilizava a carne seca adquirida no comércio com o sul para implementar transações na costa africana.

Pereira Marinho possuía uma Companhia de Comércio, a Pereira Marinho e Cia., fundada em 1849, cujos investimentos se concentravam na cabotagem e no comércio exterior. Os

destinos mais comuns de suas embarcações eram os portos do Rio Grande, e de Montevidéu.[297] Com o fim do tráfico de escravos manteve o comércio com os portos do sul e diversificou a sua atuação envolvendo-se em empréstimos a juros, na compra de inventários e execução de hipotecas, negócios com navios, e imóveis urbanos. Consolidou-se como um dos grandes monopolistas do comércio de carne de charque na Bahia.[298]

Como agiota Pereira Marinho estendia crédito a outros comerciantes, inclusive para a venda da carne salgada, tal qual fazia com Luiz Manoel da Rocha, Português dono de dois armazéns, uma loja de alimentos na cidade baixa, donde no andar de cima abrigava a sua residência, e um total de 13 casas, algumas destas, ele alugava, e outras comportavam mais lojas. Possuía ainda cavalos, 26 escravos, incluindo uma vendedora de rua. Trazia os produtos que vendia em dois barcos a vela, dos quais também era proprietário. E do mesmo jeito que ele, ao morrer, em 1853, deixou uma significativa dívida junto a Pereira Marinho, ele também era credor, pois emprestava dinheiro a juros, bem como também vendia fiado.[299]

A relação de Pereira Marinho na região da Prata se dava desde o comércio negreiro. Como o governo Uruguaio possuía licença para importar "colonos negros", esta praça acabava sendo utilizada pelos traficantes para promover a entrada de escravos clandestinos no Brasil, por meio de reexportação daqueles que entravam por Montevideo, o que culminou com a aproximação destes traficantes com os negócios na região. Com o fim do tráfico Pereira Marinho passou a se dedicar, exclusivamente,

aos negócios de carne no Uruguai. No ano de 1861, o governo uruguaio rompeu o acordo assinado em 1858, que determinava a isenção de imposto do charque em território brasileiro, criando uma condição de concorrência desigual para o Rio Grande do Sul, o que fez desenvolver ainda mais o comércio entre a Bahia e a Prata, pois os comerciantes buscavam obter as vantagens perdidas no comércio com os gaúchos.[300]

Pereira Marinho exerceu ainda a função de Vice-Cônsul da Argentina no Brasil, entre 1851 a 1865, condição que o beneficiou em suas atividades com o Rio da Prata. Após o seu desligamento do Consulado, indicou como sucessor o seu próprio filho, Joaquim Elísio Pereira Marinho, que permaneceu na função até 1875, e acumulou com o cargo de Encarregado do Consulado da Venezuela a partir do ano de 1869, mantendo sempre as atividades comerciais do pai na região.[301] Joaquim Elísio também presidiu a Associação Comercial da Bahia por dez anos, de 1870 a 1880, tendo sido uma personalidade muito influente na atuação da ACB.

Pereira Marinho era constantemente acusado de controlar a entrada da carne seca no porto de Salvador, a fim de promover escassez e com isso elevar os preços praticados. Muitas vezes os navios passavam muitos dias ancorados. Em 1857, tem-se notícia que a Cruzet e Fernandes, consignada, teria chegado em 11 de agosto a Montevideo, e retornado à Bahia apenas em 5 de setembro portando 3.500 quilos de carne seca. Esta demora se atribuiu ao controle da oferta do produto na praça soteropolitana, pelo comerciante Pereira Marinho.[302] Uma

instrução Provincial de 1878 punia, com imposto de 2% sobre o valor do carregamento de charque, os navios que demorassem a descarga por mais de 20 dias, buscando com isso evitar a criação artificial da carestia do gênero. Têm-se registros de que Pereira Marinho recorrera da aplicação desta multa:

> Marinhos Companhia, consignatários da Escuna Dinamarquesa – Anima – procedente de Montevideo, com carga de xarque, recorre para Vossa Excelência para a decisão da inspetoria da Alfândega que impoz ao dono d'aquela mercadoria a multa de 2% além de declara-lo sujeito de egual imposto sobre o valor do carregamento na forma do artigo 19 das instruções de 10 de utubro do anno passado.
>
> Não negão os recorrentes que, depois de vendida e descarregada parte da carga da escuna, ficou por alguns dias interrompida essa descarga por não terem aparecido compradores para o resto do xarque: - o que negão, porém , é que a interrupção da descarga , quando motivada por esta causa ou por outra independente da vontade do dono da mercadoria ou de seos representantes.
>
> E foi por isso que prevendo hypothese de dar-se começo a descarga dentro dos 20 dias, e desejar-se suspende-la indefinidamente sophismando assim a lei – sabiamente entende o governo dever nas instruções de 10 de outubro prevendo essa hypothese e puni-la muito mais severamente do que a primeira, isto é, impondo n'aquele caso, além do imposto uma multa [...]
>
> Assim, no caso vertente, ocorria que, além de muitos outros navios de xarque, pertencentes

> ou consignados à Casa dos Recorrentes a saber: Marinho 6º, Marinho 7º, Marinho 9º. Marinho 13, Voluntaria e Adelaide.
>
> Ora, conprehende-se facilmente que, não podendo apparecer no mesmo tempo compradores para todos os carregamentos, nem podendo os Recorrentes estabelecer preferencia na venda em que alguns navios em prejuízo dos de outros. Tinha forçosamente de ficar interrompida em um ou alguns deles a venda e a consequente descarga até que esgotados os carregamentos preferidos pelos compradores, tivessem outras possibilidades de encontrar sahida.
>
> Foi isto exatamente que motivou a ficar interrompida apenas, e não suspensa, porque os Recorrentes nenhuma ordem derão no sentido de suspender-se ali a venda a quem a pretendesse, e desde que não apparecerão compradores, não haviam eles de alugar em terra um deposito para remover a carne para ali, no que só haveria ônus para eles, sem alcance algum em relação à lei, que desejava activar a venda, e não tem, e nem pode ter em terra, em que fique guardada.[303]

Recorreu desta multa algumas vezes tendo, no entanto, de pagá-la. Há registros também de que num intervalo de dois meses, de 20 de maio a 23 de junho, houve descarga de dez navios consignados a Marinhos Cia., com carga de charque, o que evidencia o predomínio do mesmo neste negócio.[304]

O comércio de charque com os portos do Rio Grande do Sul e da região platina consolidou um monopólio do grupo português na Bahia, Pereira Marinho teria disputado

a liderança deste monopólio com Pedroso de Albuquerque, no entanto, outros grandes comerciantes portugueses como Francisco José Godinho, também possuíam boa participação neste negócio.[305]

Antônio Pedroso de Albuquerque, apesar de nascido no Rio Grande do Sul, também recebeu títulos em Portugal, de Visconde e Conde Pedroso de Albuquerque, além de Comendador da Ordem de Nossa Senhora da Conceição de Vila Viçosa, foi também agiota e um dos grandes traficantes de escravos de Salvador que soube diversificar seu capital após a proibição do tráfico em 1850. Possuía 20 navios no período de 1824 a 1841, e após 1850 inaugurou a fábrica de tecidos Todos os Santos, em Valença, a maior do Império. Foi proprietário da Companhia de Vapores Bonfim e Santa Cruz e era um dos diretores da Companhia de Navegação Bahiana. Ele executou várias hipotecas de *plantations* no Recôncavo tornando-se destacado proprietário de terras, ainda, dono de seis engenhos de açúcar, em Itaparica, São Francisco do Conde e Santo Amaro, 39 imóveis urbanos, inclusive uma casa próxima ao Matadouro, 560 escravos, conforme seu inventário de 1883. Seu escritório ficava na Cidade Baixa, em frente à baía, cuja área passou a ser denominada "Cais do Pedroso".[306]

O Comendador José Godinho, português, foi outro grande comerciante que atuou na Bahia do século XIX. Morador do Pilar, local onde moravam os comerciantes com suas famílias, próximos a área comercial e a área portuária da capital baiana; era um destacado provedor da Santa Casa de Misericórdia e

membro da Associação Comercial da Bahia. Possuía mais de 40 casas na Bahia, sendo duas Casas Comerciais, uma em Salvador, a Godinho Paulo e Cia que registrou um lucro, em seu inventário, de 287:884$621 réis, outra em Santo Amaro. Era dono de vários navios, e transportava charque do Rio Grande do Sul e da região platina, para Salvador.[307]

Na Dissertação de Mestrado de Cleide Chaves consta que Antônio Ferreira Pontes era português, no entanto o seu inventário revela que este comerciante era brasileiro de Salvador, filho de portugueses que viviam em Braga, era ele Bacharel em Física e em Matemática, Engenheiro Geógrafo Civil formado pela Politécnica do Rio de Janeiro. Era acionista do Banco da Bahia, Banco Mercantil, Sociedade Trilhos Urbanos e Sociedade do Comércio. Investia também no setor industrial com criação de fábrica de tecidos. Era sócio de Francisco Fernandes Mesquita, na firma Pontes e Cia., utilizava navios em consignação no comércio com o Rio da Prata e o Rio Grande.[308]

Dentre seus bens constam 12 escravos, sendo dois africanos, uma casa de sobrado, localizada à Estrada da Vitória, com terreno até o Campo Grande, avaliada em 50:000$000 (cinquenta contos de réis); uma casa, localizada na Freguesia de São Pedro, que pertenceu ao seu irmão José Ferreira Pontes, avaliada em 38:000$000 (trinta e oito contos de réis); uma casa, localizada na Rua Poeira, freguesia de Santana, em que residiu Antônio Jesuíno da Costa, avaliada em 12:000$000 (doze contos de réis); dois terrenos situados na ladeira da Graça, foreiros ao Mosteiro que ali se encontra, um avaliado em 1:600$000

(um conto e seiscentos mil réis) e o outro em 2:200$000 (dois contos e duzentos mil réis); duas casas em Portugal, avaliadas em 580$000 (quinhentos e oitenta mil réis).

Na casa Comercial, possuía a quantia de 200:000$000 (duzentos contos de réis), correspondentes a 2/3 (dois terços) do fundo social; possuía ainda 2/9 (dois nonos) da fábrica de tecidos denominada "Modelo", localizada na cidade de Salvador, com razão social "Coimbra e Companhia", avaliados em 37:817$780 (trinta e sete contos, oitocentos e dezessete mil e setecentos e oitenta réis); 355 ações na Sociedade Comércio, avaliadas em 33:370$000 (trinta e três contos, trezentos e setenta mil réis); 70 ações no Banco da Bahia, avaliadas em 14:000$000 (quatorze contos de réis); 100 ações no Banco Mercantil, avaliadas em 10:000$000 (dez contos de réis); trinta quinhões de conto de réis da Sociedade Trilhos Urbanos (Elevador e Trilhos para a Barra e para o Rio Vermelho); 10:000$000 (dez contos de réis) na Sociedade Edificadora, com obras no Cais Dourado, freguesia do Pilar; 1:500$000 (um conto e quinhentos mil réis) na Sociedade Protetora das Famílias, que tem sua sede no Rio de Janeiro, sendo 1:000$000 (um conto de réis) sobre a vida de sua esposa.

Após o falecimento de Antônio Ferreira Pontes, no ano 1877, Francisco Fernandes Mesquita criou a sua própria firma Fernandes Mesquita e Cia, continuando com os negócios de carne seca com o Rio Grande do Sul e região da Prata, e dedicando-se também a indústria de tecidos. Possuía ações no Banco da Bahia,

Banco Auxiliar da Classe, Banco Mercantil, Banco Econômico da Bahia, Banco Emissor, Companhia Transportes Urbanos, Estrada de Ferro Franc-Road de Nazareth, Companhia Aquaria S. Amarense, Companhia Interesse Público, Companhia Aliança, Companhia Industrial da Estância. Possuía ainda uma casa e um sobrado na Rua do Conselheiro Pedro Luiz, antiga Rosário do João Pereira, freguesia de São Pedro, três propriedades de sobrado localizadas na Rua das Grades de Ferro, freguesia da Conceição da Praia, uma casa localizada no Largo do Barbalho, freguesia de Santo Antônio, uma casa e roça localizada na estrada da Vitória, freguesia do mesmo nome, e mais quatro casas localizadas na Freguesia da Vitória. Em seu Testamento, declarou ser Irmão da Ordem Terceira de São Francisco, do Senhor dos Aflitos e da Santa Casa de Misericórdia.[309] E a exemplo do que ocorrera com Pereira Coutinho, em 23 de janeiro de 1879, Fernandes Mesquita foi multado em 2% por retardar carregamento de carne seca na praça soteropolitana com o Patacho espanhol Jayme Millet, consignado da firma Fernandes Mesquita e Cia, tendo então de recorrer:

> Dando começo à venda de carne reconhecerão os suplicantes que não tinham ella aceitação no mercado que estava abastecido desse gênero e de boa qualidade, e resolverão remeter o aludido carregamento, no mesmo navio para Pernambuco.
>
> Na ocasião de despachar-se a carne exigia a Inspectoria d'alfandega o pagamento de R$1:852:496, importância do imposto de dous por cento sobre o valor do carregamento, de

adicionaes de três por cento, e de multa de dous por cento de conformidade o Artigo 19 das instruções citadas, como tudo verá V. Exa. Dos documentos que a esta acompanhão sob números 1 e 2.

V. Exa. Ilustrado como é, chegará a evidencia de que não tem aplicação ao caso vertente a disposição do citado artigo 19 das Instruções, que trata de estabelecer uma pena, no intuito de impedir o monopólio e a consequente carestia do gênero alimentício de primeira necessidade.

Prohibe, pois, o citado artigo 19, que, começada a descarga, não possa ser suspensa a mesma descarga, para que não fique o mercado privado de concorrência do gênero.

No caso que se trata, porém, assim não aconteceo, o contrario teve seo lugar, por que o mercado abastecido com gênero da nova safra não deo consumo e aceitação ao gênero velho e de máo beneficio como erro o deste carregamento. Com efeito a descarga não foi suspensa: a venda do gênero principiou a ser feita, o gênero esteve no mercado, a ella concorreu não sendo, porem procurado teve de ser despachado para o mercado de Pernambuco, onde preferem gênero mais barato, afim de que podesse ser procurado ali e consumido nos mercados do norte, e como é permitido, especialmente sendo gênero vindo do estrangeiro, que uma vez pagando os direitos de consumo, podem ser

despachados, sem ônus para qualquer porto do Império, assim se faz o despacho e se pagarão os direitos e multa exigida, sob protesto do direito de reclamação.[310]

Estes registros confirmam as práticas dos comerciantes, seja de retardar a entrada do gênero alimentício na Praça de Salvador, seja de desviar o produto para outro local, gerando assim, a escassez e, por consequência, a elevação dos preços praticados. No entanto, a ação das autoridades municipais, que visavam conter este tipo de manobra, ainda esbarrava na grande influência social e política desses comerciantes.

Antônio José de Souza Belens, proprietário da firma Belens Costa e Cia, faleceu em 1899 aos 60 anos, em Salvador, tendo como um dos procuradores José Pires de Carvalho. Além das suas atividades comerciais, possuía apólices da dívida pública Federal, conta na Caixa Monte Socorro, Banco Comercial da Bahia, ações na Cia *Tream Road* de Nazareth, Cia Plano inclinado do Pilar, Cia União Fabril da Bahia, e Cia Ferro Carril de Ondina. Lucrava ainda com aluguel de casas e negócios de trapiches. Possuía o Grande Mercado (Mercado do Ouro), localizado na Freguesia do Pilar, e o Trapiche Aroldo (antes Trapiche Andrade), também situado na Rua do Pilar. Possuía também, imóveis na Rua do Tingui (Freguesia de Santana), Ladeira da Saúde, Rua do Caminho Novo (Freguesia do Passo), três na Rua Raphael (Rio Vermelho - Freguesia da Vitória), sendo que uma dessas foi hipotecada à Fazenda Federal para garantia de uma execução que contra o inventariado moveu a Alfândega da Bahia, e mais duas propriedades no Porto dos Mastros (Itapagipe - Freguesia da Penha). Todas as propriedades alugadas e servindo a repartições públicas.[311]

Era ele o principal sócio da extinta firma Belens, Costa e Balalai, empresa criada com um capital exclusivamente de dívidas ativas de firma antecessora. A sua filha Estephania Belens Moreno era casada com Domingos Fernandes Moreno, a quem Antônio José de Souza Belens era credor. Ao encerramento do inventário, além da casa localizada na Rua Raphael, encontravam-se também na condição de aguardo de decisão judicial uma quantia pela qual o inventariado arrematou em hasta pública os direitos do falecido F. de Lacerda no sindicato das minas de Rio de Contas, e o débito da firma Cessionária de D. F. Moreno, cuja cessão de bens operou-se no juízo competente, sendo que nenhuma quantia havia sido retirada pelos credores, na importância de 300:000#000 e mais juros pagos aos Bancos Commercial e da Bahia pelo inventariado - 313:276#690. Era então Souza Belens um homem que unia dois ramos lucrativos: o de comerciante internacional e o de trapicheiro, além de possuir aluguéis de imóveis e outras operações em setor financeiro.

Era ele o principal sócio da extinta firma Belens, Costa e Balalai, empresa criada com um capital exclusivamente de dívidas ativas de firma antecessora. A sua filha Estephania Belens Moreno era casada com Domingos Fernandes Moreno, a quem Antônio José de Souza Belens era credor. Ao encerramento do inventário, além da casa localizada na Rua Raphael, encontravam-se também na condição de aguardo de decisão judicial uma quantia pela qual o inventariado arrematou em hasta pública os direitos do falecido F. de Lacerda no sindicato

das minas de Rio de Contas, e o débito da firma Cessionária de D. F. Moreno, cuja cessão de bens operou-se no juízo competente, sendo que nenhuma quantia havia sido retirada pelos credores, na importância de 300:000#000 e mais juros pagos aos Bancos Commercial e da Bahia pelo inventariado - 313:276#690. Era então Souza Belens um homem que unia dois ramos lucrativos: o de comerciante internacional e o de trapicheiro, além de possuir aluguéis de imóveis e outras operações em setor financeiro.

Francisco Cardoso e Silva, foi outro comerciante de origem portuguesa, faleceu em março de 1892, sendo ele viúvo e sem filhos. Deixou testamento, cujos herdeiros se dividiram entre três irmãs, cunhado, cunhada, sobrinhos, sobrinhas, afilhadas, afilhados, empregados, escravos, libertos, sócio, prima, Igreja Nossa Senhora da Piedade na Freguezia de São Pedro, Casa de Providência da Ladeira do Alho, Asilo da Mendicidade, Órfãos de São Joaquim, Casa da Misericórdia, Sociedade Dezesseis de Setembro, Igreja das Mercês, Rosário João Pereira, Capela Senhor do Bonfim, Recolhimento São Raimundo, amigos etc. E além de dinheiro, entre os bens que ficaram de herança, chama a atenção serem muitas ações do Banco Mercantil, e também da Companhia de Queimados.[312]

Outros conhecidos trapicheiros também eram comerciantes que atuavam no ramo de alimentos, tais como o Comendador José Pinto Rodrigues da Costa, que era português, natural do Porto, e residente em Salvador, também possuía casa comercial, e em 1867, adquiriu o Trapiche

Barnabé. O seu filho homônimo recebeu, em Portugal, o título de Primeiro Visconde de Alvelos, em 1908, e de Comendador da Ordem de Nossa Senhora da Conceição de Vila Viçosa;[313] Manoel José de Magalhães era soteropolitano, e herdou os negócios de comércio do pai homônimo, um Português nascido em Braga, mas que desde 1817 se fixou na capital baiana, sempre como comerciante;[314] Augusto Gomes Moncorvo, proprietário do trapiche Moncorvo, faleceu em Lisboa no ano de 1885, e declarou, em seu testamento, que deixara aos seus herdeiros, apenas valor em dinheiro que se encontrava de posse do Conde Pereira Marinho, que por sua vez, confirmou o fato da posse em conta corrente, a juros de 6% ano, o depósito de 60:000$000, em nome do amigo;[315] Antônio Loureiro Viana, Português da cidade de Viana, que recebera a Comenda da Ordem da Conceição de Vila Viçosa, e Título de Fidalgo Cavaleiro, e matriculado na praça da capital baiana como comerciante, sendo ele proprietário do Trapiche Novo;[316] Pedro Antônio Barboza, Nascido em Braga, Portugal, falecido em 1858 na Bahia, foi proprietário do Trapiche Barnabé, localizado na Rua do Pilar;[317] Agostinho Dias Lima, também Comendador da Ordem de Nossa Senhora da Conceição de Vila Viçosa, faleceu em 1890, era baiano, médico e comerciante, sócio da empresa Agostinho Ribeiro & Cia. Possuía diversas casas na Freguesia da Vitória e grandes sobrados com lojas e armazéns na Freguesia da Conceição da Praia. Esse comerciante arrematou, em leilão, parte dos bens de Francisco Ezequiel Meira, ou Comendador

Meira, inclusive o Trapiche Meira, localizado na Rua da Preguiça;[318] Joaquim Castro Guimarães, falecido em 1887, possuía diversos armazéns próximos ao cais do Pedroso, na Rua das Princesas, na Freguesia da Conceição da Praia. Tanto Joaquim Castro Guimarães quanto Agostinho Dias Lima estão citados nos processos do conflito, decorrente do ano de 1858, conhecido como "Revolta da carne sem osso, farinha sem caroço". Eram ambos, membros da Mesa Diretora da Santa Casa de Misericórdia, e apontados como agressores de três recolhidas da Instituição.[319]

Nem sempre estes proprietários administravam diretamente seus trapiches, era comum colocarem administradores para realização desta tarefa, ou ainda, simplesmente arrendarem o estabelecimento. No inventário de Marcolino Adolpho Cassiano Maia, 1869, a viúva Guilhermina da Silva Maia solicitou permanecer à frente dos negócios de seu falecido marido, que arrendara o Trapiche Meira:

> Diz dona Guilhermina da Silva Maia que tendo falecido no dia 27 do mez passado, sem testamento, seu marido Marcolino Adolpho Cassiano Maia, e não sendo possível requerer já o Inventario dos bens deixados pelo mesmo finado, porquanto antes disso é necessário que a suplicante adquira conhecimento exacto dos negócios do casal. Mas desejando ficar habilitada para gerir legalmente os mesmos negócios, e com especialidade aos que se referem ao Trapiche Andrade, cuja administração pretende continuar [...].[320]

Não parece ter sido comum a presença de mulheres entre os trapicheiros, chama também atenção o número significativo de portugueses que enriqueceram na praça baiana, ou homens que mantinham negócios em Portugal, nesta atividade, o que valeu muitas vezes título nobiliárquico daquele reino.

Outra atividade que parece ter sido muito lucrativa era a de transporte de mercadorias mar-terra. Enquanto ricos comerciantes de Salvador eram donos de um ou dois grandes navios, e senhores de engenhos possuíam barcos menores para levar seu produto ao porto, pessoas de modestos recursos poderiam participar do negócio, fosse como múltiplo proprietário, ou alugando em curto prazo, seja barco de Salvador ou do Recôncavo, ou ainda sócios articulados nestas duas extremidades. No Almanak Administrativo Mercantil e Industrial da Bahia, que parece ser bastante incompleto, constam como alvarengueiros, Antônio José de Oliveira Guimarães (Cais Dourado), José Emygdio Dias dos Reis (Beco do Peso), José Gonçalves Monteiro (Trapiche Gomes), Ribeiro & Filho (Rua Nova do Comércio), e a viúva de João Ribeiro da Silva.[321]

Estudando os inventários existentes no Arquivo Público da Bahia tem-se o exemplo de Domingos Fernandes Moreno, natural de Viana do Castelo, Freguesia de Santa Marta em Portugal, fez fortuna na Bahia, sendo possuidor de quatro embarcações sendo uma lancha com 12 pés de boca, quatro pés e seis polegadas de pontal, 33 pés de quilha, 41 de roda a roda, avaliada em bom estado; um saveiro tendo de roda a roda 5 metros e 76 centímetros; e duas canoas com 9 metros de frente e

33 centímetros de boca. Além disso, foi possuidor de 18 escravos, a maioria destes, salgadores de carne, e trabalhadores em armazéns, o que sugere que ele recebia e salgava carnes para o comércio. Também fazia parte de seus bens, diversos imóveis em várias freguesias da cidade. Respondia por duas firmas, a "Domingos Fernandes Moreno e Companhia" em sociedade com José Joaquim dos Santos Monteiro, estabelecidos em propriedades da Misericórdia à Rua Nova do Comércio, e a "Moreno e Companhia", da qual era único representante, estabelecido em propriedade própria ao Cais Dourado número 21.[322] O caso de Domingos Fernandes Moreno mostra que além de realizar o transporte das mercadorias em mar, o fazia também em terra, já que o mesmo tinha em suas posses algumas carroças. E mais, possuía armazéns que estocavam mercadorias das mais diversas, e casa comercial que as vendia. Sendo assim, ele lidava com toda a cadeia do circuito que transportava, estocava, e vendia a mercadoria.

Do mesmo modo que acontecia com os mercados de farinha de mandioca e de carne charqueada, o comércio da carne verde também legava aos criadores e comerciantes uma posição de destaque no controle de preços, dada a necessidade de abastecimento do gênero para a capital e para o Recôncavo. Os atravessadores eram em geral os próprios criadores e negociantes também chamados de marchantes. Eram possuidores de pastos localizados próximos dos locais de registros, onde os gados magros e cansados passavam pela engorda, antes de irem à revenda. Dentre estes atravessadores, mais uma vez temos a presença de pessoas de destaque político e social.

Companhias de marchantes costumavam se organizar para combinar elevação de preços do gado destinado a Salvador, ou para diminuir o envio de gado para o Registro, promovendo a falta de carne verde nos talhos, e forçando a alta de preços.[323] Quando esta ação comprometia todo abastecimento da cidade, era então considerada prática de monopólio. A companhia de marchantes era uma associação de monopolistas que comprava o gado quando este chegava ao registro em Feira de Santana, vindo de várias direções. Os criadores eram interceptados pela companhia, muitos eram empregados do Governo, destacados para a compra de gado, ou procuradores destes, que lançavam preços no gado sem registro, bem abaixo do mercado:

> No comercio de gados há uma classe de indivíduos intermediária entre o creador e o consumidor, a qual tira todo o seu lucro da especulação e monopólio, que pode fazer este gênero de primeira necessidade, comprando barato àquelle para vender caro à este. Semelhentes induviduos farão por muitos anos como é sabido, o flagelo do mercado de carne verde desta terra, os déspotas das estradas que interceptavão a imediata comunicação das fazendas de creadores de gado com o matadouro público. Nestas circunstancias [...] apparecerão a benéfica e salubre Lei numero 980 de 21 de maio de 1866 e seu regulamento específico, abrindo diretamente as portas do Matadouro ao creador e colocando todo o salário ou rendimento ao alcance do mercado deste gênero de tão urgente necessidade, assim estancando o monopólio e demostrando a

> inserviencia e desvantagem dos ditos agentes intermediários de tal gênero de negócios [...].[324]

Como as boiadas enviadas tinham prioridade para o abate, os rebanhos que excediam ao solicitado pelo Matadouro deixavam de ser vendidos, e o gado ainda tinha dificuldades com a lotação dos Pastos do Conselho e dos Currais da Campina, tendo de esperar no Registro de Feira de Santana, até que novos pedidos fossem feitos pela superintendência, com os animais perdendo peso e diminuindo o seu valor de venda. Nestas condições, os criadores preferiam vender para a Companhia, por um preço abaixo do valor de mercado, ao invés de ver seus animais definharem pela falta de pastos e desgaste da viagem.[325]

Da parte do Governo Provincial, ao destacar pessoas com a tarefa de encontrar gado para a compra, de fornecedores que pudessem servir para abastecimento da capital, abriram-se oportunidades para criadores que se beneficiavam da própria condição oficial para favorecer seus próprios interesses. É como atuou o Senador Manoel Teixeira Soares, um baiano, natural da Vila de Santo Antônio de Jacobina, Bacharel e Senador do Império, e conhecido criador de gado, acionista da Companhia de Mineração de Jacobina, e da Cia de Iluminação Pública e Transportes Urbanos de Salvador, além de possuir vários imóveis em Salvador e em Feira de Santana.[326]

Manoel Teixeira Soares costumava enviar rebanho para Registro em Feira de Santana, com vistas ao abastecimento da

capital. A sua atuação na busca de carne para revenda alcançou localidades como Morro do Chapéu, Mundo Novo, Vila Nova da Rainha, um comércio bastante rentável, especialmente em períodos de crise.[327] Após a sua morte, em 1874, aos 70 anos, o Senador Manoel Teixeira Soares deixou 139:302$328 (cento e trinta e nove contos, trezentos e dois mil e trezentos e vinte e oito réis) – metade deste valor foi dividida com sua esposa, e a outra metade entre seus cinco filhos. Além disso, 100$000 (cem mil réis) ficaram para o Asilo de Mendicidade.

O Senador Soares também investiu seu capital em bens imóveis; em seu Inventário consta que dentre seus bens havia 21 casas na Freguesia de Santo Antônio, duas outras na Freguesia do Pilar, duas localizadas na Freguesia de Santana, duas na Freguesia da Sé, e mais uma na Freguesia da Penha.

Possuía também 71 ações da Companhia Minas de Jacobina, conforme a cotação, no valor de 7:100$000 (sete contos e cem mil réis); dez ações da Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, pela cotação, no valor de 760$000 (setecentos e sessenta mil réis); duas ações de uma Companhia de Seguros Interesse Público, pela cotação, 200$000 (duzentos mil réis); ações relacionadas ao Estado da Bahia, no valor de 1:500$000 (um conto e quinhentos mil réis); na caderneta,, o valor de 3:193$098 (três contos, cento e noventa e três mil e noventa e oito réis) na Caixa Econômica; na caderneta, um valor de 9:219$230 (nove contos, duzentos e dezenove mil e duzentos e trinta réis) no Banco Excelsior; valor de 34:000$000 (trinta e quatro

contos de réis) para ser recebido pelo governo federal; além de listas de devedores, fianças e honorários

Outro que foi apontado como importante monopolista do abastecimento de carne verde em Salvador foi o Tenente Coronel Ildefonso Moreira Sérgio, um fornecedor de gado que veio a ocupar a Capatazia do Matadouro Público em 1867, o que mereceu o protesto de demais criadores. O administrador do Matadouro, como superintendente da Feira de Gado, também tinha grandes responsabilidades, principalmente evitar as manobras contra os donos das reses, quer por eles. Este cargo dava muito poder ao ocupante. Gozando de influência junto ao Superintendente do Matadouro Público, o Tenente Coronel adquiriu autorização para abertura de talhos em pontos estratégicos da cidade. Chegou a ser responsável pela metade do gado que era consumido em Salvador, o que o colocava como o maior monopolista de carne da capital baiana.[328]

Tornou-se corriqueiro o indeferimento de pedidos para abertura de talhos para outros fornecedores, ao passo que o Ildefonso Moreira Sérgio conseguia, com frequência, diversas autorizações, o que sugere que o monopólio se estabelecia a partir da concessão de abertura de talhos para vendagem. Uma vez abertos os talhos, o Tenente Coronel poderia alugá-los ao Governo Provincial, tornando-se recebedor desses aluguéis, e recolhia impostos sobre o seu próprio gado, que por sua vez, era vendido em seus próprios talhos.[329] Configurando assim, um monopólio desde o início ao fim do processo de abastecimento de carne verde na capital baiana.

Richard Graham aponta que, em 1836, grandes comerciantes se uniram para administrar o Matadouro e os açougues, garantindo abastecer a cidade com um número mínimo de reses, obtendo assim o mais elevado preço. Dentre estes grandes comerciantes estavam Antônio Pedreira de Albuquerque, já citado acima, e Manoel José dos Reis, português que fez fortuna no Brasil lidando com construções; possuía muitos bens imóveis e tornou-se o principal investidor da agência do Banco do Brasil. Daí verifica-se que a construção de cartel, para este objetivo, tornara-se uma prática comum entre os controladores do mercado.

Neste capítulo pode-se evidenciar que os mesmos comerciantes que lucravam com a especulação e a manipulação das condições de mercado estavam se ligando também a atividades como bancos, transportes, imóveis, indústrias etc. Temos então que o enriquecimento de comerciantes e trapicheiros, que também diversificavam suas atividades agindo como investidores nos novos negócios financeiros e, a embrionária indústria que começava a surgir marcou a concentração de riquezas e fez aumentar a distância entre ricos e pobres, bem como acentuou a paulatina substituição das atividades da antiga aristocracia que gravitava, no passado, em torno da produção açucareira. As maiores fortunas de Salvador formaram-se a partir da década de 1860, mas enquanto a nova realidade que se desenvolvia exigia mudanças, a estrutura ancorada na forma de acumulação primitiva permanecia na hegemonia do capital comercial sobre as demais formas de

capitais. Um novo padrão era exigido, porém, as antigas formas não apenas sobreviviam teimosamente, mas se misturavam com as novas, o que interferia nos poderes, na economia, na mentalidade social, o que dificultava a possibilidade de uma ruptura, pura e simplesmente.

O padrão de resistência das velhas estruturas coloniais, que se associavam às novas realidades que emergiam, limitou as possibilidades de alterações mais significativas na mentalidade e na cultura da sociedade baiana.

Salvador crescia, mas não por conta de uma dinâmica capaz de se tornar atraente para seus novos habitantes, mas ao contrário, a falta de alternativas econômicas atingiu a sua *hinterland*, fazendo migrar para o polo uma população carente, vinda do interior, formada por ex-escravos, que, sem perspectivas, passou a engrossar a massa de desempregados e subempregados que foram se concentrando na capital baiana. As formas de organização dos trabalhadores estavam ainda longe de apresentar uma concepção classista, o seu embrião estava preso a tradições de caráter religioso e sua atuação limitada ao de ajuda mútua, no entanto, entre os proprietários a ACB atuava de acordo com os interesses, ora da velha oligarquia, ora do capital moderno, ou pelos dois, muitas vezes representados pelos mesmos agentes, interferindo na vida política da Província e do País. Ao passo em que, mudanças nas relações de trabalho com a paulatina superação da mão de obra escrava e, as exigências do mercado mundial e aumento das demandas internas

foram se dando, o novo se apresentava, porém, o velho permanecia e insistia em se manter vivo.

Notas

[252] SAMPAIO, op. cit., p. 37-38.
[253] CHAVES, Cleide de Lima. *De um porto a outro*: a Bahia e o Prata (1850-1889). 2001. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2001.
[254] CHAVES, op. cit., p. 52.
[255] Ibidem, p. 55.
[256] SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos*: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1530-1835. São Paulo: Cia das Letras, 1988. p. 161.
[257] MATTOSO, Kátia Maria de Queiroz. *Bahia*: a cidade de Salvador e seu mercado no século XIX. São Paulo: Hucitec, 1978. p. 244.
[258] CHAVES, op. cit., p. 65.
[259] APEB. Mapas de Saída e Entrada de embarcações – Maço 3194-2, 13/11/1868.
[260] APEB. Mapas de Saída e Entrada de embarcações – Maço 3194-3, 19/01/1876.
[261] LOPES, Rodrigo Freitas. *Nos currais do matadouro público*: o abastecimento de carne verde em Salvador no século XIX (1838-1873). 2009. 153 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2009. p. 19.
[262] APEB. Seção Colonial e Provincial. Presidência da Província APEB. Seção Colonial e Provincial. Presidência da Província. Abastecimento - carne, 1865, maço 4630.
[263] LOPES, op. cit., p. 24-25.
[264] Ibidem, p. 25.
[265] Ibidem, p. 43.
[266] GRAHAM, op. cit., p. 182.
[267] Ibidem, p. 30.
[268] GRAHAM, op. cit., p. 176.
[269] DAVID, Onildo Reis. *O inimigo invisível*: epidemia na Bahia no século XIX. Salvador: Edufba; Sarah Letras. 1996. p. 113
[270] APEB. Seção Colonial e Provincial. Presidência da Província. Abastecimento, 1855, maço 4630.

[271] Esta condição de fornecedora da farinha para Salvador fez com que a cidade passasse a ser conhecida como Nazaré das Farinhas.
[272] DIÁRIO DA BAHIA, 21 abr. 1858. Relatório da Assembleia Legislativa da Bahia, Dr. Bonifácio Nascente de Azambuja.
[273] BAHIA. Fala do Presidente da Província Joaquim Antão Fernandez Leão na abertura da Assembleia Legislativa – 1º de março de 1862.
[274] Alqueire é uma medida subjetiva, que possui variantes regionais. Na Bahia um alqueire equivale a 4,84 hectares.
[275] POPINO, Rollic E. *Feira de Santana*. Salvador: Itapuã, 1968. p. 107.
[276] Uma saca de farinha equivale a 50 kg da mesma.
[277] DIÁRIO DA BAHIA, 21 fev. 1866.
[278] BARICKMAN, op. cit.
[279] REBELLO, Domingos José Antônio. Corographia, ou abreviada historia geographica do Império do Brasil, especialmente da Provincia e da Cidade de S. Salvador, Bahia de Todos os Santos. Bahia, Typ. Imperial e Nacional, 1829. *Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia*, Salvador, v. 55, p. 9-231, 1929.
[280] RIBEIRO DOS SANTOS, op. cit., p. 20.
[281] DIÁRIO DA BAHIA, 21 abr. 1858. Relatório da Assembleia Legislativa da Bahia, Dr. Bonifácio Nascente de Azambuja.
[282] GRAHAM, op. cit., p. 108.
[283] Sobre a ACB: GARCEZ, Angelina Nobre Rolim. *Associação Comercial da Bahia*: 175 anos, trajetórias e perspectivas. Salvador: Assembleia Legislativa da Bahia, 2011; SANTOS, Mario Augusto dos. *Associação Comercial da Bahia na Primeira República*: um grupo de pressão. Salvador: Assembleia Legislativa do Estado da Bahia, 2011.
[284] JORNAL DA BAHIA, 10 fev. 1857.
[285] DIÁRIO DA BAHIA, 5 abr. 1858.
[286] JORNAL DA BAHIA, 2 mar.1860, 4 abr. 1860.
[287] DIÁRIO DA BAHIA, 16 jul. 1860, 17 ago. 1860, 22 ago. 1860.
[288] RIBEIRO, op. cit., p. 140.
[289] RIBEIRO, op. cit., p. 149-150
[290] JORNAL DA BAHIA, 10 jun. 1854.
[291] JORNAL DA BAHIA, 17 fev. 1857.
[292] PIMENTEL, Luís Conde. *O benemérito Visconde do Rosário*. Santa Cruz da Graciosa, Portugal: Câmara Municipal de Santa Cruz da Graciosa, 2007.
[293] RIBEIRO, op. cit., p. 82-83.
[294] JORNAL DA BAHIA, 19 jan. 1861, 3 maio 1861.
[295] MOURA, Clóvis Steiger de Assis. *Dicionário da escravidão negra no Brasil.* São Paulo: Edusp, 2004; CALMON, Francisco Marques de Góes.

Vida econômica e financeira da Bahia: (elementos para História) de 1808 a 1899. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1925; VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Baia de Todos os Santos*. São Paulo: Corrupio, 1987.

296 APEB. Inventário Conde Pereira Marinho, 1887 / Arquivo Judiciário.

297 CHAVES, op. cit., p. 69.

298 XIMENES, op. cit., p. 1999.

299 GRAHAM, op. cit., p. 10.

300 CHAVES, op. cit., p. 70.

301 Ibidem, p. 72.

302 CHAVES, op. cit., p. 73

303 APEB. Licença para Carregar e Descarregar - Polícia do Porto - Maço 3183 – 13/06/1879.

304 CHAVES, op. cit., p. 75.

305 MONTEIRO, Tânia Penido. *Portugueses na Bahia na segunda metade do século XIX*: imigração e comércio. 1982. Dissertação (Mestrado em História) Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1982.

306 CALMON, Francisco Marques de Góes. *Vida econômico-financeira da Bahia*: elementos para a história de 1808 a 1899. Salvador: CPE, 1978. p. 150; NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. *Dez freguesias da Cidade do Salvador*: aspectos sociais e urbanos do século XIX. Salvador: Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1986. p. 185, 197.

307 MONTEIRO, op. cit., p. 111.

308 APEB. Inventário Antônio Ferreira Pontes / Arquivo Judiciário.

309 APEB. Inventário e Testamento Francisco Fernandes Mesquita / Seção Judiciária.

310 APEB. Licença para Carregar e Descarregar - Polícia do Porto - Maço 3183 - 23/01/1879

311 APEB. Inventário Antônio José de Souza Belens, 1899 / Arquivo Judiciário.

312 APEB. Testamento Francisco Cardoso Silva.

313 APEB. Inventário José Pinto Pereira da Costa, 1875 a 1895 / Arquivo Judiciário.

314 APEB. Testamento Manoel José de Magalhães. 1874 / Arquivo Judiciário.

315 APEB. Inventário Augusto Gomes Moncorvo, 1885 / Arquivo Judiciário.

316 APEB. Inventário Antônio Loureiro Viana, 1897/1902 / Arquivo Judiciário.

317 APEB. Inventário Pedro Antônio Barboza, 1858/ Arquivo Judiciário.

318 APEB. Inventário Agostinho Dias Lima, 1894 a 1905/ Arquivo Judiciário.

[319] APEB. Inventário Joaquim Castro Guimarães, 1887 a 1905/ Arquivo Judiciário.
[320] APEB. Inventário Marcolino Adolpho Cassiano Maia, 1869/ Arquivo Judiciário.
[321] BAHIA. Almanak Administrativo Mercantil, e Industrial da Bahia - 1854 a 1863.
[322] APEB. Inventário Domingos Fernandes Moreno, 1878/ Arquivo Judiciário.
[323] MATTOSO, 1992, op. cit., p. 113-120.
[324] APEB. Seção Colonial e Provincial / Presidencia da Provincia/ Correspondencia recebida pelo Superintendente do Matadouro Público – 1868. Maço 4628.
[325] LOPES, op. cit., p. 100.
[326] APEB. Inventário Manoel Teixeira Soares – 1894/ Sessão Judiciária.
[327] LOPES, op. cit., p. 93.
[328] LOPES, op. cit., p. 95.
[329] LOPES, op. cit., p. 98.

Capítulo 4

1878: UM DEBATE DOUTRINÁRIO

No ano de 1877, assolou uma das mais graves secas que atingiram o Nordeste. O Ceará, por exemplo, tinha na época uma população de 800 mil habitantes, sendo 120 mil, ou seja, 15 % destes, migrado para a Amazônia, ao passo que 68 mil pessoas foram para outros estados. Nas palavras de Epitácio Pessoa:

> Nenhuma das secas memoráveis dos séculos passados, nem mesmo as de 1721, 1777, e 1793, despertou tanta comoção como a que rebentou em 1877 e se prolongou até 1879, em coincidência ao idêntico flagelo da Índia Inglesa. Foi essa grande seca como ficou conhecida devido a suas dramáticas ocorrências que definiu aqui a franca determinação do Estado em prol das populações flageladas no nordeste.[330]

Na ausência de perspectiva, migraram, os afetados pela seca, principalmente para a capital cearense. Frederico Castro Neves estudou as ações de massas no Ceará durante períodos de seca, e, em seu estudo, referiu-se à presença impactante da multidão de retirantes esfaimados e andrajosos a implorar ajuda pelas ruas de Fortaleza, contaminando a cidade com sua miséria explícita, as suas doenças, os seus vícios, em suma, a

sua fome e os seus crimes, que contrastavam com a construção de um espaço urbano "civilizado" pretendido pelas elites, com a população saltando de 21 mil habitantes, segundo o Censo de 1872, para 114 mil, em setembro de 1878, de acordo com cálculos realizados pelo sanitarista Rodolpho Teófilo.[331]

A fuga dos camponeses para as áreas litorâneas, bem como o abandono das lavouras, agravavam ainda mais o estado de saúde e de desnutrição destes retirantes, que buscavam quaisquer meios para sobreviver. Nas serras, eles viviam de caças, raízes e frutos silvestres, e do furto nas lavras, muitos morriam envenenados pelas raízes silvestres, especialmente da mucunã, enquanto na cidade, exploravam a caridade pública. A ajuda oficial, ao contrário da caridade pública, estava condicionada, pelo menos em parte, ao trabalho. Tanto o calçamento das ruas centrais de Fortaleza, quanto os trilhos da extensão da estrada de estrada de ferro de Baturité, fora realizado com os esforços dos retirantes fracos e indigentes. Neste processo, o governo cearense organizou também abarracamentos para reunir estes retirantes, que ali viviam em condições precárias.[332]

O transporte de gêneros para os abarracamentos, feito pelos próprios retirantes, era o momento ideal para subtrair sacos de farinha para garantir a alimentação de suas famílias. Os furtos faziam ampliar a procura pelo produto, e com isso, a especulação sobre acerca dos preços cobrados. O valor da carne verde, bem como da farinha de mandioca, elevaram-se consideravelmente, o que tornava um atrativo para os comerciantes de outras províncias. O salário recebido pelo

retirante que atuava nas obras púbicas era investido para a compra da farinha que se alimentava com preás, caçadas em armadilhas.[333] A farinha era também comprada pelo governo provincial, para garantir a ajuda humanitária.

Além do abarracamento, outra forma elaborada para evitar o contato com a população de quasímodos, esfomeados e doentes, era embarcá-los para outras províncias, tais como Amazonas, Pará e Bahia. O Censo de 1872 aponta que do Piauí à Bahia, as províncias flageladas possuíam 4.395.000 habitantes, o que representava 43% dos 10.112.061 brasileiros. A Bahia, com seus 1.380.000, expressava 14% da população do Império e o desembarque de retirantes pela via marítima se intensificou no ano de 1878, a maioria destes se destinava ao Amazonas. A Bahia, primeira província na direção sul, recebeu também os deslocados.[334]

O desvio da farinha da praça soteropolitana e do Recôncavo para os mercados das áreas mais afetadas pela seca e fome trouxe forte impacto nos preços praticados. A Bahia, que sempre foi uma das maiores produtoras de farinha de mandioca, concentrava o plantio da euforbiácea no litoral sul e no norte do Recôncavo. A cotação do produto em 30 de janeiro de 1878 era de 4$000 a saca de 80 litros, em 21 de março o preço chegou a 8$000, e a 9$000, no dia 2 de abril, o que causou um grande pânico na cidade, especialmente no meio da população mais desprovida, principal consumidora da farinha. Diante da situação crítica, a Câmara Municipal de Salvador voltou a agir, no entanto, a iniciativa de adoção de uma política

emergencial partiu desta vez do recém-nomeado Presidente da Província, o Barão Homem de Melo, membro do Partido Liberal que assumira a Presidência da Província da Bahia em 25 de fevereiro de 1878, e já em março, sugeriu à Câmara e ao Chefe de Polícia que se tomassem medidas para o combate ao monopólio da vendagem da farinha. No dia 20 daquele mês, um parecer dos vereadores foi apresentado, designados para opinarem acerca da matéria:

> Nomeados em comissão para propormos o que mais conveniente parecesse, a fim de correspondermos à recomendação do Exmo. Presidente da Província e ao dever que nos incumbe cuidar dos meios de prover para que esta capital não venha a sofrer escassez e consequente carestia de farinha de mandioca, alimento principal da população menos favorecida, mesmo depois de havermos conferenciado com o Dr. Chefe de Polícia, achamo-nos em sério embaraço, estreitados pelo respeito devido à propriedade e à liberdade de comércio. Esse gênero de primeira necessidade vem ao nosso mercado do Recôncavo, por Nazaré, Maragogipe e Alagoinhas ou dos portos do sul da Província e mesmo de outras províncias do Império, que influencia pode ter essa Câmara sobre a quantidade e preço? Como vedarmos que, em consequência da penúria de nossos irmãos do norte, o vão procurar na sua origem e por isso deixe de vir para aqui na anterior abundância? As tulhas ou depósitos particulares de vendagem estão disseminados por todas as ruas deste extenso município, dificílimo, pois,

> senão impossível, é verificarmos as quantidades que comportam, por que preços compram e revendem e em que quantidade.
>
> Felizmente, segundo as últimas notícias a influência para o Norte tem sido tal que os preços lá são inferiores aos de cá, e, pois, devemos contar que a procura escasseie e não se mantenha a carestia.
>
> Se o contrario, porém, infelizmente se der, não vê a comissão outro remédio senão o Governo proibir a farinha que entre não seja exportada antes do abastecimento do nosso mercado, comprando a farinha, pois que a Câmara não tem meios, e visto não haver já celeiro público, estabelecimento ou depósito onde seja vendida ao povo sem ganho. É esta a nossa humilde opinião, e muito folgará a comissão se a Câmara, em sua sabedoria descobrir melhor alvitre.[335]

Após a aprovação do parecer e a nomeação de comissão para tratar do assunto junto à Presidência da Província, no dia 28 do mesmo mês, o Presidente da Província oficiou à Câmara a necessidade de reedição da mesma Postura que gerara o conflito entre estes dois poderes, 20 anos antes:

> Ao ofício de Vms., de 23 do corrente, veio anexo, por cópia, o parecer da comissão de vereadores, nomeados por esta Câmara em virtude do meu ofício de 13 deste mês, para, de acordo com o Dr Chefe de Polícia, lembrar as medidas adotivas para fazerem cessar a carestia da farinha, de mandioca cuja falta se torna sensível no mercado, onde a vendem por alto preço.

> Sendo certo que convém tomar-se uma medida para que a população desta capital não venha a sofrer com a falta da sua principal alimentação, cabe-nos lembrar a esta Câmara e urgente necessidade de se restabelecer a primeira das posturas provisoriamente aprovadas, [...] por ato de 15 de janeiro de 1857, fazendo-se reunir em certos postos, como sejam praças do mercado, a fim de ser vendida aos consumidores em terra ou a bordo dos navios que a transportarem, com a repressões mais ou menos contidas na sobredita Postura, para evitar-se o desvio desse gênero do mercado da capital, sujeitando-o ao monopólio.
>
> Essa medida, que é de ocasião e é tomada no intuito de favorecer as classes menos abastadas e evitar a carestia de que já se ressente a população, cessará logo que desapareça.[336]

E, assumindo os mesmos argumentos que os Vereadores de 1858 utilizaram-se deles para opor-se ao então Presidente Sinimbu. Homem de Melo denunciou a existência do monopólio com desvio dos alimentos no ato da compra, e, diferente daquele seu antecessor, mostrava-se disposto a enfrentar a usura destes comerciantes que se beneficiavam da concorrência desigual, acreditando que assim, visava proteger as classes menos abastadas. Dois dias depois, um novo requerimento foi apresentado e aprovado em plenário:

> Para que a municipalidade possa ter inteira fiscalização na Postura aprovada provisoriamente sobre a vendagem da farinha de mandioca, requeiro que esta Câmara de dirija a S. Exa. o Sr.

> Conselheiro Presidente da Província , que tão solícito se têm mostrado em acudir aos reclamos da população, para que sejam dadas as ordens precisas à Capitania dos Portos, a fim de que os barcos com carregamento de farinha sejam ancorados juntos uns dos outros, o lugar do porto que for designado pela mesma Capitania e no mais próximo possível da terra.[337]

No dia 30 de março, o Presidente da Província havia baixado um ato, comunicando aos Vereadores que:

> O Conselheiro Presidente da Província, atendendo ao que representara a Câmara Municipal desta capital, tem resolvido, de conformidade com o disposto no Artigo 2, do Decreto de 25 de Outubro de 1831, aprovar e mandar que provisoriamente tenha execução a seguinte Postura da mesma Câmara, a qual será submetida à aprovação da Assembleia Legislativa Provincial, logo que se ache reunida.
>
> A Câmara Municipal poderá, quando julgar necessário, mandar recolher toda a farinha de mandioca que estiver embarcada nos pontos que designar e, nesse caso, só terá lugar a venda no mar, com licença dela e com restrições que lhe parecerem convenientes, sob pena de 30$000 de multa e oito dias de prisão e o dobro nas reincidências.
>
> Ordena, portanto, que neste sentido se expeçam as necessárias comunicações.[338]

No mesmo dia, houve uma grande manifestação popular em protesto contra a escassez e a carestia dos alimentos. O

povo dirigiu-se ao Palácio da Presidência pedindo medidas frente ao estado aflitivo das classes menos abastadas. O alvo dos protestos eram os monopolistas que atravessavam a compra da farinha de mandioca, visando à exportação do produto às outras praças que pagavam um preço mais alto. A manifestação foi animada pela presença da banda de música do Arsenal da Marinha, o que levou os conservadores a acusarem os próprios apoiadores do Presidente da Província de terem organizado os protestos, e apenas dois oradores fizeram uso da palavra, Elpídio Maria de Castro e João Martins Megapá, que não se excederam, apesar de fazerem alusões às manifestações mais radicais ocorridas vinte anos antes, justamente por conta do aumento brusco no preço da farinha.[339]

A Câmara Municipal aprovou então a proibição da exportação da farinha até a redução do preço praticado na praça soteropolitana, bem como a proibição da venda no mar, sem autorização, e também estabeleceu um depósito para o produto, localizado na Praça Riachuelo, no pavimento térreo de uma propriedade da Casa de Órfãos de São Joaquim, próximo ao mar, donde se poderia vender a retalho, diretamente aos consumidores.

A Capitania do Porto fixou o antigo ancoradouro, em frente ao Arsenal da Marinha, para ancoragem dos barcos com carregamento de farinha, para que se evitasse que estes fundeassem em aglomerações de outras embarcações. Foi solicitada também a colaboração do Chefe de Polícia para a fiscalização em terra, conjuntamente com a fiscalização no

mar. Além da proibição da venda da farinha em mar, que visava impedir o transbordo de uma embarcação a outro veleiro de maior porte pelos açambarcadores, no dia 4 de abril o Presidente da Província baixou medida para impedir a venda também nos portos de origem, situados no Recôncavo e nas vilas do litoral sul, abaixo de Nazaré.

Foram ainda solicitadas às Câmaras Municipais medidas punitivas para os atravessadores do gênero que atuavam tanto nas estradas como nas praças, ficando então estabelecida a capital baiana como o único porto para exportação da farinha. Como resultado destas medidas, os jornais atestavam não somente a redução dos preços da saca de farinha, como também da carne de charque, o que foi atribuído às medidas intervencionistas. Na fala que abriu a 57ª legislatura da Assembleia Provincial da Bahia, no dia 1º de maio, foi encaminhada a seguinte mensagem do Presidente da Província, Barão Homem de Melo:

> Carestia dos Gêneros Alimentícios
>
> O desenvolvimento que teve a exportação de farinha de mandioca para fora da Província ia produzindo entre nós uma crise alimentícia de sérias consequências.
>
> O preço desse artigo de alimentação elevou-se de modo a torna-lo de difícil aquisição pelas classes menos favorecidas da fortuna.
>
> Em tempo algum nosso mercado foi tão abundantemente suprido de farinha, mas notava-se que o excesso da produção não influía na baixa do preço, contrabalançando o excesso de procura.

A Câmara Municipal da Capital, em cumprimento da recomendação da Presidência em ofício de 13 de março findo, estudando as causas deste mal, depois de atento exame, chegou ao conhecimento de que algumas casas de comercio despachavam com antecipação, grandes quantidade de farinha, e que para satisfazer esses despachos enviavam agentes seus às cidades e mercados do interior, encarregados de comprar por mais alto preço toda a farinha que encontrassem, e no porto desta capital compravam quantos carregamentos entravam.

Em consequência a mesma Câmara, em data de 30 de março último, submeteu à aprovação provisória da Presidência uma Postura, a qual mandei imediatamente pôr em execução.

No mesmo dia, à noite, dirigiu-se o povo em grande multidão ao Palácio da Presidência, pedindo-me medidas que fizessem cessar o estado aflitivo a que iam sendo arrastadas as classes menos abastadas.

Acompanhado da Câmara Municipal e das principais autoridades, ouvi a exposição dos sofrimentos por que passava a população desta capital e respondi de acordo com as medidas já adotadas e prometendo tomar, dentro da lei, todas aquelas que o caso requeresse.

Tive a satisfação de ver minhas palavras, proferidas com a segurança perfeita do que havia feito, acolhidas com todo acatamento, como incumbe sempre ao cidadão, diante da autoridade, retirando-se em seguida o povo na melhor ordem.

As Câmaras Municipais de diversas localidades, conhecendo a justeza das medidas tomadas, têm já

> dirigido a esta Presidência, para serem aprovadas, posturas que eficazmente contribuíram para conseguir o resultado desejado.
>
> É, portanto, de esperar que, regularizada a exportação da farinha de mandioca, esse gênero desça a um pouco conveniente ao produtor e ao consumidor.[340]

E não obstante a preocupação com a carestia do gênero da farinha de mandioca, o Presidente da Província anunciava as suas ações para também combater a elevação dos preços da carne:

> Ainda com o fim de providenciar de melhor forma, examinei o matadouro público e suas dependências. Diversas causas concorrem para a péssima qualidade da carne exposta à venda, e seu alto preço.
>
> Não falando do tempo presente em que algumas localidades do centro da Província têm sofrido mais ou menos da seca, devemos considerar que o gado exposto no matadouro chega a esta capital depois de ter percorrido centenas de léguas, por melhores que fossem as passagens atravessadas por este gado, em uma viagem longa, abatido da fadiga, com a variedade de erva que lhe serve de alimentação, o gado ao chegar à capital acha-se extenuado, magro e em grande parte doente.
>
> Era mister que aqui ele tivesse tempo de demora com bias pastagens em que se pudesse refazer, afim de melhorar o seu estado.
>
> Aproveitando os terrenos pertencentes ao matadouro, a Câmara Municipal desta capital

> tomou desde logo as medidas tendentes a conseguir este resultado, tão instantaneamente reclamado pela hygiene publica.
>
> Do mesmo modo abriu em diferentes pontos da cidade talhos públicos, em que a carne é exposta à venda, inspecionada a sua qualidade e preços.
>
> A carne secca, exposta a venda nos mercados desta Província, é em quase totalidade proveniente do Rio Grande do Sul.
>
> A sensível perda de gado que se deu nessa Província em consequência das intempéries das estações, reunida á circunstancia de alteração que farão fazer as Repúblicas Platinas no reparo da carne destinada ao consumo europeu, substituindo o gado lanígero a criação que d'antes tinham, diminuindo assim a quantidade de carne exportável, influiu sensivelmente para a alta de preços que tem tido a carne secca em nosso mercado.
>
> Com a entrada dos navios já em caminho, o mercado ficará, entretanto, regularmente abastecido, tendendo os preços a baixar.[341]

Agia o Presidente da Província, Barão Homem de Melo, do jeito que desejara o Vereador Manuel Jerônimo Ferreira, em 1858, quando, na época, propunha que o Estado pudesse concorrer no mercado contra os monopolistas. No entanto, no decorrer do mês, as dificuldades se acentuaram, mas apesar disso muitas sacas de farinha saíram da Bahia em direção à Pernambuco, Alagoas, Ceará e Sergipe. Sendo assim, isto indica que a ação da Câmara se destinava a coibir o açambarcamento, e não a impedir o auxílio às populações flageladas.[342]

Ao final do mês o presidente da Câmara, Domingos Requião, renunciou à delegação de pedido de despachos para liberação de embarque de farinha. Medidas foram solicitadas para controlar os abusos destes repasses e o clima de agitação popular se acentuou nas ruas. Foi também denunciado o estoque do produto por quatro negociantes no Trapiche Paranhos, que se negavam a expô-los a venda a fim de encarecer a farinha para depois exportá-la.

A imprensa elevou o tom das denúncias no mês de junho, segundo o Jornal da Bahia um depósito localizado na Baixa dos Sapateiros fora atacado por populares, e a cidade baixa manteve-se guardada pela polícia, assim como um Batalhão Naval protegia o Arsenal da Marinha; os sacos de farinha vendidos na Câmara Municipal, anunciados em volume de 80 litros, continham, na verdade, 74, o que tornava o seu preço fictício. O vapor Dantas teria saído para Pernambuco contendo 1.500 sacas de farinha remetidas por José Diogo dos Santos, que já recebera autorização para exportar mais 2.000 sacas.[343] O também oposicionista "O Monitor" engrossou o denuncismo:

> No dia 26 do passado, entraram no porto de Pernambuco, do Rio Grande, 100 sacos de farinha de mandioca e, de Porto Alegre, 3.502 sacos.
>
> No dia 27, entraram: de São Mateus, 1.075 sacos; do Rio de Janeiro, 1.690, o que soma nos dois dias 6.367 sacos.
>
> Entraram mais, no dia 27, de Santa Catarina 12 mil alqueires.

> No dia 29 entraram, do Rio de janeiro 604 sacos; e dos portos do norte 200.
>
> Logo, nos três dias entraram 13.171 sacos.
>
> A exportação foi, no dia 25, de 738 sacos; no dia 27, de 1.200; no dia 28, de 1.180.
>
> Continuamos a apresentar esses dados estatísticos à nossa edilidade, a fim de que ela se convença, em vista da força dos algarismos, o mal que nos tem feito com as medidas que tomou a respeito da farinha de mandioca.
>
> Dissemos à nossa edilidade que, proibindo a exportação da farinha de mandioca, conseguia ela este resultado – arredar de nosso porto a farinha do sul, que buscaria diretamente os portos do norte [...].[344]

Os comerciantes exportadores, sentindo-se prejudicados com a restrição das exportações da farinha, incitaram o enfrentamento entre liberais e conservadores, colocando no centro das discussões as restrições às liberdades, dividindo a população e as autoridades, tendo a imprensa como palco deste debate.

Se na Câmara de Vereadores a situação era tranquila entre o Presidente da Província e os parlamentares, o grande equilíbrio de forças existente na Assembleia Legislativa Provincial havia sido atestado durante a eleição da Mesa Diretora em 21 de Abril de 1878, quando o liberal Aristides Cézar Espínola Gama, venceu a votação para a Presidência com 19 votos, contra 18 do conservador Américo de Souza Gomes. Tal equilíbrio conferiu àquela casa um ambiente de acalorado debate, muitas vezes de caráter doutrinário.[345]

No primeiro dia do mês de junho, os Deputados liberais Carneiro da Rocha e Alexandro Herculano apresentaram um Projeto de Lei autorizando a compra de farinha pelo Governo Provincial, a fim de garantir a revenda para a população, sem lucro algum nisso, e estabelecendo imposto de cem réis para cada litro de farinha exportada, o que tornava praticamente proibitiva a venda do produto para fora da Província[346]. O jovem parlamentar de primeira legislatura, Rui Barbosa, utilizou o editorial do Diário da Bahia para se pronunciar a respeito:

> Não se tratando de nenhuma questão política onde a intolerância dos partidos tenha de ver, onde as paixões desses mesmos partidos tenham que entrar, onde a confiança política de cada um deles seja interessada, mas simplesmente de acudir aos apuros em que se acha a pobreza de nossa capital, aos sofrimentos por que ela está passando, aos perigos que porventura ainda ameaçam-na, devemos presumir, repetimos, que o projeto ontem apresentado pelos nossos amigos receberá o voto unanime dos legisladores provinciais.[347]

No dia 5 de junho, na sessão da Assembleia Provincial, os Deputados Antonio Carneiro da Rocha e Augusto Pedro Gomes da Silva, apresentaram um projeto que visava restringir a exportação de farinha da Bahia para outras províncias:

> Art. 1º - Cada litro de farinha exportada da província pagará cem réis de imposto.

> Art. 2º - Não pagará o referido imposto a farinha que for exportada pelo Presidente da Província, por pedido directo dos Presidentes das Províncias flageladas pela fome.
>
> Art. 3º - O imposto que for pago nas collectorias dos logares exportadores de farinha será restituído logo que o exportador provar com documento satisfactorio que a farinha exportada desses logares entrou para o mercado da capital.
>
> Art. 4º - A farinha exportada sem o pagamento do respectivo imposto será apprehendida e vendida em hasta pública, sendo metade para o aprehensor ou denunciante, e metade para a Província.
>
> Art. 5º - Logo que cessar a crise da carestia da farinha, poderá o Presidente da Província suspender a execução da presente Lei, vinda a farinha exportada a pagar somente o imposto que actualmente paga.[348]

Esta medida visava evitar a fuga do gênero para outras praças, preservando assim, a oferta do produto para o consumidor da capital baiana, mas preservava a possibilidade de manutenção de ajuda humanitária aos centros mais duramente castigados pela seca, porém sob o controle do Presidente da Província, ou seja, ao tratar da política restritiva adotada pelo mesmo, os liberais assumiam posturas que pareciam nada ter a ver com a doutrina do *Laissez-faire,* sendo logo acusados de renegar seus próprios postulados, justamente pelos conservadores. Coube a Antônio Eusébio, um dissidente liberal, apresentar um projeto

substitutivo ao do Deputado Spínola, que previa a compra de 100:000U de farinha de mandioca por parte do Governo, a fim de mandar revender sem lucro algum. O substitutivo de Antônio Euzébio propunha a não intervenção do Estado e a retirada das Posturas da Câmara Municipal, e autorização de crédito para compra de farinha pelo Governo, mas com intermediação da Associação Comercial:

> Art. 1º - Ficam revogadas as posturas da Câmara Municipal desta capital, ou de qualquer outra da Província, em virtude das quaes se tenham estabelecidos pontos para venda de farinha de mandioca, ou se tenha feito dependente da licença ou de qualquer fiscalização municipal ou do governo a livre exportação do Gênero.
>
> Art. 2º - O governo poderá dispender ate a quantia de 300:000U com a compra da farinha pelo preço do mercado, para revendê-la à população pobre por preço nunca maior a 80 reis o litro.
>
> Art. 3º - Essa compra de revenda de farinha, determinada no artigo antecedente, será de preferência feita pela Associação Comercial, se a isso se prestar, ou por comissões de agentes da confiança e escolha dela.
>
> Art. 4º - o governo tomará por empréstimo a referida quantia de 300:000U, ficando autorisado para remir essa divida, a fazer extrahir até cinco loterias pelo plano das grandes loterias provinciais, de preferencia às outras do mesmo plano que já tem sido concedidas.
>
> Art. 5º - Revogão-se as disposições em contrário.[349]

O substitutivo do Deputado Antônio Euzébio, colocava o controle das ações de combate O substitutivo do Deputado Antônio Euzébio, colocava o controle das ações de combate à carestia do preço da farinha nas mãos da Associação Comercial da Bahia, sendo que esta era presidida, na época, por Pereira Marinho. Seria como entregar o galinheiro aos cuidados da raposa. O acalorado debate travado entre os liberais e seus opositores confrontou de um lado os que acusavam a inevitável consequência da proposta apresentada por Antônio Eusébio, liberalização da venda da farinha para fora, a elevação dos preços, o que tornaria a aquisição da mesma inacessível, ou prejudicial aos cofres públicos. Por outro lado, cobrava-se a coerência com o próprio programa do Partido Liberal, de 1869, que propunha em sua tese central exatamente a liberdade comercial e derrogação dos privilégios e monopólios, tal qual propunha a maioria dos economistas europeus da época.[350]

A fim de defender o projeto original apresentado por Aristides Spínola, o Deputado Antônio Carneiro foi à tribuna e afirmou a sua condição de liberal convicto, como resposta aos ataques proferidos pelo também deputado Olavo Góes e por Antônio Euzébio:

> Sr. Presidente, sei que o nobre Deputado, membro da oposição nesta casa, levantando-se contra este projeto, e mandando a mesa o substitutivo que consagra a mesma theoria, as mesmas ideias e as mesmas medidas, estava escusado de tomar a palavra; mas tendo proferido o nobre Deputado a proposição de tal ordem, tão importantes,

em relação as medidas tomadas pela Câmara Municipal e sancionadas pelo Governo eu não devia deixar que se encerrasse esse debate sem dar uma resposta cabal.

Não sou, meus senhores, da eschola protecionista; filiado a um partido que escreve em suas bandeiras as idéas liberais, eu não posso ser partidário daquela eschola economica que é completamente divorciada daquelas idéas; adopto a opinião daqueles que querem uma economia política, no commercio todas as franquezas possíveis, eu sigo a eschola de Adam Smith, dos João Bapitist Say, tendo todavia em frente vultos importantes como Cronwell, Colbert, Trugot, Napoleão e outros.

Sendo assim, meus senhores, não apresentei este projecto porque fosse adepto da eschola que procura peiar a liberdade de commercio e levantar óbices em todas as manifestações da vida social; mas porque havia uma crise, dava-se um facto importante, para o qual só medidas coercitivas, só as medidas aconselhadas por essa eschola que não sigo... erão que podiam conjurar, ou pelo menos melhorar essa crise.

Sr. Presidente as medidas lembradas pelo projecto não são a primeira vez que são empregadas; não é a primeira crise alimentícia ou carestia de farinha que se dá. Desde remotos tempos essas crises têm se dado, e medidas eguaes têm sido empregadas, apesar da eschola política liberal e apesar da grande oposição que tem se levantado contra ellas.

Assim é que desde Caio Graxo que vemos executar-se a *lex prumentaria;* vimos no tempo de César, de Henrique terceiro, de Luiz XIII, Luiz XIV, Napoleão, de longos tempos até quase esta data se empregarem medidas como a Leia do

> máximo, a proihibição absoluta da exportação, a proihibição limitada, enfim essas medidas restrictivas que aqui queremos empregar.[351]

E questionado pelo Deputado Arthur Rios sobre serem improfícuas as medidas adotadas para a crise atual, Antônio Carneiro respondeu que:

> Já ia tocar neste ponto. Porque o nobre Deputado que iniciou este debate colocou, senão exatamente, aproximadamente, a discussão nestes termos. Disse que não havia carestia de farinha, ou não havia crise alimentícia quando a Câmara Municipal tomou as medidas que todos nós conhecemos, e que tais medidas foram insuficientes.
>
> Meus senhores, a principio nós líamos e ouvíamos por que passava a Província do Ceará; mais tarde, não ouvíamos e nem líamos, víamos, porque em nossas plagas aportam centenas desses retirantes devorados pela fome e quase moribundos; e finalmente depois destes espetáculos, uns que a imprensa nos transmitia pela voz poderosa, e outros que nós víamos em nossos portos, a farinha chegou a um preço exorbitante, acima, e muito acima da possibilidade de grande parte de nossa população.[352]

Ratificou também o papel da Câmara Municipal como autêntica representante dos interesses diretos do povo citadino:

> A Câmara Municipal, representante mais imediata e directa do povo, que devia sentir

> mais de perto todas as suas afflicções, todos os seus clamores levou ao Governo da Província uma postura para ser aprovada, a qual entendia ella poder naquella ocasião diminuir a crise que já sentíamos.[353]

E lembrou-se da aprovação da Postura por parte do Governo, e também da primeira vez em que esta foi apresentada, no ano de 1857:

> Esta postura levada ao Governo foi aprovada, e não é a primeira vez que ella tem figurado no código de nossas leis municipais; porque em 1857, uma egual, talvez com a mesma redação foi aprovada e vigorou por muitos anos.[354]

Adiante, Antônio Carneiro uniu-se as denúncias contra os monopolistas, como os grandes responsáveis pela manipulação dos preços, bem como do desvio do produto para outras praças:

> Ao passo que essas medidas eram tomadas, e nem podião ser naquela ocasião outras, porque o defeito era o excesso de exportação, os monopolistas, estes que compravam farinha, não para matar a fome porém para tirar grandes lucros nos mercados extra-provinciais, os monopolistas procurarão por todos os meios frustar a execução de taes medidas...
>
> Fizeram comprar farinha não nos mercados da capital, mas forão aos pontos produtores, ahi comprarão toda farinha que se fabricava, e consta

> que forão adiante e comprarão até plantações, e fizerão com que esses produtos seguissem diretamente dos pontos de produção para as províncias donde a necessidade desse gênero de alimentação se fazia mais sentir...
>
> Por consequência não dos embaraços, mas sim da ganancia, e por encontrarem naqueles mercados maiores preços para o seu gênero...
>
> Mas se a carestia da farinha não se dava entre nós pela falta do gênero, tanto que o nobre Deputado, que iniciou o debate, não nega que a safra tenha sido grande; se o mercado regorgitava de farinha, e se a razão do aumento do preço vinha do excesso da procura sobre a oferta segue-se... e que a medida naquela ocasião era adoptar-se era a restricção a exportação...
>
> Porque desde que se estabelecesse a restrição na exportação, cujo excesso era a causa da carestia, o effeito não podia ser senão a barateza do produto...
>
> Mas não foi porque ainda que bem aplicadas as medidas, os negociantes que queriam tirar grandes lucros, e que recebião encomendas do norte, para comprarem farinha, procurarão meios de burla-la.[355]

Em um debate acalorado, o Deputado oposicionista Antônio Euzébio seguiu retrucando, afirmando a ineficiência de tais medidas, e seriam elas até mais prejudiciais do que a sua não adoção. Antônio Carneiro lembrou então que desde julho de 1877, a Bahia não recebera farinha de outra Província, apenas de Sergipe, procedente de Estância, ou seja, por esta demonstração, já fazia muito tempo que produtores externos

não traziam seus produtos para a praça soteropolitana, sendo assim, não é verdade que estes teriam sido afastados por conta das medidas adotadas pelo Governo Provincial. A farinha que costumava vir de Santa Catarina, Espírito Santo e Alagoas, estava sendo adquirida no Rio de Janeiro, e destinada às Províncias do norte (Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco, e a própria Alagoas se esvaia em fome):

> Aquellas medidas eram as únicas convenientes não se segue que hoje não tomemos outras. Enquanto o parlamento provincial esteve encerrado não se podiam tomar outras, mas agora que o parlamento provincial se abriu e a crise cresce, podemos tomar novas medidas, abolir aquellas o completal-as; foi assim que eu, interpretando o pensamento dos próprios correligionários, e até dos membros da oposição que estão de acordo neste ponto, iniciei o projecto, habilitando o Governo de lançar mão de uma quantia para comprar farinha nos pontos produtores e vender à população, sem usura, sem essas vantagens odiosas dos monopolistas, e um outro criando um imposto sobre a exportação de farinha...
>
> Autorizei o Governo a vender sem lucro algum porque aceitando por agora as idéas da eschola restrictiva, não quis ir até o seu extremo, isto é, de autorisar o Governo a distribuir gratuitamente a farinha ao povo.[356]

Os reclames da oposição não cessaram, o Deputado Arthur Rios afirmou que tal medida não seria para estabelecer

limite, mas sim, criar concorrência. Rodrigues da Silva também fez uso da palavra para defender o projeto e a ação da Câmara Municipal, mas foi novamente retrucado por Antônio Euzébio, após afirmar que os preços haviam caído em consequência das medidas restritivas, o que acalmou o povo nas ruas, e assim, o oposicionista alegou ter sido isso apenas por pouco dias, mas logo em seguida, voltaram os preços a sua escalada.

Rodrigues Silva denunciou então a existência de estoques de farinha no Recôncavo que estavam sendo adquiridos por casas comerciais de capital, e destinando-se a outras praças, em Valença, 25 mil sacas embarcaram no navio chamado Novo Mundo, com destino a Pernambuco. Em Camamu, 40:000U000 de farinha seguiu em carregamento também para Pernambuco, existindo ainda 5 mil sacas naquela Vila, e mais 36 mil em Nazareth, destinadas à exportação. Portanto, não havia falta de farinha, e sim a escassez do produto, oriunda da sua exportação, e consequentemente, aumento dos preços praticados, reafirmando assim, a necessidade de controle da saída do gênero. E criticando o substitutivo de Antônio Euzébio, questionou o sentido de ser o Governo a dispensar os recursos, efetivar a compra da farinha, e não ser ele, Governo, e sim, a Associação Comercial, a executar a venda no varejo, ou eleger delegados a tal finalidade. E considerando que a quantia prevista de 100:000U000 para compra da farinha era ainda diminuta, sugeriu a ampliação deste crédito para o valor de 4000:000U000.

A trigésima terceira sessão ordinária da Assembleia provincial ocorreu no dia 26 de junho de 1878, e as discussões retomaram, tendo como destaque o pronunciamento do Deputado Rodrigues da Silva. Os oposicionistas ironizavam a posição dos Deputados Liberais, afirmando a existência de um novo tipo de liberalismo, um tipo especial que serviria apenas ao jeito dos membros daquela Assembleia. Já nas palavras do Liberal Rodrigues Silva, lembrando o denuncismo de Antônio Euzébio através da imprensa: "houve patota, isso é, houve mercancia ignóbil entre a concessão das licenças para vendagem de farinha e os concessionários que obitinhão-nas?"

> É muito provável que indivíduos interessados servissem de medianeiros entre os especuladores, negociantes improvisados de farinha e a Câmara Municipal; é provável que houvesse entre eles e a digna vereação a interposição de bons officios de amizade; mas entre o favor que pode ser feito sem quebra de dignidade do funcionário e a patota, que é expressão de uma mercancia, de uma ganancia inconfessável e imoral, de uma verdadeira prevaricação, há uma distancia imensa; há o abysmo que separa a honra e a probidade da vergonha e miséria sem nome.
>
> Autorisa-se, entretanto, o nobre Deputado em uma publicação do meu digno amigo, e honrado, Vereador Santos Marques, na qual diz que nada tem a ver com as licenças que a municipalidade tem dado para exportação de farinha.[357]

Referia-se aos ataques promovidos pela oposição a concessão de licenças para exportação de farinha, e utilizou a necessidade de justificativa por parte daquele Vereador para ironizar a postura dos oposicionistas com relação ao uso da imprensa para atacarem os parlamentares defensores da política intervencionista do Presidente da Província. Em outro trecho, Rodrigues da Silva insistiu em chamar de monopolistas, os grupos que pressionavam para a liberação da exportação da farinha, e os denunciou:

> Logo que algumas medidas partirão da ilustre municipalidade, logo que esta vem pedir ao Governo o complemento dessas medidas, que não tinhão de todo preenchido seus desejos, não tinham de todo tocado suas metas de aspirações patrióticas, quando isso se dava, os monopolistas, e continuo a dar-lhes esse nome, essa meia dúzia de usurários desalmados, que estão a locupletar-se com o suor do povo, antevendo o prejuízo que os aguardava, retendo em si grande porção de farinha expõem-na a venda em nosso mercado, e hoje mesmo, quem sabe se neste momento em que estou falando, estará entrando em nosso porto um enorme carregamento de farinha, imenso, extraordinário, talvez em valor superior a cem contos de reis, que era desfalcado da população, e estava sendo fraudulentamente embarcado, em porto não alfandegado no sul da nossa Província, com destino a outros mercados?
>
> Logo havia monopolistas, logo havia usurários, havia harpias, havia sanguessugas, que sugavam a substancia do povo em proveito próprio.

Rui Barbosa: liberalismo e intervenção...

Na sessão Legislativa do dia 27 de junho, Rui Barbosa foi à tribuna e expôs o embate doutrinário que envolvia a política acerca do abastecimento na cidade do Salvador. O seu discurso teórico estava direcionado ao dissidente liberal Antônio Eusébio:

> Venho apenas como um dos servidores mais convencidos da ideia liberal, tributar-lhe a homenagem pública de nossa ininterrompida adesão, contra as versões malévolas que aqui os têm indigitado à reprovação do paiz como infiéis ao symbolo das nossas crenças; venho afirmar, em relação à matéria pendente, as leis eternas da eschola a que temos a honra de pertencer; venho defender nosso melindre político, ferido por interpretações injustas. Seja, pois, desculpa à minha afoiteza, depois de tão luminosos discursos, esse zelo com que a minha consciência encara, nas questões sociais de ordem superior, como esta, esses grandes princípios, essas iminentes verdades, esses dogmas fundamentais do credo liberal.[358]

Desta forma, Ruy Barbosa apresentava o debate que seguiria. Revelando-se profundamente incomodado com o que ele considerava uma distorção simplificadora da interpretação da doutrina do liberalismo. Passou então a chamar ao debate o Deputado Antônio Euzébio, como podemos ver no seguinte excerto:

> O nosso nobre colega, que deste lado se senta não sei por que, quando é o mais intransigente auxiliar da oposição conservadora nesta

> assembleia, o Dr. Antônio Euzébio, em nome da liberdade comercial verberou as medidas municipaes contra a crise alimentícia, incipiente ainda, cujo desenvolvimento lisonjeio-me de considerar atalhado, mas cujos primeiros symptomas , assaz graves já para inquietar os menos medrosos, determinarão entre o povo sobressaltos, exagerados, creio eu, de certa altura em diante, mas nem por isso menos dignos de merecer os cuidados mais zelosos da administração local. Associando o exame dessas medidas à discussão do projecto vertente, deu-me S. Ex. o direito, tão proficuamente utilizado já pela metade liberal desta casa, de também neste debate, acudir-lhe com a rectificação que as ideias, aliás em sua generalidade exactas, porém mal adaptadas à censura de que o nobre Deputado se fez órgão, impõem àquelles, como eu, cuja ambição única, nestas desinteressas lides, é não ceder vantagens a ninguém no estremecer pela pureza da fé liberal.[359]

A alusão feita ao local de assento de Antônio Euzébio se deu porque o mesmo sempre se sentava à direita da tribuna, que geralmente era o local destinado aos membros do partido governista, no caso, dos liberais, ao que Rui Barbosa demonstrava incômodo, uma vez que Antônio Euzébio tornara-se um notório dissidente daquele partido. E, após declarar a sua crença no princípio da liberdade comercial, Rui Barbosa chamou atenção para uma causalidade se realizar mediante a reprodução de determinadas circunstâncias, no entanto,

> Realizadas, portanto, certas circunstancias, se a lei que preside a essa classe de phenomenos está discriminada scientificamente, previstas estão as consequências; contae com ellas; dirigi-vos como quem as espera. Mas também cuidado que não vades aplicar fora de proposito a lei resultante da analyse de uma ordem de fenômenos diversa! Na matéria que aqui se converte, pois, a preliminar é: se as circunstancias econômicas com que estamos luctando são precisamente da mesma espécie daquelas de onde sahiu o salutar principio da liberdade comercial e que a liberdade comercial há de reger.[360]

Acusando Antônio Euzébio de apoiar-se em Bastiat de maneira superficial, na forma em que Rui Barbosa classificou de exercício de sofisma, chamou atenção para as consequências que trariam a retirada das posturas municipais:

> Notando que o preço da farinha continuara a subir nos primeiros mezes deste anno, e apontando para as providencias com que a edilidade concebera obviar ao encarecimento progressivo desse artigo de primeira necessidade, indigitou veementemente como consequência delas essa agravação dos sofrimentos populares, sem demonstrar, senão pela coincidência entre os dous factos, a dependência real de um para o outro; sem advertir que a progressão crescente dos preços, preceptível já mui sensivelmente antes das medidas municipaes, não era nos primeiros mezes posteriores á inauguração deste regimen, senão o efeito de um impulso anterior a elas, de causas independentes, que lhes preexistião, que subsistem, e que não lhes é dado remover.[361]

Estavam então se referindo a Claude Frédéric Bastiat, indivíduo que teve a maior parte de sua obra escrita durante os anos que antecederam, e que imediatamente sucederam a Revolução de 1848, na França. Entre os economistas franceses, Frédéric Bastiat ocupou um lugar de destaque. Sua obra completa se compõe de sete volumes, tendo em seu conjunto um princípio dominante: o dever da **lei** de proteger o indivíduo, a liberdade e a propriedade privada, mas pode ser pervertida e posta a serviço de interesses particulares, tornando-se, então, um instrumento de espoliação. É desta forma que Bastiat analisou o funcionamento do Estado, esta "grande ficção através da qual todos se esforçam para viver à custa dos demais". Para ele, protecionismo, intervencionismo e socialismo são as três forças de perversão da lei.

Lembrou Rui Barbosa que a correção deste erro vulgar já houvera sido aconselhada por propagandistas da escola de Manchester, quando em 1842 iniciou-se, na Inglaterra, a redução dos impostos proibitivos, e que em dois anos os maus resultados refletiram-se na colheita, agravando-se em 1845 e 1846, e nos demais anos seguintes, tornando a política de *free trade* uma vidraça ao prazer dos que defendiam uma linha protecionista. Advertiu que uma nação não oferece ao consumo estrangeiro, senão, as sobras da sua produção, e quando lhe mingue a produção interior, que dá fecundidade agrícola de outros, se busque suprir as suas deficiências. Assim, a concorrência entre o mercado interno, e o mercado externo se torna desigual quando a necessidade impõe às praças carentes,

a oferta de preços acima dos praticados, tornando o desvio dos produtos a estes destinos muito mais atrativos, devido aos preços forçados pela miséria e pelo terror.

> [...] ahi estão Sr, Presidente, os fundamentos com que, noutros países, a eschola da liberdade, onde abri os olhos à vida pública, e contra a qual a consciência ainda não me acusa de uma falta, desaprova medidas ocasionais, e analogia mais ou menos aparente como as que adoptou a municipalidade baiana. Acompanhal-os-hei um a um opondo a cada um deles a situação real desta província, desta cidade há seis mezes.[362]

A partir daí, Rui Barbosa expos as ideias de uma série de teóricos da economia liberal, especialmente dos teóricos franceses, a fim de se apegar aos fundamentos conceituais que pudessem justificar as posições defendidas. Inicialmente, citou Guillaumin,[363] a escolha deste não foi ocasional, deu-se pelo fato de ter sido este o economista que Antônio Euzébio citara para fundamentar as suas críticas. E, justamente de Guilaumim que Rui Barbosa trouxe a crítica à prática de armazenamento de trigo com fins de manipulação de preços, e a consequente fome que esta traria para as classes alheias às lavouras. Esta posição foi ainda reforçada por Cherbuliez,[364] para quem o único objetivo de uma indução por parte dos vendedores, que deixam de vender, seria uma elevação eventual de preço corrente. Para este autor a liberdade comercial como remédio para as crises alimentícias pode falhar, quando falha o interesse

individual. Uma vez que a produção apenas se recolhe para atender a cobiça de especuladores. Para Rui Barbosa parecia ser esta a situação vivida:

> Partamos daqui, Sr. Presidente. As circunstancias, no caso actual, são notórias: A sêcca, a fome no norte; o valor da farinha alterado a uma taxa descomunal; sobre este artigo de lá para cá, ecommendas sem limites ao preço. Em vez de alta futura do preço, qual esse publicista a figurava, ahi temos a alta atual (o que é meu favor), não no mercado provincial, é certo, mas em mercados próximos, e tão excepcionalmente exagerada, que compensa, sobrexcede, cobre muitas vezes o custo do transporte e o maior lucro possível no mercado interior. Logo, em logar de uma vantagem porvindoura, incerta duvidosa, eventual em suma, ahi estava seduzindo as expedições de farinha para as províncias septentrionaes, uma vantagem segura, infalível, presente, imediata. Quem acreditará, pois, que o freio impotente contra a tentação de um grande beneficio eventual e, portanto, falível, além de mais ou menos longíncuo, prevalecesse contra a de uma vantagem consecutiva, certa e enorme, como a que o comercio baiano proporcionava a exportação da farinha para as províncias dizimadas pela sêca.[365]

Em seguida, citando mais um francês, o Frederico Passy, economista, maçon, que viria a receber o prêmio Nobel da paz em 1901, justamente por seu ensaio sobre as crises alimentícias, lembrou que as exportações de grãos para outros centros

só deveriam acontecer após o país produtor garantir o seu próprio abastecimento. Parece óbvio para Rui Barbosa que não vivíamos na Bahia o exemplo desta superprodução excedente de farinha de mandioca.

> Na hipótese figurada convinha aos interesses da classe mercantil não só deixar de exportar, como importar, porquanto a elevação do preço, consequência da escassez no mercado nacional, asseguraria a especulação no paiz, vantagens superiores, não só as de venda dos cereais indígenas no mercado estrangeiro, como as da venda ordinária do artigo similar estrangeiro no mercado interior. Suponhamos, porém, uma exageração insólita, inaudita, como a do preço da farinha no Ceará, preço que os consumidores daqui não podiam concorrer, preço de que nem aproximarmos podíamos. Imaginae essa fascinação, tentando o comerciante com a perspectiva de ganhos fabulosos, de fortunas improvisadas à custa de uma especulação fácil e sem riscos. Dizei-me: não é evidente que o resultado seria diametralmente oposto aquelle? Que o interesse positivo, irresistível do commercio, neste caso, no nosso, estaria justamente, não em deixar de exportar e importar, mas, pelo contrario, em não importar nada e exportar tudo?[366]

Assim, a denúncia de Rui Barbosa se concentrou no que ele chamou de última objeção que a teoria liberal poderia deduzir ao Deputado Antônio Euzébio e seu discurso contrário às medidas municipais. E prosseguiu aprofundando

as comparações entre as condições que se supõe terem originado a defesa do livre comércio, com as que se vivia na Bahia de 1878:

> Reunindo agora os elementos que a analyse destacou, podemos acarear lado a lado a situação que os economistas descreveram com a nossa. O quadro deles é este: uma nação no meio de outras nações, um mercado no meio de outros mercados, um centro productor no meio de outros centros produtores; uma lavoura cultivada ao mesmo tempo em pontos diversos e dispersos do globo, onde as condições do solo e do clima não podem ser uniformes, e que, portanto a secca, as pestes vegetaes, os acidentes da terra não podem abranger simultaneamente; um cereal colhido, em todas ou quase todas essas varias regiões agrícolas, superabundantemente, de modo que o excesso ordinário do consumo local, entregue ordinariamente ao consumo estrangeiro, sirva de reserva para as necessidades nacionais nas epochas de crise; enfim, para todos casos de insufficiencia dessa reserva, as sobras da produção peregrina em disponibilidade como recurso prompto, satisfactório, completo contra o perigo da fome. Eis a situação geral. Observe porém a nossa: não é um paiz entre outros paizes, é uma província no meio de outras províncias do mesmo estado, isto é, diversas secções de uma região compreendida quase integralmente na mesma zona; é portanto entre esses diversos centros produtores, que não estão disseminados nos diversos climas da terra, mas presos entre si, como continuação um dos outros, uma identidade quase absoluta de condições physicas, meteorológicas e agrícolas; é

> a ausência total do mesmo gênero alimentício, ou a diminuição sensivelmente extraordinária de sua colheita em muitas, na maior parte das províncias productoras, durante a mesma estação; é um gênero que só se produz neste império, numa secção dele, e apenas quanto baste para o seu consumo interior; é por conseguinte, o imenso desfalque, o sorvedouro temeroso que a secca deixou, e prolonga sem reparação ou atenuação possível nesses recursos com que as nações mutuamente se suprem nessas condições terríveis [...].[367]

Esta seria então a tese defendida por Rui Barbosa, a de que as duas condições seriam possuidores de condicionantes tão diferentes que jamais caberia a simples transferência da análise feita de uma para outra. Mas a abordagem não se limitou a defender a posição da municipalidade, Rui Barbosa não se fez de rogado e também atacou o partido conservador, pois

> [...] foi esse partido quem difundiu, quem enraisou, quem universalizou, digamos assim, no Brazil os erros protecionistas; [...] agora que os preconceitos de origem conservadora senhoreião o animo publico, não é a parcialidade a cujo domínio tem estado entregue quase exclusivamente esta terra, e cuja influencia devemos agradecer a vulgarização destas ideias falsas, que insiste no direito de denunciar como crime no governo actual o não afoitar-se em empreender, nos primeiros dias de sua gestão, logo no meio de uma crise alimentícia, uma reação decidida contra esse perigoso estado moral do povo.[368]

Desta forma, Rui Barbosa buscou superar o dilema acerca da não intervenção, pois ainda que o princípio do livre-cambismo estivesse contemplado pelo programa liberal, tal qual formulado por Adam Smith, já na Alemanha de 1834, Frederic List esboçou as primeiras contestações a este.

Georg Friedrich List foi um economista partidário do protecionismo, de acordo com o seu pensamento econômico, as empresas nacionais não poderiam desenvolver se o mercado já estivesse ocupado por empresas de países estrangeiros economicamente mais avançados. Nessas circunstâncias justificava-se um "proteccionismo educador", tendo por objetivo proteger, temporariamente, o mercado nacional para assegurar a consolidação das indústrias nacionais para que, em médio prazo, pudessem concorrer com sucesso num ambiente de livre concorrência, que não se transformasse rapidamente num sistema de sentido único pelo esmagamento das indústrias do território economicamente menos desenvolvido. Também, John Stuart Mill,[369] nos seus "Princípios de economia política", defendeu uma orientação protecionista, para o caso de uma nação nova e progressista poder neutralizar uma indústria estrangeira.

A popularidade das ideias livre-cambistas espalhou-se na Inglaterra com o surto de progresso acelerado na segunda metade do século XIX. Ainda em 1819, Jean Charles Leonard de Sismondi[370] publicou que o desequilíbrio entre produção e consumo era comum no comportamento dos ciclos econômicos. Sismondi chegou a condenar o desenvolvimento das máquinas, em cuja dependência viveria os operários. Acontece que ao

se concluir o ciclo das campanhas napoleônicas, a Inglaterra estava esmagada sob uma gigantesca dívida pública, recorrendo então a uma autorização para emissão de papel moeda sem lastro, pelo Banco da Inglaterra. Em 1815, quando cessaram as atividades bélicas, a renda da terra não atendia ao fisco e aos credores, uma vez que o preço dos cereais havia caído, seja pela perda de poder aquisitivo dos consumidores, seja pela importação de cereais de países estrangeiros. Foi quando os Lond Lords conseguiram a aprovação das leis de cereais, que proibiam a compra de trigo no exterior, a fim de manter o preço interno do produto.

Em 1836 as repercussões negativas da crise bancária americana atingiu a Inglaterra com redução da safra, crise que se repetiu em 1838 e estendeu-se a 1845. Os industriais ingleses compreenderam então, que o protecionismo agrário instituído em 1815 tornara-se um entrave para a expansão de suas manufaturas, seja porque o crescimento urbano e industrial tornava a produção rural insuficiente para a sustentação do operário, seja porque os elevados preços dos alimentos aumentavam os custos de fabricação, e a redução das compras externas repercutia fatal e negativamente nas vendas em outras nações. Em 1846 uma crise de fome assolou a Irlanda, devido à queda da colheita de batata, foi esta a oportunidade então para a revogação das tarifas protecionistas, iniciando, finalmente, a era do livre-cambismo.

A expansão sem paralelos das manufaturas e do comércio britânico entre 1848 e 1866, deveu-se, em grande

parte, à eliminação das tarifas protecionistas que vigoravam em relação a alimentos e matérias primas. Compreende-se assim a enorme popularidade da doutrina livre-cambista, uma vez que a Inglaterra era a maior e mais rica potência mundial. No entanto, tanto teoricamente quanto politicamente, as críticas a este modelo sempre existiram.

Em confrontação mais recente feita às teorias do livre cambismo, o Historiador Eduard Palmer Thompson, ao responder aos críticos liberais acerca do seu estudo sobre os motins de fome na Inglaterra no século XVIII, lembrou que na época, um período anterior às soluções de crises vividas no primeiro e segundo quartel do século seguinte, o comércio inglês era regulado pela lei estatutária, bem como pelo direito consuetudinário e no costume, segundo o qual o mercado deveria ser praticado diretamente ao consumidor, e a venda da farinha de trigo na primeira hora seria uma exclusividade dos mais pobres. Com a penetração das relações capitalistas em superação daquela lógica, os protestos vieram quando a venda passou as mãos de intermediários.[371]

A revogação da lei contra a venda antecipada marcou a vitória do discurso de livre regulamentação do mercado. Para este, mesmo com a elevação dos preços e até com a possibilidade de geração de fome, em um segundo momento os preços se normalizariam, cabendo ao intermediário o papel importante de transportar o trigo para áreas mais escassas. Com isso, Adam Smith afirmou que os preços altos atuavam como forma de racionamento, colocando-se assim ao lado da

crença de uma economia natural, o qual Thompson classificou como supersticiosa. Segundo Thompson, o fato de Adam Smith ter buscado demonstrar analiticamente a coerência entre mercados de produtos e forças de trabalho como lei natural e justa da humanidade, não prova o funcionamento do mercado. Afirmou então que Smith teria teorizado sobre um estado de competição perfeita, que não existe, e nunca existiu, mas que exerceu uma influência global e nociva, uma vez que seus argumentos desacreditavam, ou desautorizavam as intervenções protecionistas em tempos de escassez, e eram utilizados para justificar a exploração e o açambarcamento.[372]

Assim, Thompson classificou as deficiências da doutrina de Smith,[373] através de três pontos: primeiro, o fato de ser doutrinária e contrária à experiência concreta – enquanto dogma servia como apologia à inércia, sem saber do funcionamento dos mercados reais; segundo, promoveu uma noção de que os preços altos são um remédio para a escassez, pois atraia os alimentos para a região escassa, mas, na verdade, o que atraía os alimentos não era a escassez e sim o dinheiro que os comprava; e terceiro, a metáfora de que o preço é o meio de racionamento, esbarra no fato de que racionamento pelo preço não aloca os recursos de maneira uniforme entre os que passam necessidade e os que podem pagar para reservar alimentos.

Para Thompson, a questão do abastecimento não poderia ser vista apenas como uma estratégia econômica, mas dependia, igualmente, das teorias acerca do Estado, das concepções de controle sociais paternalistas existentes no

início do século XVIII, de forte componente religioso. Com o enfraquecimento deste componente religioso, a teoria tornou-se ambígua, marcada também por uma supremacia da lógica mercantilista, e a teoria que migrou do governo para o povo foi incompatível com a necessidade de exportação de grãos.
Assim, tanto Thompson, lançando o distante olhar do século XX para o debate decorrente dos motins de fome na Inglaterra do século XVIII, quanto Rui Barbosa, refletindo sobre a evolução do liberalismo no século XIX, e comparando-o com a ação dos açambarcadores em Salvador, consideravam inocentes as crenças da existência das condições de uma concorrência perfeita, pelo menos para as realidades por estes analisadas.

A própria Teoria da Concorrência Imperfeita tem sua origem na crítica da inconsistência formal da Teoria da Concorrência Perfeita e, logo, à sua incapacidade de explicar o funcionamento da economia no mundo real. Pela lógica da concorrência perfeita, se supõe que o preço é igual ao custo marginal, já na tese do monopólio puro, se atribui ao monopolista um conhecimento exato da curva de demanda que lhe possibilita estabelecer o preço ao qual ele maximiza seus lucros. O essencial, então, são os supostos estáticos das condições de mercado que permitem afirmar que o preço se forma na intersecção das curvas de oferta e de demanda. Porém, como no mundo real os preços não são iguais aos custos marginais, e estão fortemente condicionados à avaliação subjetiva do elemento risco, defronta-se, por um lado, com a inconsistência teórica do modelo tradicional, e por outro,

com a insuficiência dessa situação concreta em fornecer os elementos necessários à configuração de uma nova teoria geral de formação de preços em concorrência perfeita.[374]

A formulação de Sraffa propõe a superação desse dilema, afirmando que, ao contrário do estabelecido pela Teoria da Concorrência Perfeita, o produtor individual pode, efetivamente, influenciar seu preço de oferta e operar com custos decrescentes de escala. Essa proposta implicava no abandono da teoria tradicional da concorrência, estabelecendo, simultaneamente, os novos supostos teóricos a partir dos quais se deveria buscar a reelaboração de uma nova teoria geral do equilíbrio parcial de mercados que operam entre os limites da concorrência perfeita e do monopólio puro. Assim, por um lado, Sraffa supera a tentação de subordinar os graus de monopólio do sistema às diferenças entre preços e custos marginais e, por outro, propõe que toda teoria do valor deve ser tratada em termos da análise monopolística, entendendo que é necessário abandonar o caminho da livre concorrência e voltar-se em direção ao monopólio, uma vez que, aqui, se encontra uma teoria bem definida, na qual variações de custos relacionadas com mudanças nas dimensões dos empreendimentos individuais desempenham papel importante.

Acontece que a elaboração teórica de Sraffa revelou-se apenas no ano de 1925, e a de Robinson, que é considerada a completa, é de 1933, portanto, Rui Barbosa antecipou-se a esta interpretação em pelo menos quatro décadas e, ao responsabilizar o Estado pelo bem estar dos mais pobres, Rui

Barbosa na verdade estava sendo coerente não apenas com algumas correntes do próprio pensamento da economia liberal pós Smith, como também demonstrava estar sintonizado com a própria lógica das doutrinas filosóficas que formaram a base ideológica do liberalismo, pois nestas concepções não existe exterioridade entre a sociedade civil ou vida privada, e o Estado.

Desde Hobbes que a natureza contratual do Estado foi compreendida a partir de um pacto de sobrevivência. Para Locke, este pacto seria posterior à concepção da propriedade, ocorrendo então entre os proprietários. Já para Hegel, o Estado seria o corolário do desenvolvimento iniciado pela comunidade, seguida pela formação da sociedade civil, e alcançando o seu ápice com o Estado, sendo este o oposto do caos, e promotor de uma unidade social e de direito.

No pensamento de Hobbes, com a criação do Estado, as pessoas trocaram sua liberdade pela segurança. Portanto, dar poder ao Leviatã é renunciar ao direito a todas as coisas para garantir a paz e, por consequência, poupar a própria vida, contentando-se com a mesma liberdade que desfrutam os outros seres humanos. Seria esta a natureza do contrato social: tem-se a liberdade de fazer tudo, desde que não prejudique os outros. Assim, quando é firmado o contrato entre os homens, não basta o fundamento jurídico, é preciso que exista um Estado armado para forçar os homens a respeitar as leis e as regras.[375]

Portanto, para Hobbes, o Estado, o governo, ou até mesmo o soberano, têm a obrigação de garantir a ordem da sociedade e a vida dos seus súditos, pois os seres humanos só

abriram mão do direito natural de possuir todas as coisas para proteger sua própria vida ameaçada na guerra total. Se não for garantida a segurança, e por consequência, a vida, o súdito tem o direito de se rebelar, pois o pacto é nulo. Assim, para Hobbes, o Estado deve vir antes da sociedade, pois este é necessário para as pessoas poderem viver em paz. Observa-se ainda que, por esta lógica, a intervenção do Estado torna-se uma obrigação para a garantia das condições de vida em sociedade. Aliás, seria este o próprio papel do Estado.

Para Locke, a autoridade do Estado é legítima, e o que legitima esta autoridade são o contrato e o consentimento tácito, ou seja, o Estado tem origem num celebrado entre pessoas livres com vista a preservar as suas propriedades, logo, o contrato dá origem a transição do estado de natureza para a sociedade civil (comunidade politicamente organizada, Estado). Logo, o estado de natureza seria a situação que existia antes de haver um estado organizado e um governo civil caracterizado como sendo de perfeita liberdade. Um estado de igualdade regido por uma lei natural (que é dada por natureza, racional e universal), e que, por consequência, é a garantia de que todas as pessoas seriam iguais, tendo o direito de ajuizar por si que ações estão, ou não, de acordo com a lei natural. Teriam, individualmente, o direito de usar a força para impedir que alguém viole a lei natural. Teriam direito de decidir a pena apropriada para aqueles que violam a lei natural. Portanto, no estado de natureza os indivíduos já gozam de direitos básicos, nomeadamente o direito de propriedade (bens, vidas,

liberdades), no entanto, existem sempre pessoas que movidas pelo interesse, pela ganância ou pela ignorância, se recusam a observar a lei natural, ameaçando, constantemente, os direitos das pessoas e a propriedade alheia. Assim, há o problema da administração da justiça, pois o lesado poderia aplicar uma pena demasiadamente excessiva, ou até não ter força para se defender e punir a transgressão da lei natural.[376]

Não existem mecanismos que obriguem ao respeito dos direitos naturais nem para, legitimamente, castigar os que os violam. E, em suma, a propriedade (bens, vidas e liberdades) está ameaçada e faz-se então necessário a adoção de um contrato social que seria nada mais do que a origem do Governo, pois no estado de natureza, a propriedade acaba por estar ameaçada pelas pessoas que não cumprem a lei natural, tornando as vidas destas muito instáveis e inseguras, e sendo assim, nesta lógica, só o Governo pode oferecer garantia de estabilidade e proteção. O Governo e a sociedade civil seriam a garantia de se ter uma lei estabelecida, conhecida e aceita por consentimento, que sirva de padrão comum para decidir os desacordos sobre aspectos particulares da lei natural, um juiz imparcial com autoridade para decidir segundo a lei, evitando que haja juízes em causa própria, um poder suficiente forte para executar a lei e fazer cumprir sentenças justas. Logo, garantir a administração da justiça e a proteção dos nossos direitos básicos é, para Locke, a função da sociedade civil e do Governo.

Hegel restabeleceu a distinção entre Estado e sociedade civil afirmando a absoluta soberania e excelência do Estado,

uma vez que a política difere da religião, da moral e de qualquer ideologia. A racionalização do Estado, então, não é mais uma exigência, mas sim uma realidade, não mais um ideal, mas um evento da história. Ao fazer referência ao estado de natureza, Hegel critica a interpretação que vinha sendo feita deste conceito, pois o situa como um estado originário, e neste sentido, elogia Hobbes por haver entendido o que considerou o real sentido deste estado. O estado de natureza corresponde ao momento em que todos os homens são iguais, mas são movidos por paixões, assim, ao tentarem fazer valer seus interesses, podem se autodestruírem, culminando numa permanente condição de guerra.[377]

Para Hegel, deste estado de natureza não se chega ao estado civilizado, ele é sua antítese. Não há, pois, neste caso, a compreensão de um processo evolutivo uma vez que o estado de natureza não é um estado jurídico e nele o homem não tem nenhum direito, pois o direito, mesmo o privado, não é um fato individual, mas produto social. O estado de natureza é a ausência de qualquer forma de sociedade. Então, nega-se a existência de direitos naturais preexistentes à sociedade e superiores ao Estado.

A história resulta do crescimento do espírito em sua fase objetiva, sendo, portanto, crescimento de liberdade. Chegar-se-á a um estágio da história humana em que todos se tornam livres, cada civilização, com as suas leis, seu regime político, sua ética, representa globalmente um momento do Espírito, que vai se revelando a si próprio, se conscientizando

de uma liberdade cada vez maior. Então, se o Estado, as leis, as instituições, representam um maior estágio de liberdade, a consciência e a mente se tornam idênticas ao Estado, leis, moral. Ou seja, o homem tenta construir o Estado à sua imagem e semelhança, atingindo uma síntese, um momento absoluto da convivência humana.

Diferentemente da esfera de disputa, para Hegel, o Estado político é o espaço dos interesses públicos, universais, coletivos, onde as contradições presentes na esfera da sociedade civil estão superadas. É a esfera ética, consciente de si. O Estado é, portanto, espaço de unidade e reconciliação de interesses. É através deste Estado que o homem se relaciona com outros homens, vive em coletividade e atinge um estágio maior de liberdade. Esta, por sua vez, encontra neste Estado sua plena significação.

Hegel não nega a categoria contrato, mas a entende dentro do Direito privado, pois é o Estado a garantia dos interesses coletivos, totalidade orgânica de um povo, e não uma soma de partes. O todo é maior do que a soma das partes, a totalidade deve corresponder ao desenvolvimento de todas as determinações nela contidas, sem aniquilar as diferenças e contradições. Assim, em Hegel o Estado é uma totalidade organizada e distinta em atividades particulares. O papel do Estado é, de um lado, manter os indivíduos como pessoas, fazendo do Direito uma realidade necessária e, depois, promover o bem em seu conteúdo universal: proteção da família e direção da sociedade civil; de outro lado, deve conduzir a vida à sua substância universal, intervindo nas esferas subordinadas, conservando-as.

Para os liberais, portanto, o Estado é eterno, e o não intervencionismo seria um aspecto mais conjuntural do que estrutural no discurso liberal.[378] A crítica ao livre cambismo surgiu entre os próprios liberais que a fizeram ao analisarem situações específicas, de descontrole no abastecimento de produtos básicos. Rui Barbosa era um dos apologistas do livre-cambismo, bem como julgava existir uma identidade entre o liberalismo econômico e o liberalismo político, em seu discurso reafirmou a sua crença positivista. Porém, tal qual o pragmatismo que datou a colocação deste princípio como intocável pelos teóricos ingleses, e que em outras horas o retirava de pauta, sem nenhuma restrição, a fim de beneficiar o avanço da sanha do capital industrial, denunciou a ausência das condições normais, que não se dariam sem a devida interferência das autoridades. Assim, tinha Rui Barbosa uma visão daquilo que os economistas denominariam meio século depois, de concorrência imperfeita, quando a trustificação industrial, a cartelização da produção, os monopólios e oligopólios, vão interferir na circulação de riquezas, na utópica liberdade de contratar, de tal maneira que a divisão e a especialização internacional do trabalho, ao invés de um ideal de processo de maximização da economia, seriam apenas máscaras da dominação econômica.[379]

Só que para Rui Barbosa, e com razão em seu tempo, os agentes que estavam interferindo na lógica do mercado de forma a tumultuá-la e a aumentar a fome da população menos desassistida eram os açambarcadores, esses não

eram representantes do novo pensamento econômico, mas defensores dos velhos privilégios que permaneciam em mãos dos especuladores que sempre ditaram as regras do mercado de alimentos em Salvador. Eram estes os impedidores do progresso. Com isto Rui Barbosa superava certa inocência que se observava na crença de Adam Smith acerca do funcionamento deste comércio, baseado em uma concorrência perfeita.

Rui Barbosa estava vinculado a uma nova juventude liberal formada no decorrer do segundo reinado, às margens dos estadistas do Império. Uma geração influenciada pelo liberalismo francês e pelo positivismo de John Stuart Mill. Esta geração criticava as instituições tradicionais, inspirando-se no radicalismo de Thomas Paine, um político britânico considerado um dos pais fundadores dos Estados Unidos da América, que viveu na Inglaterra até os 37 anos quando imigrou para as colônias britânicas na América em tempo de participar da Revolução americana, tendo como as suas principais contribuições, os amplamente lidos "*Common sense*" (1776), advogando a independência colonial americana e "*The American crisis*", considerado uma série de panfletos revolucionários. Depois, Paine influenciou bastante a Revolução Francesa. Escreveu "*Rights of man*" (1791), um guia das ideias iluministas.

Esta juventude liberal também nutria certo menosprezo pela monarquia. Expressou um projeto político e intelectual que ficou conhecido como Bacharelismo Liberal.[380] Influenciado também pelo liberalismo norte-americano,

Rui Barbosa defendia que os vínculos entre a sociedade e o Estado se ancoravam na soberania da primeira. A admiração pelo modelo americano o aproximou do ideário Republicano, Federalista e Liberal. Se bem que um liberalismo saído dos laços do regime imperial, porém, com uma ação interferente do Estado. Assim, o pensamento liberal brasileiro se constituiu em um projeto que surgia como frente ao modelo tradicional expresso na monarquia e no poder moderador, com a defesa no direito do voto e com a desvinculação da Igreja em relação ao Estado, uma escola pública laica e a organização federativa.

O debate decorrido na Assembleia Provincial baiana em 1878 expôs o embate entre este novo projeto e a forma tradicional de organização. Tratava-se também da ascensão de novos agentes, seja na representação política, na intelectualidade, e também na economia. E ainda que anacrônica, a velha elite oligárquica, formada nas veias do sistema colonial, permaneceria como importante grupo de resistência e pressão, o que se confundia, ainda mais, se na prática eram estes mesmos, os que acumularam capitais na forma primitiva, eram os nacionais que tinham as condições de se associarem às atividades surgentes. Em pauta, a redefinição do papel do Estado e sua relação com a sociedade civil dentro desta nova configuração marcada por uma transição de caráter conservador da economia.

Assim como as dimensões entre o que representava o velho ou o novo se confundiam nos discursos, com apropriação

de elementos da nova teoria, por parte de representantes de velhas formas de organização, na economia a transição de uma forma de acumulação a outra, também ajudava a criar esta confusão, pois, estes mesmos agentes que se ancoravam nas viciadas estruturas da acumulação primitiva de capital, misturavam seus negócios com as formas emergentes, como o capital financeiro, por exemplo. Sem, no entanto, superar a mentalidade conservadora.

A preservação da hegemonia social, e a permanência da influência política destes conservadores, deu sustentação à forma dual em que elementos da cultura colonial resistiram a modificar-se. Estas estruturas eram pressionadas pela mudança da economia mundial, pela alteração dos padrões de consumo, que no caso da Bahia do último quartel do século XIX, tinha nos transportes, e em seguida, com a remodelação da cidade, os investimentos mais significativos, uma vez que a indústria seguia em passos muito lentos. E no caso da capital, um crescimento objetivo de demanda, decorrente do fenômeno do aumento demográfico que não era estimulado pela dinâmica da economia, mas sim pela ausência desta, que afetava negativamente a sua *hinterland*. Assim, aumentava-se a oposição de um setor urbano, que necessitava ser alimentado, e um setor rural, que era demandado cada vez mais a produzir alimentos.

A relação das pessoas com os alimentos envolve sistemas de poder, propriedades e leis. O conflito sobre o direito de acesso aos alimentos no mercado poderia ser visto como fórum de lutas sociais, ou fórum para conflito de interesses

cidade *versus* campo, quando os trabalhadores urbanos se confrontam com fazendeiros e comerciantes. Assim foram se criando condições para transformações mais profundas com ampliação de mercado consumidor, separação de funções entre meio urbano e rural, e criação do famoso exército de reserva de mão de obra. Os problemas de carestia em Salvador estavam longe de se esgotar. E mesmo com todo empenho do Presidente da Província, e da unidade conquistada por este junto a Câmara de Vereadores e a Assembleia Provincial, as oscilações dos preços da cesta básica permaneceriam como uma constante na vida dos soteropolitanos.

O Barão Homem de Melo deixou a sua tarefa em Salvador no ano de 1879, vindo a ser, posteriormente, ocupante do cargo de Ministro dos Negócios do Império. Rui Barbosa se tornaria um dos maiores estadistas da primeira fase da História Republicana brasileira. A questão da alta dos produtos considerados básicos e essenciais para os baianos permaneceu como a grande preocupação das autoridades e do povo, mesmo após a mudança de regime político, e implantação da República. Para que se tenha ideia disso, a greve geral dos trabalhadores, em 1919, primeira manifestação desta envergadura na capital baiana, teve como seu primeiro ponto de pauta a revisão dos elevados preços dos alimentos.

Notas

330 PESSOA, Epitácio. *Mensagens presidenciais*: documentos parlamentares. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919. v. 4. p. 392.

331 NEVES, Frederico Castro. *A multidão e a História*: saques e outras ações

de massas no Ceará. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2000. p. 25 e 26.
[332] Ibidem, p. 31.
[333] Ibidem, p. 43.
[334] Ibidem, p. 52, 57.
[335] AMS. Atas da Câmara, Livro 9.54, ano 1878, 20 de março. p. 42v.
[336] AMS. Atas da Câmara, Livro 9.54, ano 1878, 28 de março. p. 49.
[337] AMS. Atas da Câmara, Livro 9.54, ano 1878. 31 de março.
[338] AMS. Ofícios do Governo, p. 47.
[339] DIÁRIO DA BAHIA, 31 maio 1878.
[340] BAHIA. Fala à Assembleia Legislativa Provincial do Presidente Barão Homem de Melo – Tip. Do Diário da Bahia, 1878.
[341] Idem.
[342] AGUIAR, Manoel Pinto de. *Abastecimento*: crises, motins e intervenção. Rio de Janeiro: Philobiblion, 1985. p. 137.
[343] JORNAL DA BAHIA, 3 jun. 1878.
[344] O MONITOR, 4 jun. 1878.
[345] AGUIAR, op. cit., p. 109.
[346] Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, Sessões do ano de 1878, (vol. 1), p. 70.
[347] DIÁRIO DA BAHIA, 4 jun. 1878.
[348] Assembleia Provincial, 5 de junho de 1878. Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, Sessões do ano de 1878, (vol. 1).
[349] Assembleia Provincial, 7 de junho de 1878. Sr. Antônio Euzébio. Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, Sessões do ano de 1878, (vol. 1).
[350] AGUIAR, op. cit, p. 151-153.
[351] Assembleia Provincial, 8 de junho de 1878. Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, Sessões do ano de 1878, (vol. 1).
[352] Idem.
[353] Idem.
[354] Idem.
[355] Idem.
[356] Idem.
[357] Assembleia Provincial, 26 de junho de 1878. Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, Sessões do ano de 1878, (vol. 1).
[358] Discurso do Sr. Dr. Ruy Barbosa, proferido na sessão de 27 de junho - Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, Sessões do ano de 1878, (vol. 1).
[359] Idem.
[360] Idem.
[361] Idem.

[362] Idem.
[363] Economista francês, autor do "Dicionário de economia política".
[364] Economista suíço, defensor da filosofia utilitarista, eleito Deputado em 1841, uniu-se aos conservadores.
[365] Discurso do Sr. Dr. Ruy Barbosa, proferido na sessão de 27 de junho - Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, Sessões do ano de 1878, (vol. 1).
[366] Idem.
[367] Idem.
[368] Idem.
[369] Filósofo e economista Inglês, e um dos pensadores liberais mais influentes do século XIX. Foi um defensor do utilitarismo
[370] Economista e historiador suíço nascido em Genebra, cujas pesquisas foram marcadas por sua denúncia dos perigos que considerava inerentes ao processo de industrialização e ao desenvolvimento descontrolado do sistema capitalista.
[371] THOMPSON, Edward Palmer. Economia moral revisitada In: THOMPSON, Edward Palmer. *Costumes em comum*: estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Cia das Letras 1998b.
[372] Ibidem, p. 162
[373] THOMPSON, op. cit., p. 220.
[374] MIRANDA, Luis Alberto. *A concorrência imperfeita reexaminada*: um comentário à autocrítica da sra. Robinson. *Ensaios FEE*, Porto Alegre, v. 8, n. 2, p. 137-142, 1987. p. 137-142.
[375] HOBBES, Thomas. *Leviatã*. Tradução de João Paulo Monteiro, Maria Beatriz Nizza da Silva e Claudia Beruner. São Paulo: Martins Fontes; 2003.
[376] LOCKE, John. *Segundo tratado sobre o governo civil*. São Paulo: Abril Cultural, 1978. (Coleção Os Pensadores).
[377] HEGEL, Georg Wilhelm Friedrich. *Filosofia da História*. 2. ed. Brasília, DF: Ed. UnB, 1995.
[378] GRAMSCI, Antônio. *Cadernos do cárcere*. Edição e tradução, Carlos Nelson Coutinho; coedição, Luiz Sérgio Henriques e Marco Aurélio Nogueira. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000. v. 3.
[379] AGUIAR, op. cit, p. 163.
[380] RODRIGUES, Ricardo Vélez. A propaganda republicana. In: CURSO de introdução ao pensamento político brasileiro: unidade III e IV. Brasília, DF: Ed. UnB, 1982. p. 104.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Chama-se de acumulação primitiva de capital o processo de separação do homem dos meios de produção, que antecede ao ciclo de acumulação capitalista propriamente dito.[381] Para o marco considerado originário do capitalismo, na Inglaterra, este processo foi marcado pela expropriação violenta, seja de forma endógena, com a expropriação das terras comunais, da Igreja, e do Estado, e de forma exógena, pela pilhagem das riquezas das terras coloniais. A acumulação primitiva foi caracterizada pela hegemonia do capital comercial sobre as demais formas de capital, onde o caráter especulativo mercantil influenciou as formas sociais e políticas. Esta lógica se inseriu na construção do escravismo colonial que se desenhou no Brasil, uma resultante da expansão comercial europeia, e que criou brechas no próprio sistema voltado para a agro exportação, incialmente por conta de uma produção voltada para alimentar estes centros agro exportadores, mas que foram capazes de desenvolver uma dinâmica própria, com mercado e acumulação interna. É dentro desta compreensão que se pode entender o desenvolvimento do mercado de alimentos que supriu a capital baiana.

A importância do papel urbano de Salvador foi definida desde a decisão de estabelecimento do Governo Geral. A cidade escolhida para ser a primeira capital, primeira grande aglomeração urbana, seria a estratégica irradiadora da ocupação do território. E mesmo após a perda da condição de capital, no século XVIII, o crescimento demográfico fez aumentar a demanda por consumo de gêneros considerados básicos para a dieta dos soteropolitanos, o que tornou atrativo os investimentos para os negócios de alimentos, especialmente para a navegação de cabotagem e também para a navegação costeira, tornando esta uma opção para os capitais antes aplicados no comércio internacional de escravos, que fora proibido, e em parte pôde também diversificar os capitais que antes se destinavam à navegação de longo curso, uma vez que esta diminuiu a sua importância, quando se compara a evolução da Bahia com relação a outras Províncias no cenário nacional, já que não houve substituição do papel que o açúcar ocupou, preteritamente, na pauta das exportações. O comércio de abastecimento acabou servindo então, como alternativa para a incapacidade de colocação dos produtos baianos no mercado internacional, bem como, solução para o fim do tráfico, o que provocou uma febre de negócios.

Salvador gozava de uma privilegiada localização e possuía um bom porto, que somado a diversidade de produção primária de sua *hinterland* lhe conferiu a função de exportador, importador e redistribuidor de mercadorias. A população que cresceu rapidamente, somada aos habitantes do Recôncavo baiano e a uma significativa população flutuante formada por

marinheiros e viajantes, oferecia dinamismo para esta demanda de abastecimento. E mesmo onde se tinha uma economia voltada para a agroexportação foi possível desenvolver, paralelo a esta, uma base de subsistência ou de excedente para o mercado interno de alimentos, que pôde ser complementado com o comércio de grande cabotagem.

A pequena cabotagem ocupou um lugar de destaque neste cenário, uma vez que este aumento de mercado consumidor contrastava com a precariedade das vias terrestres. Desta forma, este negócio contribuiu para o desenvolvimento regional, realizando acumulação e até mesmo transferência de capitais por meio da arrecadação de impostos. Transferência que se fez diretamente pelo estímulo de outras atividades econômicas, como as atividades manufatureiras e fabris. Assim, temos que a acumulação do tipo primitiva, marcada pela hegemonia do capital comercial, criava as condições para o desenvolvimento da acumulação capitalista propriamente dita.

Verdade que o Governo Imperial investia nos serviços de abastecimento da cidade, fazia melhorias no Porto, construiu o Celeiro, trouxe projetos para construção de estradas de ferro etc., mas isso se justificava pelo retorno que existia na forma de arrecadação de impostos. A máquina fiscal estava diretamente ligada ao comércio de cabotagem e se apresentava nas repartições da Alfândega, Consulado, Recebedoria, Mesas de Rendas e Coletorias, sendo que a Alfândega era a responsável pela maior arrecadação da província, constituindo parte do capital arrecadado, e que, por meio de investimentos

públicos, podia ser parcialmente revertido em investimentos que incentivavam o estabelecimento do capitalismo.

Esta lógica tornou-se ainda mais clara quando constatamos que os próprios comerciantes, muitos destes antigos traficantes de escravos, e que também eram donos de trapiches e envolvidos em diversas outras atividades relacionadas ao comércio, especialmente ao comércio de alimentos, passaram a diversificar seus investimentos, penetrando em setores como transportes urbanos, ferrovias, porto, imobiliário, financeiro, bancário, e também indústria.

O nascedouro deste processo foi à acumulação endógena, primitiva, que se deu devido ao dinamismo das trocas internas que cresceram paralelamente à agroexportação, inicialmente vinculada a esta atividade, visando à alimentação das áreas dedicadas a complementar o mercado internacional de produtos primários, como o açúcar, o café, algodão, e outros. Em seguida, tendo adquirido parte das inversões deste primeiro momento, tornou-se relativamente autônoma, com dinâmicas próprias, e consolidando a ascensão social de homens de negócios, que atuavam como intermediários entre os centros produtores e o mercado consumidor, ou seja, consolidando a hegemonia do capital comercial, preservando suas características especulativas, frente às outras formas de capital.

Parte desses comerciantes era formada por portugueses, ou filhos de portugueses, que enriqueceram após a sua chegada ao Brasil, tendo atuado muitas vezes no tráfico internacional de escravos, e como já foi dito, diversificaram seus investimentos em

outros ramos comerciais e foram atraídos pelas possibilidades de ganhos com a crescente demanda do setor de abastecimento. O que prova que mesmo após a independência, os portugueses não foram substituídos por nacionais, especializando-se na intermediação do grande comércio internacional, e com os centros produtores e consumidores internos. Tratava-se de um grupo pequeno de pessoas que passaram a controlar e a dominar o mercado, atuando muitas vezes de forma consorciada visando obter sempre condições favoráveis a si mesmos. Este segmento adquiriu projeção social, alguns foram premiados com títulos nobiliárquicos em Portugal, de onde muitas vezes partiram sem nada possuírem. Alcançaram cargos em bancos e companhias, tornaram-se proprietários em diferentes ramos, associando-se a segmentos do capitalismo em sua forma mais moderna, como indústrias e bancos.

Assentados na dependência da população pelos produtos básicos que alimentavam a capital baiana, a farinha de mandioca, a carne verde, e a carne charqueada, este pequeno grupo de companhias comerciais atuava em condições vantajosas de quem controla o mercado. Estes monopolistas eram favorecidos pela concorrência desigual, uma vez que a necessidade do povo tornava a demanda inelástica, o que lhes permitia manipular os preços e o funcionamento da praça soteropolitana. A extensa cadeia de ligações que compunha as redes de comércio abrangia os donos de venda, vendedores de rua, até os comerciantes de larga escala, que combinavam os senhores de engenho, o comércio transatlântico, exportadores e importadores de longo

curso, e os comerciantes intermediários. E do ponto de vista da organização política, os grandes comerciantes baianos foram pioneiros na associação de classe, passando a atuar como grupo de pressão por meio da Associação Comercial da Bahia.

Tanto a constituição desta cadeia social, como a atuação política através da ACB frustrava as tentativas de organização do abastecimento na cidade por parte das autoridades. As pressões deste grupo levavam à queda de quaisquer medidas adotadas neste sentido. As casas comerciais que transacionavam com a farinha de mandioca interceptavam o produto e controlavam a quantidade que seria lançada no mercado, promovendo escassez e exercendo desta forma controle sobre os preços praticados. Também se desviava grande quantidade para outros centros consumidores, migrando o gênero para onde melhor se pudesse pagar. Assim, a capital baiana sofria com o abastecimento precário, e a população tornava-se vítima da sanha de especuladores do comércio local.

Alguns monopolistas de farinha de mandioca adquiriam o produto nos portos antes deste chegar ao Celeiro, que por sua vez, mantinha a obrigatoriedade de entrada do produto ali como uma tentativa de garantir a oferta. Mesmo no Celeiro, os comerciantes mais articulados possuíam duas ou três tulhas e com isso continuavam a adquirir o gênero a fim de controlar o mercado. A ação dos atravessadores alcançava o interior da Província com pagamento prévio para requisição do produto. Uma parte das produções locais era vendida a intermediários, que levavam ao consumo na

cidade do Salvador. Também adquiriam a farinha no mar, comprando-a por atacado e impondo os preços, tornando-se assim senhores absolutos no mercado, seja estocando, ou então exportando para outros centros, provocando carência, e consequentemente a carestia.

O comércio da carne verde também foi marcado pelo controle de preços por parte dos intermediários, os atravessadores eram os próprios criadores e os marchantes. Dentre estes, mais uma vez temos a presença de pessoas de destaque político e social. Os negociantes de carne charqueada eram acusados de também retardar a entrada na praça soteropolitana ou desviar este gênero para outros locais em busca de melhores preços, a exemplo do que fazia Pereira Marinho, um dos homens mais ricos de toda a História da Bahia.

As causas da escassez então, não se resumiam a problemas de produtividade, transporte, estrutura comercial da cidade e os problemas administrativos, como afirmou Kátia Mattoso. Não desconsiderando que as dificuldades de transportes e taxação foram fatores que contribuíram para a carestia, no entanto, o estudo das crises de abastecimento precisa considerar tanto as causas naturais como também a ação dos açambarcadores e atravessadores que se aproveitavam da concorrência entre a produção para o abastecimento e a produção para exportação.

Temos então que as causas apontadas para a grande variação nos preços praticados se davam por uma combinação de vários fatores que compreendiam desde as

compras realizadas por navios, ou mesmo realizadas junto aos próprios centros produtores, que promoviam uma repentina procura pelo produto, além de fatores climáticos, como temporais, ou os períodos de escassez crítica, que podiam prejudicar a oferta.

A tese plantacionista acusou que a vida rural estava voltada para a exportação, e não para a produção de abastecimento interno, o que associaria os momentos de escassez e carestia à prosperidade e ao crescimento da economia exportadora. Tese que se mostrou insuficiente frente ao fato que mesmo em períodos positivos para o comércio exportador, tivemos também crescimento na produção de gêneros de subsistência e comércio interno, muitas vezes nos mesmos centros produtores.

Os monopolistas eram acusados de adquirir a farinha não para matar a fome, mas para tirar grandes lucros nos mercados extraprovinciais, e assim, buscavam a todo modo frustrar as medidas que visavam ao controle e a organização deste mercado. O mesmo eles faziam com a carne verde, ou a carne charqueada, controlando a colocação do gênero na praça. A carestia não se dava pela falta do gênero, era um fenômeno que ocorria mesmo quando a safra era grande.

Tanto a população, quanto os poderes públicos compreendiam que eram os comerciantes os causadores da ausência dos produtos alimentícios na praça, bem como do aumento de preços, decorrentes desta falta. E sobre isso as autoridades se dividiam, seja para se colocarem ao lado dos

negociantes, que se organizavam por meio da ACB, seja para defenderem o direito da população em ter acesso ao alimento básico a um preço viável. Foi assim que ficaram em 1858 os Vereadores de um lado, e o Presidente da Província de outro; ou então, em 1878, Vereadores, Presidência da Província e parte da Assembleia Provincial, se defrontaram com a resistência de outra parte da Assembleia Provincial.

A "Revolta dos Chinelos" revelou uma crise de paradigma, pois a necessidade de intervenção por parte do Estado, no sentido de garantir o direito dos citadinos ao alimento se contrastava com a defesa acerca da adoção da doutrina do livre comércio que a ACB assumia junto com o Presidente Sinimbu. Mesmo estando alguns influenciados pelo discurso de pseudomodernidade trazido pela teoria da livre concorrência, advogava-se pelo estabelecimento de limites à liberdade, em nome da garantia de direitos, principalmente do direito à vida. E quem se opôs a isto, passou a ser taxado como defensor dos interesses privados, e opositor das necessidades do povo.

Mas foi no embate ocorrido na Assembleia Provincial de 1878 que ficou evidente que dois projetos se confrontavam em torno de qual deve ser o papel do Estado, e qual era a sociedade que se esperava construir, em um momento de transição, onde novas e velhas práticas e, ideias, muitas vezes se confundiam. Os oposicionistas ironizavam a posição dos Deputados liberais, afirmando que estes, ao defenderem as ações intervencionistas trazidas pelo Presidente Homem de Melo, e adotadas pela

Câmara Municipal, expressavam a existência de um novo tipo de liberalismo. Sendo assim, seriam liberais os conservadores que gritavam pelo *laissez-faire*?

A isto Rui Barbosa procurou responder atacando a prática de desvio dos gêneros alimentícios da praça, com fins de promover a escassez, afinal, segundo ele uma nação não oferece ao consumo estrangeiro senão as sobras da sua produção, uma vez que a concorrência entre o mercado interno e mercado externo se torna desigual, quando a necessidade impõe às praças carentes a oferta de preços acima dos praticados.

Rui Barbosa buscou superar o dilema da não intervenção, pois, segundo ele, ainda que o livre-cambismo estivesse contemplado no programa liberal as próprias contradições observadas na Europa, em diversos momentos e em diferentes locais mostraram a necessidade de certo protecionismo, seja para consolidar as indústrias nacionais até que as mesmas estivessem preparadas para a livre concorrência, seja para garantir o acesso dos mais pobres ao alimento. E é nesta aproximação com a preocupação com o direito ao abastecimento, que a evolução do pensamento liberal pôde aproximar-se de certa influência de valores tradicionais, como os que foram estudados por E. P. Thompson ao se referir à economia moral da multidão inglesa manifestada durante os motins de fome na Inglaterra do século XVIII.

A crítica elaborada por Thompson ao liberalismo de Adam Smith se remeteu às ideias expressas em pleno processo originário de formação do capitalismo, onde a acumulação

primitiva de capital se defrontava com a penetração das relações capitalistas no mercado, isso no espaço original do capitalismo, a Inglaterra, que vivia a transformação social com o afastamento do homem dos meios de produção, início de uma formação de mercado de reserva e transformação do papel social do campo, e o nascedouro das primeiras ideias, que refletiam estas mudanças. Não se tinha ainda a vivência da prática da livre concorrência e as contradições que iriam se apresentar posteriormente, e que levaram a reflexões sobre a própria teoria elaborada por Smith, como expressaram os pensadores elencados por Rui Barbosa.

Mesmo longe da erudição demonstrada pelo Deputado baiano, Thompson apontou as deficiências da doutrina de Smith, no que tange a defesa da não intervenção e crença de que uma lógica autorregulada do mercado equilibraria a oferta em áreas de maior carência, com os preços a serem praticados. Uma lógica doutrinária, que sucumbiria à experiência concreta, e que estava atrelada a uma noção de que os preços altos seriam um remédio para a escassez, e não considerava a sedução do dinheiro que atraía a compra, em detrimento à necessidade real.

Logo, parece correto afirmar que a ideia da não intervenção do mercado seria uma medida apenas conjuntural, e que outras correntes do liberalismo chegaram a defender o papel regulador do Estado em situações de crise, e mais, quando se fala na dimensão do Estado, tem-se que, para o pensamento liberal, o Estado é ápice do próprio desenvolvimento e do processo civilizatório.

O discurso de Rui Barbosa estava influenciado pelo positivismo, e por isso associava a existência de uma identidade entre o liberalismo econômico e o liberalismo político, no entanto, segundo ele, a ausência das condições normais, que não se dariam sem a devida interferência das autoridades, eram fatores impedidores da simples aplicação deste princípio. A 'trustificação' industrial, a cartelização da produção, os monopólios e oligopólios, seriam responsáveis pela quebra das lógicas de circulação em função da acumulação.

A interferência destes agentes alterava a dinâmica do mercado de forma a tumultuá-la e a aumentar a fome da população menos assistida. Os açambarcadores não eram representantes do novo pensamento econômico, mas defensores dos velhos privilégios que permaneciam em mãos dos especuladores que sempre ditaram as regras do mercado de alimentos em Salvador. Eram estes os impedidores do progresso a quem o Deputado se referia.

O bacharelismo liberal, representado por Rui Barbosa, propunha uma redefinição do papel do Estado e sua relação com a sociedade civil. No entanto, o surgimento de novos agentes, seja na representação política, na intelectualidade, e também na economia, que poderiam se aliar socialmente a esta ideia, se confundia com a velha elite oligárquica comercial, que permaneceria como importante grupo de resistência e pressão, e eram estes mesmos que acumularam capitais suficientes, na forma primitiva, e que se moldavam aos novos tempos sem perder muito da cultura anterior, que os assentava.

De um lado havia a penetração das relações capitalistas, por meio das transformações que se operavam em nível mundial, e consequentemente pressionavam para alterações dos padrões de investimento e de consumo, por outro lado, os setores sociais que se desenvolveram por meio da acumulação primitiva e permaneciam hegemônicos. Eram estes mesmos capitais que migravam para as novas atividades, associando-se, sem abandonar, no entanto, as antigas atividades bem como as velhas práticas. Em Salvador os investimentos capitalistas se concentraram no setor de transporte, e no início do século XX na estrutura urbana da cidade. Entretanto, o crescimento demográfico estava menos ligado a um desenvolvimento dinâmico e atrativo, mas o oposto disso, era a ausência de oportunidades que, proporcionalmente falando, afetava a *hinterland* rural, fazendo migrar seus habitantes para a capital. Aumentava-se a oposição de um setor urbano, que necessitava ser alimentado, e um setor rural, que era demandado cada vez mais a produzir alimentos.

Esta transformação social então se deu considerando a existência de uma base de continuidade sobre a qual se desenvolveu algo novo, na realidade não existiu um abismo, um hiato, entre os novos elementos que se fortaleceram e os velhos elementos que se desgastaram, estes puderam, inclusive, conviver concomitantemente, o velho e o novo.

No entanto, a possibilidade do desenvolvimento do novo não pode se converter em realidade sem a luta frente ao velho, ou seja, entre as possibilidades de real mudança e as possibilidades de manutenção do essencial contido no velho. Assim, não basta

apenas a tendência para que o desenvolvimento se transforme em realidade. As lógicas objetivas sejam da economia, da sociedade, da política etc., em múltipla determinação criam as possibilidades reais. Visto desta forma, a construção do novo não existe sem a necessidade de identificação dos elos da infinita cadeia dos problemas econômicos e sociais em que o novo aparece mesclado com o velho.

Segundo a filósofa Madalena Guasco,[382] o nascimento do novo se dá do desgaste do velho, existindo um processo transitório de consolidação dos aspectos novos na medida em que se desgastam os elementos velhos e ultrapassados. Isto ocorre de maneira interdependente, ou seja, os elementos do novo, ao se fortalecerem, vão dando por desgastados os elementos do velho. E já que a realidade é una, os aspectos do novo vão formando a realidade, qualitativamente nova, desgastando os elementos de uma velha realidade.

Nos Cadernos Filosóficos, Lênin, ao estudar o livro de Hegel, Ciência da Lógica, destaca a respeito do processo evolutivo e transitório que:

> [...] o outro não é, essencialmente, o negativo vazio, o nada, aquilo que é tomado como resultado habitual da dialética, mas é o outro do primeiro, o negativo do imediato; portanto, ele está determinado como o imediato – contém, em geral, em si a determinação do primeiro. O primeiro é, assim, essencialmente conservado e mantido também no outro. Reter o positivo no seu negativo – o resultado da pressuposição

> –, no resultado, é isto o mais importante no conhecer racional; simultaneamente faz parte da mais simples reflexão convencer-se da absoluta verdade e necessidade desta exigência e, no que diz respeito aos exemplos para o demonstrar, a lógica toda é nisso que consiste.[383]

Em nossa historiografia o conceito de transição tem sido utilizado para processos políticos. Segundo o historiador Augusto Buonicore:

> Uma das particularidades das revoluções no Brasil é o fato delas tenderem a não se completar. Em geral são iniciadas por correntes políticas radicais, representando os setores médios e as classes populares, mas rapidamente dominadas e submetidas a direções de correntes moderadas, ligadas as frações dissidentes da própria classe dominante, Foi assim o processo de independência, na abolição da escravidão, na proclamação da República, e na revolução de 1930.[384]

Para as análises mais sistêmicas, Ignácio Rangel apresentou a tese da dualidade brasileira, segundo a qual o Brasil é formado por uma estrutura social dual interna e outra externa, sendo que as transformações exógenas pressionam para as mudanças, e uma vertente mais conservadora tende a resistência, o que leva a arranjos de classes conservadoras, afetando o comportamento de nossa economia.[385]

Para a Bahia, em seu trabalho acerca dos engenhos de açúcar no Recôncavo baiano, Stuart Schwartz afirmou que o

engenho foi a fábrica mais moderna que existiu em seu tempo, sendo que o mesmo trazia consigo características de diferentes tempos, pois se desenvolvia em uma estrutura jurídica de posse de terras que herdara da tradição feudal portuguesa, uma relação de trabalho escravista, e uma divisão e organização de produção que antecipava a da produção capitalista moderna.[386]

Para o estudo que foi aqui apresentado acerca do terceiro quartel do XIX, comerciantes, que enriqueceram apropriando-se das estruturas viciadas e primitivas de mercado, diversificavam suas atividades investindo nos negócios financeiros, imobiliários, transportes, estrutura urbana, e também na indústria nascente. Desenvolvia-se assim um processo de transição entre o que houvera sido a antiga aristocracia com os novos capitalistas, uma simbiose que permitiu a sobrevivência de velhas práticas em meio aos novos padrões de investimento e de consumo que se desenvolviam. O discurso do liberalismo que era apresentado como algo pretensamente novo, na verdade estava embasado apenas na primeira fase da formação desta teoria, antes da mesma ter sido testada e aperfeiçoada a partir das contradições objetivas, isso no próprio sistema original da formação capitalista, a Inglaterra. Aquela atualização do pensamento liberal se fundamentava na própria relação do passado, de uma tradição que considerava o respeito ao direito do povo em adquirir o alimento considerado básico para a sobrevivência. Assim, o que aparentemente era moderno, em verdade era a velha oligarquia defendendo as antigas práticas de monopólio, e o

que aparentemente era o velho defeito do protecionismo de Estado, se colocava como sendo, para a época, o novo modelo de pensar a economia considerando o direito à vida.

Notas

381 MARX, Karl. A chamada acumulação primitiva. In*:* MARX, Karl. *O capital*: crítica a economia política. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1988. Livro I, v. II.

382 GUASCO, Madalena. O entendimento dialético da transição. *Princípios,* São Paulo, n. 67, p. 51-53, nov./jan. 2002-2003. p. 51-53.

383 LÊNIN, Vladimir Ilitch. Cadernos filosóficos. In: LÊNIN, Vladimir Ilitch. *Obras escolhidas*. Lisboa: Avante, 1989. tomo 6, p. 203.

384 BUONICORE, Augusto. *Marxismo, história e revolução brasileira*: encontros e desencontros. São Paulo: Anita Garibaldi, 2009. p. 155.

385 GUIMARÃES, César. A dualidade brasileira de Ignácio Rangel. *Revista de Economia Política*, São Paulo, v. 14, n. 4 (56), p. 62-75, out./dez. 1994.

386 SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos*: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1530-1835. São Paulo: Cia das Letras, 1988.

ANEXO – Cronologia da seca no Nordeste, Brasil, no período de 1583-1909

CRONOLOGIA DA SECA 1583-1909

Ano/Período	Ocorrência
1583-1585	Primeira notícia sobre seca, relatada pelo Padre Fernã Cardin, que atravessou o sertão da Bahia em direção a Pernambuco. Relata que houve "uma grande seca e esterilidade na província e que 5 mil índios foram obrigados a fugir do sertão pela fome, socorrendo-se aos brancos". As fazendas de canaviaise mandioca deixaram de produzir.
1606	Nova seca atinge o Nordeste.
1652	Seca atinge o Nordeste.
1692-1693	Uma grande seca atinge o sertão. A peste assola a capitania de Pernambuco. Segundo o historiador Frei Vicente do Salvador, os indígenas, foragidos pelas serras, reuniram-se em numerosos grupos e avançaram sobre as fazendas das ribeiras, destruindo tudo.
1709-1711	Grande seca atinge o Nordeste, estendendo-se até a Capitania do Maranhão, espalhando fome entre seus habitantes.
1720-1721	Seca alarmante nas províncias do Ceará e do Rio Grande do Norte.
1723-1727	Grande seca, fazendo dos engenhos verdadeiras ruínas. Irineu Pinto relata que os fiscais da Câmara pediram a El-Rey que mandasse escravos, pois os da região haviam morrido de fome.
1736-1737	Outra seca no nordeste causa prejuízos à região.
1744-1745	Seca provoca morte do gado e fome entre a população. Alguns historiadores afirmam que crianças que já andavam, devido à desnutrição, voltaram a engatinhar.
1748-1751	Grande seca atinge a região.
1776-1778	Uma das mais agravantes, pela falta de chuva e por coincidir com um surto de varíola, iniciado no ano anterior e que se prolongaria até 1778, provocando um alto índice de mortalidade. Quase todo o gado ficou perdido na caatinga. A Corte Portuguesa determinou que os flagelados fossem reunidos em povoações nas margens dos rios, repartindo-se entre elas as terras adjacentes.
1782	Foi realizado um censo para determinar a população de áreas sujeitas a estiagens, cujo resultado apontou 137.688 habitantes.
1782	Seca transformou homens, mulheres e crianças em pedintes. Foi criada a Pia Sociedade Agrícola, primeira organização de caráter administrativo, cujo objetivo era dar assistência aos flagelados .
1808-1809	Seca parcial atinge Pernambuco, na região do São Francisco, onde 500 morreram por falta de comida.
1824-1825	Aliada à varíola, a grande seca gerou mortes na região nordestina. Os campos ficaram esterilizados e a fome chegou até os engenhos de cana-de-açúcar.
1831	A Regência Trina autorizou a abertura de fontes artesianas profundas, na tentativa de resolver o problema da falta de água.
1833-1835	Grande seca atinge Pernambuco.
1844-1846	Seca de grande proporção provocou morte do gado e espalhou fome entre os nordestinos. Um saco de farinha de mandioca era trocado por ouro ou prata.
1877-1879	Uma das mais graves secas que atingiram todo o Nordeste. O Ceará, por exemplo, tinha na época uma população de 800 mil habitantes. Destes, 120 mil (ou 15%) migraram para a Amazônia e 68 mil pessoas foram para outros estados.
1888-1889	Grande seca atinge Pernambuco e Paraíba, deixando lavouras destruídas e vilas abandonadas.
1898-1900	Outra grande seca atinge somente o Estado de Pernambuco.
1903-1094	Vítimas da seca, milhares de nordestinos abandonam a região. Passou a constar na Lei de Orçamento da República uma parcela destinada às obras contra as secas. Criou-se três comissões para analisar o problema das secas nordestinas.
1908-1909	Seca atinge principalmente o sertão de Pernambuco. Em 1909 foi criada a Inspetoria de Obras Contra as Secas (IOCS).

Fonte: Disponível em: <http://ogritodaseca.openbrasil.org>.

REFERÊNCIAS

Bibliografia

ABADIE, Washington Reyes. ROMERO, Andreas Vazquez. *Crónica general del Uruguay*: La modernización. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental. 2000.

BARICKMAN, Bert Jude. *Um contraponto baiano*: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo 1780-1860. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BUONICORE, Augusto. *Marxismo, história e revolução brasileira*: encontros e desencontros. São Paulo: Anita Garibaldi, 2009.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. A história do abastecimento e a historiografia brasileira. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA: GUERRA E PAZ, 23., 2005, Londrina. *Anais*... Londrina: ANPUH, 2005.

DAVID, Onildo Reis. *O inimigo invisível*: epidemia na Bahia no século XIX. Salvador: Edufba; Sarah Letras. 1996.

DIAS, Maria Odila Leite da Silva. A interiorização da metrópole: 1808-1853. In: MOTA, Carlos Guilherme (Org.). *1822*: dimensões. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 1986.

ELLIS, Myriam. *Contribuição ao estudo do abastecimento das áreas mineradoras no século XVIII*. Rio de Janeiro: MEC, 1961.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura*: acumulação e hierarquias na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830). 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

GARCEZ, Angelina Nobre Rolim. *Associação Comercial da Bahia*: 175 anos, trajetórias e perspectivas. Salvador: Assembleia Legislativa da Bahia, 2011.

GRAHAM, Richard. *Alimentar a cidade*: das vendedoras de rua à reforma liberal (Salvador, 1780-1860). São Paulo: Cia das Letras, 2013.

GRAMSCI, Antônio. *Cadernos do cárcere.* Edição e tradução, Carlos Nelson Coutinho; coedição, Luiz Sérgio Henriques e Marco Aurélio Nogueira. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000. v. 3.

GUASCO, Madalena. O entendimento dialético da transição. *Princípios,* São Paulo, n. 67, p. 51-53, nov./jan. 2002-2003.

GUIMARÃES, César. A dualidade brasileira de Ignácio Rangel. *Revista de Economia Política*, São Paulo, v. 14, n. 4 (56), p. 62-75, out./dez. 1994.

HEGEL, Georg Wilhelm Friedrich. *Filosofia da História.* 2. ed. Brasília, DF: Ed. UnB, 1995.

HOBBES, Thomas. *Leviatã.* Tradução de João Paulo Monteiro, Maria Beatriz Nizza da Silva e Claudia Beruner. São Paulo: Martins Fontes; 2003.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: HUCITEC, 2000.

LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação*: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil. 2. ed. Rio de Janeiro:

Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro (Biblioteca Carioca), 1993.

LÊNIN, Vladimir Ilitch. Cadernos filosóficos. In: LÊNIN, Vladimir Ilitch. *Obras escolhidas*. Lisboa: Avante, 1989. tomo 6.

LINHARES, Maria Yedda Leite. *História do abastecimento*: uma problemática em questão (1530-1918). Brasília, DF: Binagri, 1979. (Coleção Estudos sobre o desenvolvimento agrícola, 5).

LINHARES, Maria Yedda Leite. Região e história agrária. *Revista Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 8, n. 15, p. 17-26, 1995.

LINHARES, Maria Yedda Leite; SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. *História da agricultura brasileira*: combate e controvérsias. São Paulo: Brasiliense, 1981.

LINHARES, Maria Yedda Leite; SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. *História política do abastecimento (1918-1974)*. Brasília, DF: Binagri, 1979. (Coleção Estudos sobre o desenvolvimento agrícola, 6).

LOCKE, John. *Segundo tratado sobre o governo civil*. São Paulo: Abril Cultural, 1978. (Coleção Os Pensadores).

MARX, Karl. A chamada acumulação primitiva. In*:* MARX, Karl. *O capital*: crítica a economia política. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1988. Livro I, v. II.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. *A ideologia alemã*. Lisboa: Editorial Presença, 1980.

MASCARENHAS, Claudio; PEIXOTO, José Augusto. Saveiros de vela de içar: 400 anos de história: ameaças, potencialidades e propostas. *Revista Ver a Cidade*, v. 4, n. 5, p. 1-21, out. 2009.

MATTOS, Hebe Maria. *Ao sul da história*: lavradores pobres na crise do trabalho escravo. São Paulo: Brasiliense, 1987.

MATTOSO, Kátia Maria de Queiroz. *Bahia*: a cidade de Salvador e seu mercado no século XIX. São Paulo: Hucitec, 1978.

MATTOSO, Kátia Maria de Queiroz. *Bahia no século XIX*: uma província no Império. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

MENDONÇA, Sônia Regina de. Estado, agricultura e sociedade no Brasil da primeira metade do século XX. In: GIRDAL-BLANCHA, Noemí; VALENCIA, Marta. *Agro, tierra y política*: debates sobre la historia rural de Argentina y Brasil. La Plata: Ed. Universidad Nacional de La Plata, 1998.

MIRANDA, Luis Alberto. *A concorrência imperfeita reexaminada*: um comentário à autocrítica da sra. Robinson. *Ensaios FEE*, Porto Alegre, v. 8, n. 2, p. 137-142, 1987.

MOURA, Clóvis Steiger de Assis. *Dicionário da escravidão negra no Brasil.* São Paulo: Edusp, 2004.

NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. *Dez freguesias da Cidade do Salvador*: aspectos sociais e urbanos do século XIX. Salvador: Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1986.

NEVES, Frederico Castro. *A multidão e a História*: saques e outras ações de massas no Ceará. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2000.

PETRONE, Maria Thereza Schörer. *O Barão de Iguape*: um empresário na época de independência. São Paulo: Nacional, 1976.

POPINO, Rollic E. *Feira de Santana*. Salvador: Itapuã, 1968.

PRADO JUNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1949.

REIS, João José. A revolta da farinha. *Revista de História.com.br*, n. 35, ago. 2008.

REIS, João; AGUIAR, Márcia Gabriela. "Carne sem osso e farinha sem caroço": o motim de 1858 contra a carestia na Bahia. *Revista de História (USP)*, n. 135, p. 133-161, 2. sem. 1996.

RODRIGUES, Ricardo Vélez. A propaganda republicana. In: CURSO de introdução ao pensamento político brasileiro: unidade III e IV. Brasília, DF: Ed. UnB, 1982.

RUI, Afonso. *História da Câmara Municipal da cidade de Salvador*. Salvador: Câmara Municipal de Salvador, 1935.

SAMPAIO, Consuelo Novais. *50 anos de urbanização*: Salvador da Bahia no século XIX. Rio de Janeiro: Versal, 2005.

SANTOS, Mario Augusto dos. *Associação Comercial da Bahia na Primeira República*: um grupo de pressão. Salvador: Assembleia Legislativa do Estado da Bahia, 2011.

SANTOS, Milton. *O Centro da Cidade do Salvador*: estudo de geografia urbana. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 1959.

SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos*: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1530-1835. São Paulo: Cia das Letras, 1988.

SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. Um oceano de revoluções: história e historiografia do Atlântico e de suas

revoluções nos séculos XVII e XVIII. In: SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. *Atlântico*: a história de um oceano. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2013.

SILVA, Ivani Almeida Teles da. Construindo um objeto histórico a partir da reflexão de gênero: a revolta das recolhidas de santo nome de Jesus. *Historien - Revista Universitária Eletrônica*, Petrolina, v. 1, n. 2, jan./mar. 2010.

THOMPSON, Edward Palmer. Economia moral da multidão inglesa no século XVIII. In: THOMPSON, Edward Palmer. *Costumes em comum*: estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Cia das Letras, 1998a.

THOMPSON, Edward Palmer. Economia moral revisitada. In: THOMPSON, Edward Palmer. *Costumes em comum*: estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Cia das Letras, 1998b.

TILLY, Louise. The food riot as a formo political conflict in France. *Journal of Interdisciplinary History,* v. 2, n. 1, p. 23-57, Summer 1971.

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

ZEMELLA, Mafalda. *O abastecimento da Capitania de Minas Gerais no século XVIII*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1990.

ZORZO, Francisco. *Ferrovia e rede urbana na Bahia*: doze cidades conectadas pela ferrovia no sul do Recôncavo e Sudoeste baiano (1870-1930). Feira de Santana, BA: UEFS, 2001.

Teses e Dissertações

AUGEL, Moema Parente. *Visitantes estrangeiros na Bahia oitocentista.* 1975. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1975.

CARVALHO, Fábio Garcez. *Hierarquização e oligopólio*: o caso do comércio de abastecimento de gêneros alimentícios na cidade do Rio de Janeiro (1892-1922). 1992. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1992.

CHAVES, Cleide de Lima. *De um porto a outro*: a Bahia e o Prata (1850-1889). 2001. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2001.

GONÇALVES DOS SANTOS, Flávio. *Economia e cultura do candomblé na Bahia*: o comércio de objetos litúrgicos afro-brasileiros - 1850/1937. 2007. Tese (Doutorado) – Departamento de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007.

GRAÇA FILHO, Afonso Alencastro. *Os convênios da carestia*: organização e investimento do comércio de subsistência da Corte (1850-1880). Dissertação (Mestrado) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1991.

LOPES, Rodrigo Freitas. *Nos currais do matadouro público*: o abastecimento de carne verde em Salvador no século XIX (1838-1873). 2009. 153 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2009.

MONTEIRO, Tânia Penido. *Portugueses na Bahia na segunda metade do século XIX*: imigração e comércio. 1982. Dissertação (Mestrado em História) Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1982.

MOTTA, Márcia Maria Menendes. *Pelas bandas d'além*: fronteira fechada e arrendatários escravistas em uma região policultora (1808-1888). 1989. Dissertação (Mestrado em História Social) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1989.

NASCIMENTO, Iolanda Maria. *O comércio de cabotagem e o tráfico interprovincial de escravos em Salvador (1850-1880)*. 1986. Dissertação (Mestrado) – Centro de Estudos Gerais, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1986.

OLIVEIRA, Carlos Alonso Barbosa de. *O processo da industrialização*: do capitalismo originário ao atrasado. 1985. Tese (Doutorado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1985.

RIBEIRO DOS SANTOS, Helen dos. *Abastecimento de farinha da cidade do Salvador*: 1850-1870: aspectos históricos. 1982. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1982.

ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho. *O porto de Salvador*: modernização em projeto: 1854/1891. 1983. 118 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1983.

SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. *A morfologia da escassez*: crises de subsistência e política econômica no Brasil

colônia (Salvador e Rio de Janeiro, 1680-1790). 1990. Tese (Doutorado) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1990.

SOUZA, Avanete Pereira. *Poder local e cotidiano*: a Câmara de Salvador no século XVIII. 1996. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1996.

XIMENES, Cristina Ferreira Lyrio. *Joaquim Pereira Marinho*: perfil de um contrabandista de escravos na Bahia. 1999. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1999.

FONTES

Fontes Impressas

AGUIAR, Manoel Pinto de. *Abastecimento*: crises, motins e intervenção. Rio de Janeiro: Philobiblion, 1985.

AMARAL, Braz H. do. *História da Bahia*: do Império à República. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1923.

AMARAL, Braz H. do. Motim da carne sem osso e farinha sem caroço, ou sedição dos chinelos, ou ainda das pedras. *Revista do Instituto Geographico e Histórico da Bahia*, Salvador, v. 18, n. 37-39, 1913.

AZEVEDO, Thales. *O povoamento da Cidade do Salvador*. Bahia: Typografia Beneditina, 1949.

CALMON, Francisco Marques de Góes. *Vida econômica e financeira da Bahia*: (elementos para História) de 1808 a 1899. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1925.

CALMON, Francisco Marques de Góes. *Vida econômico-financeira da Bahia*: elementos para a história de 1808 a 1899. Salvador: CPE, 1978.

CAMARA, Antônio Alves. *A Bahia de Todos os Santos*: com relação ao melhoramento de seu porto. Rio de Janeiro: Typographia Leuzingher, 1911.

COSTA, Affonso. *A marinha mercante*: o problema da atualidade. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917.

DAMÁZIO, Antônio Joaquim. *Tombamento dos bens immoveis da Santa Casa da Misericórdia da Bahia*. Bahia: Camillo de Lellis Masson & C., 1862.

FERREIRA, Manoel Jesuíno. *Província da Bahia.* Rio de Janeiro: Tiphografia Nacional, 1875.

FRAGOSO, Arlindo. *Notas econômicas e financeiras*. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1916.

MESQUITA, Elpidio. *Aspectos de um problema econômico*. Rio de Janeiro: Tipografia Leuzinger, 1909.

PESSOA, Epitácio. *Mensagens presidenciais*: documentos parlamentares. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919. v. 4.

PIMENTEL, Luís Conde. *O benemérito Visconde do Rosário*. Santa Cruz da Graciosa, Portugal: Câmara Municipal de Santa Cruz da Graciosa, 2007.

PRADO JUNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1949.

REBELLO, Domingos José Antônio. Corographia, ou abreviada historia geographica do Imperio do Brasil, especialmente da Provincia e da Cidade de S. Salvador, Bahia de Todos os Santos. Bahia, Typ. Imperial e Nacional, 1829. *Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia*, Salvador, v. 55, p. 9-231, 1929.

RUI, Afonso. *História política e administrativa da cidade do Salvador*. Salvador: Typografia Beneditina, 1949.

SOARES, Sebastião Ferreira (Org.). *Estatística do comércio marítimo do Brasil do exercício de 1869-70*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876-1877. 2 v.

SOARES, Sebastião Ferreira (Org.). *Estatística do comércio marítimo do Brasil do exercício de 1870-71*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876-1877. 4 v.

SOUSA, Gabriel Soares de. *Tratado descritivo do Brasil em 1587*.

TAVARES, Odorico. *Bahia*: imagens da terra e do povo. Rio de Janeiro: Edições de Ouro, 1967.

VASCONCELLOS, Diogo de. Linhas gerais da administração colonial. *Revista do Instituto Histórico Brasileiro*, Rio de Janeiro, 1914.

VIEIRA DE AGUIAR, Durval. *Descrições práticas da Província da Bahia*: com declaração de todas as distâncias intermediárias das cidades, vilas e povoações. Rio de Janeiro: Livraria Editora Cátedra, 1979.

VILHENA, Luiz. *Recompilação de notícias brasílicas*. 1802.

Arquivo Público do Estado da Bahia

Abaixo Assinado

APEB. Abaixo Assinado de 25 de abril de 1857. Legislativo Provincial, maço 984.

APEB. Abaixo Assinado de 26 de abril de 1857. Legislativo Provincial, maço 984.

APEB. Abaixo Assinado de 10 de maio de 1857. Legislativo Provincial, maço 984.

APEB. Abaixo Assinado de 12 de maio de 1857. Legislativo Provincial, maço 984.

APEB. Abaixo Assinado de 18 de julho de 1857. Legislativo Provincial, maço 984.

APEB. Abaixo Assinado de 28 de setembro de 1857. Legislativo Provincial, maço 984.

APEB. Legislativo Provincial. Maço 984. Abaixo Assinado de 8 de abril de 1859.

APEB. Legislativo Provincial. Maço 984. Abaixo Assinado de 20 de abril de 1858. Este documento foi consultado em junho de 2013.

APEB. Legislativo Provincial. Maço 984 - Abaixo Assinado de 22 de abril de 1858.

Abastecimento

APEB. Seção Colonial e Provincial. Presidência da Província. Abastecimento - carne, 1865, maço 4630.

APEB. Seção Colonial e Provincial. Presidência da Província. Abastecimento, 1855, maço 4630.

Câmara

APEB. Arquivo Colonial e Provincial, Câmara de Salvador – 1857-1859; 25 de janeiro de 1858. Maço 1404.

APEB. Arquivo Colonial e Provincial, Câmara de Salvador – 1857-1859; 25 de fevereiro de 1858. Maço 1404

APEB. Arquivo Colonial e Provincial, Câmara de Salvador – 1857-1859; 1 de março de 1858. Maço 1404.

APEB. Arquivo Colonial e Provincial, Câmara de Salvador – 1857-1859; Joaquim Ernesto de Sousa, 1 de março de 1858. Maço 1404.

APEB. Arquivo Colonial e Provincial, Câmara de Salvador – 1857-1859; Manuel Jerônimo Ferreira, 1 de março de 1858. Maço 1404.

APEB. Arquivo Colonial e Provincial, Câmara de Salvador – 1857-1859; Manoel Beléns de Lima, 5 de março de 1858. Maço 1404.

APEB. Arquivo Colonial e Provincial, Câmara de Salvador – 1857-1859; 19 de agosto de 1858. Maço 1404.

APEB. Câmara ao Presidente da Província. 17 de fevereiro de 1858. Câmara de Salvador, maço 1404.

Guarda Nacional

APEB. Seção Colonial e Provincial, Guarda Nacional, 3 de março de 1858, maço 3589.

Inventários e Testamentos

APEB. Inventário Agostinho Dias Lima, 1894 a 1905 / Arquivo Judiciário.

APEB. Inventário Antônio Ferreira Pontes / Arquivo Judiciário.

APEB. Inventário Antônio José de Souza Belens, 1899 / Arquivo Judiciário.

APEB. Inventário Antônio Loureiro Viana, 1897/1902 / Arquivo Judiciário.

APEB. Inventário Augusto Gomes Moncorvo, 1885 / Arquivo Judiciário.

APEB. Inventário Conde Pereira Marinho, 1887 / Arquivo Judiciário.

APEB. Inventário Domingos Fernandes Moreno, 1878/ Arquivo Judiciário.

APEB. Inventário e Testamento Francisco Fernandes Mesquita / Seção Judiciária.

APEB. Inventário Joaquim Castro Guimarães, 1887 a 1905 / Arquivo Judiciário.

APEB. Inventário José Pinto Pereira da Costa, 1875 a 1895 / Arquivo Judiciário.

APEB. Inventário Manoel Teixeira Soares – 1894 / Arquivo Judiciário.

APEB. Inventário Marcolino Adolpho Cassiano Maia, 1869/ Arquivo Judiciário.

APEB. Inventário Pedro Antônio Barboza, 1858 / Arquivo Judiciário.

APEB. Testamento Manoel José de Magalhães. 1874 / Arquivo Judiciário.

APEB. Testamento Francisco Cardoso Silva. 1892 / Arquivo Judiciário.

Mapas

APEB. Mapas Estatísticos 1871/72 – 1878/79.

APEB. Mapas Estatísticos 1871/72, 1873/74, 1874/75, 1878/79, 1879/80.

Petições

APEB. Petições da Assembleia Legislativa Provincial; maço 1047.

APEB B. Petições da Assembleia Legislativa Provincial, 12 de fevereiro de 1857; maço 1047.

APEB. Petições da Assembleia Legislativa Provincial, 3 de abril de 1857; maço 1047.

APEB. Petições da Assembleia Legislativa Provincial, 28 de abril de 1857; maço 1047.

APEB. Petições da Assembleia Legislativa Provincial, 9 de setembro de 1857; maço 1047.

APEB. Petições da Assembleia Legislativa Provincial, 18 de setembro de 1857; maço 1047.

APEB. Petições da Assembleia Legislativa Provincial, 25 de setembro de 1857; maço 1047.

APEB. Petições da Assembleia Legislativa Provincial, 26 de setembro de 1857; maço 1047.

APEB. Petições da Assembleia Legislativa Provincial, 30 de setembro de 1857; maço 1047.

APEB. Petições da Assembleia Legislativa Provincial, 1º de outubro de 1857; maço 1047.

APEB. Petições da Assembleia Legislativa Provincial, 5 de outubro de 1857; maço 1047.

APEB. Petições da Assembleia Legislativa Provincial, 12 de outubro de 1857; maço 1047.

APEB. Petições da Assembleia Legislativa Provincial, 23 de outubro de 1857; maço 1047.

Polícia

APEB. Polícia, 1º de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.

APEB. Polícia, 2 de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.

APEB. Polícia, 2 de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.

APEB. Polícia, 4 de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.

APEB. Polícia, 5 de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.

APEB. Polícia, 6 de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.

APEB. Polícia, 11 de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.

APEB. Polícia, 12 de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.

APEB. Polícia, 13 de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.

APEB. Polícia, 13 de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.

APEB. Polícia, 19 de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.

APEB. Polícia, 20de abril de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.

APEB. Polícia, 22 de março de 1858. Correspondência

Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.

APEB. Polícia, 24 de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.

APEB. Polícia, 30 de março de 1858. Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia 1858-1859. Maço 3139-18.

APEB. Polícia – Matrícula de Carroceiros / 19866 a 1873. Seção do Arquivo Colonial e Provincial, maço 5914.

Porto

APEB. Licença para Carregar e Descarregar - Polícia do Porto - Maço 3183 – 13/06/1879.

APEB. Licença para Carregar e Descarregar - Polícia do Porto - Maço 3183 – 23/01/1879.

APEB. Mapas de Entradas e Saídas de Embarcações – Presidência da Província – Série: Polícia do Porto. 1843-1870, 1873-1878, 1878-1885, 1886-1893. Maços 3194-2, 3194-3, 3194-4, 3194-5.

APEB. Mapas de Saída e Entrada de Embarcações – Maço 3194-2, 13/11/1868.

APEB. Mapas de Saída e Entrada de Embarcações – Maço 3194-3, 19/01/1876.

Presidência da Província

APEB. Arquivo Colonial e Provincial; Presidência da Província – Militar - Intendência da Marinha. 1851 a 1857. 12 de fevereiro de 1857. Maço 3250.

APEB. Arquivo Colonial e Provincial; Presidência da

Província – Militar - Intendência da Marinha. 1851 a 1857. 10 de março de 1857. Maço 3250.

APEB. Seção Colonial e Provincial / Presidência da Província/ Correspondência recebida pelo Superintendente do Matadouro Público – 1868. Maço 4628.

APEB. Presidência da Província – Série Governo. Farinha 1850/1853. Número 1491 – 21 de julho de 1853.

Secas

APEB. Correspondência sobre as secas, SH, 1607.

Arquivo Nacional

ARQUIVO NACIONAL. Discurso sobre o Celeiro da Bahia – Catalogo das collecções da memória e documentos da secção histórica do Arquivo Nacional. (vol. 13).

Arquivo Municipal de Salvador

AMS. Atas da Câmara, Livro 9.54, ano 1878, 20 de março.

AMS. Atas da Câmara, Livro 9.54, ano 1878, 28 de março.

AMS. Atas da Câmara, Livro 9.54, ano 1878. 31 de março.

AMS. Entrada de farinha de mandioca no celeiro público – 1861/64 – Livro 55.1; 1865 – Livro 55.2.

AMS. Ofícios do Governo.

AMS. Requerimentos, 1857.

Arquivo da Santa Casa de Misericórdia da Bahia

ASMB. Arquivo da Santa Casa da Misericórdia. Correspondência avulsa de 23 de fevereiro de 1858.

ASMB. Livro de Registro 93 A.

Biblioteca Pública da Bahia

Biblioteca Pública da Bahia. Seção de Obras Raras. Relatório da Companhia de Navegação a Vapor Bahiana. 1869.

Assembleia Provincial

Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, Sessões do ano de 1878, (vol. 1).

Assembleia Provincial, 5 de junho de 1878. Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, Sessões do ano de 1878, (vol. 1).

Assembleia Provincial, 7 de junho de 1878. Sr. Antônio Euzébio. Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, Sessões do ano de 1878, (vol. 1).

Assembleia Provincial, 8 de junho de 1878. Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, Sessões do ano de 1878, (vol. 1).

Assembleia Provincial, 26 de junho de 1878. Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, Sessões do ano de 1878, (vol. 1).

Assembleia Provincial, 27 de junho de 1878. Discurso do Sr. Dr. Ruy Barbosa, - Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, Sessões do ano de 1878, (vol. 1).

Ministério da Fazenda

MF. Propostas e Relatórios apresentados a Assembleia Geral Legislativa, pelos Ministros e Secretários dos Estados dos Negócios da Fazenda - Navegação de longo curso na Bahia 1851/1874 – 1875/1879.

MF. Propostas e relatórios apresentados a Assembleia Geral Legislativa, pelos Ministros e Secretários dos Estados dos Negócios da Fazenda. 1850-1879.

Leis e Decretos

Lei nº. 1.177 de 9 de setembro de 1862. Art. 23.

Decreto de 19 de setembro de 1860. Art.488.

Decreto de 22 de junho de 1836. Art. 307.

Decreto de 22 de junho de 1836. Art. 308.

Outras Fontes

BAHIA. Almanak Administrativo Mercantil, e Industrial da Bahia - 1854 a 1863.

BAHIA. Falla (1866, M. P. de Souza Dantas), Quadros das exportações de Ilhéus nos anos de 1864 e 1865.

BAHIA. Fala à Assembleia Legislativa Provincial do Presidente Barão Homem de Melo. Tip. Do Diário da Bahia, 1878.

BAHIA. Falla do Presidente da Província Herculano Ferreira Penna, 10 de abril de 1860.

BAHIA. Falla recitada na abertura da Assembleia Legislativa da Bahia, 1871.

BAHIA. Falla do Presidente da Província, 1874.

BAHIA. Fala do Presidente da Província Joaquim Antão Fernandez Leão na abertura da Assembleia Legislativa – 1º de março de 1862.

Jornais

DIÁRIO DA BAHIA, 5 abr. 1858.

DIÁRIO DA BAHIA, 21 abr. 1858. Relatório da Assembleia Legislativa da Bahia, Dr. Bonifácio Nascente de Azambuja.

DIÁRIO DA BAHIA, 16 jul. 1860.

DIÁRIO DA BAHIA, 17 ago. 1860.

DIÁRIO DA BAHIA, 22 ago. 1860.

DIÁRIO DA BAHIA, 21 fev. 1866.

DIÁRIO DA BAHIA, 31 maio 1878.

DIÁRIO DA BAHIA, 4 jun. 1878.

JORNAL A INTOLERÂNCIA, 22 mar. 1850.

JORNAL A INTOLERÂNCIA, 14 maio 1850.

JORNAL DA BAHIA, 15 jan. 1854.

JORNAL DA BAHIA, 10 jun. 1854.

JORNAL DA BAHIA, 10 fev. 1857.

JORNAL DA BAHIA, 1 mar. 1857.

JORNAL DA BAHIA, 4 abr. 1857.

JORNAL DA BAHIA, 14 out. 1858.

JORNAL DA BAHIA, 2 de mar. 1860.

JORNAL DA BAHIA, 4 abr. 1860.

JORNAL DA BAHIA, 19 jan. 1861.

JORNAL DA BAHIA, 27 mar. 1861.

JORNAL DA BAHIA, 3 maio 1861.

JORNAL DA BAHIA, 3 jun. 1878.

O MONITOR, 4 jun. 1878.

O GUAYCURU, 6 abr. 1857.

Formato: 155 x 230 mm
Fonte: Constantia, 14 e 12 e Minion Pro, 12
Miolo: papel Offset, 90 g/m^2
Capa: papel Supremo, 250 g/m^2
Impressão: fevereiro 2016.

José Ricardo Moreno Pinho

Professor de História da África no curso de História do Departamento de Educação, do Campus de Alagoinhas, da Universidade do Estado da Bahia (UNEB), tendo exercido funções de Assessor da Reitoria, e Secretário de Articulação Interinstitucional. Graduado em Licenciatura em História pela Universidade Federal da Bahia (UFBA, 1997), Mestre em História pela Universidade Federal da Bahia (UFBA, 2001) e Doutor pela Universidade Federal Fluminense (UFF, 2015). Coordenador da Secção baiana da Fundação Maurício Grabois (FMG-BA) e Editor da Revista Dialética (<www.revistadialetica.com.br>).

ISBN: 978-85-87268-05-1

ISBN: 978-85-85813-16-1