

SALVADOR, UNA CIUDAD PORTUARIA: DE SUS PAISAJES, EL TEATRO Y LOS PERSONAJES ENTRE 1850 Y 1937

SALVADOR, A PORT CITY: LANDSCAPES, THE THEATER AND THE CHARACTERS BETWEEN 1850 AND 1937

Flávio Gonçalves dos Santos

RESUMEN

Este trabajo presenta una visión general de la economía brasileña y de Bahía entre 1850 y 1937 y analiza la dinámica social y comercial del tráfico portuario en la ciudad de Salvador. Para ello, utilizamos las fuentes recogidas en la biblioteca del Ministerio de Hacienda de Río de Janeiro, archivos públicos y la Biblioteca del Estado de Bahía. Con las fuentes se pudo identificar en el puerto de Salvador, además del movimiento de cargas; estratos sociales, relaciones sociales, los espacios de la ciudad y cómo fue el proceso de desaceleración económico en Bahía en el contexto de la reorganización del capitalismo mundial.

PALABRAS CLAVE: historia, Brasil, bahía, comercio, puerto y ciudad.

ABSTRACT

This paper presents an overview of the Brazilian and the Baiana economy between 1850 and 1937 and analyzes the social and commercial dynamics of the port traffic in the city of Salvador. We used the sources listed in the Library of the Ministry of Finance of Rio de Janeiro, Public Records and the Library of the State of Bahia. With the sources could be identified in the port of Salvador, in addition to cargo movement, social strata, social relations, spaces of the city and how was the process of economic slowdown in Bahia in the context of the reorganization of world capitalism.

KEYWORDS: history, Brazil, bahia, commerce, port and city.

Flávio Gonçalves dos Santos: Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense; Professor Adjunto da Universidade Estadual de Santa Cruz;, Departamento de Filosofia e Ciências Humanas - Rodovia Ilhéus/Itabuna, Km, 16 - Campus Soane Nazaré de Andrade, Salobrinho - 45662-000 - Ilhéus, BA - Brasil - 55 73 3680-50140 / 55 73 9994-1072 - fgsantos@uesc.br

INTRODUÇÃO

O tempo dá, o tempo tira, o tempo passa e a folha vira¹.

Esse texto traça um panorama da economia brasileira e baiana na segunda metade do século XIX e analisa a dinâmica comercial e social da cidade de Salvador a partir de seu movimento portuário.

A escolha da cidade de Salvador deu-se por ser um importante porto de entrada e saída de mercadorias do país e por nela se encontrar laços e traços africanos que ainda sobrevivem de forma vigorosa. Já o marco cronológico justifica-se a partir da idéia de que uma vez findado o tráfico de escravos, o porto de Salvador sofreu um impacto na movimentação de seus negócios. Além disso, marca o período por assim dizer, de paulatina substituição dos navios a vela por embarcações movidas a vapor, que mudaram de modo significativo a dinâmica dos portos.

O objetivo deste texto é o de fazer um balanço das condições de vida e saúde da população soteropolitana, importante para compreender como essas condições estavam diretamente ligadas à vida econômica da Cidade de Salvador e, conseqüentemente, da Bahia como um todo.

A CIDADE: CENÁRIOS, DRAMAS E PERSONAGENS

O ano de 1850 já se encaminhava para o seu termo. O movimento do porto ainda se adaptava à Lei nº. 581 de 04 de setembro². Entre sobressaltos, protestos e especulações sobre a nova lei, a comunidade portuária esperava o desfecho dos acontecimentos, para se certificar se essa não era mais uma das leis “feitas para inglês ver”. Afinal, desde 1815 que se vinha assistindo às inúteis tentativas britânicas de acabar com o tráfico de escravos entre a Costa da África e o Brasil³.

O clima de tensão e incerteza lançado sobre o comércio com a Costa Africana, desde 1831, tornara as viagens mais perigosas, porém esses mesmos riscos tornavam a empreitada muito mais lucrativa⁴. Com a Lei de Eusébio de Queiroz talvez não fosse diferente. Entretanto, havia algo de novo. A Marinha Britânica estava cada vez mais audaciosa, já se arvorava a patrulhar e capturar embarcações suspeitas de tráfico de escravos, até mesmo em águas brasileiras. Uma verdadeira afronta à soberania nacional. A esquadra inglesa, amparada pelo *Bill Aberdeen*, aprisionava e conduzia para julgamento, em tribunais do Almirantado e Vice-Almirantado inglês, embarcações brasileiras que estivessem praticando o comércio de escravos⁵.

Movidos a vapor os cruzadores britânicos, cada vez mais ousados e eficientes, pressionavam os traficantes de escravos na Bahia e no Rio de

Janeiro. O governo imperial protestava, para uma, cada vez mais indiferente, diplomacia inglesa. A Lei Eusébio de Queiroz foi promulgada, então, com o intuito de fazer cessar, depois de quase 35 anos de adiamentos, o tráfico de escravos da Costa da África para o Brasil.

Após alguns parcos desembarques de africanos em pontos afastados dos principais portos brasileiros, o “tráfico culpado” cedeu lugar ao “comércio inocente” de azeite de dendê, palha da costa, sabão da costa e outros gêneros⁶.

O porto de Salvador, que até então supria satisfatoriamente as necessidades da economia local, ia gradualmente se tornando obsoleto para atender à crescente frota de navio a vapor que chegava à cidade⁷.

Os vapores seriam também os responsáveis pela modificação das feições urbanas da capital, alterando a topografia da Cidade Baixa, a partir da ampliação e modernização da região portuária. Aterros foram feitos com o objetivo de ampliar a profundidade do ancoradouro, para permitir a atracação de embarcações de maior calado que os navios à vela, como os Brigues, Galeotas, Galeões e Saveiros, que operavam no antigo porto⁸.

O fluxo de embarcações de longo curso, que começava a aumentar, era predominantemente oriundo, desde os meados do século XIX, dos portos ingleses e alemães. Liverpool e Hamburgo figuram entre os principais⁹, porém, também, era considerável o comércio entre a Bahia e a Região Platina¹⁰. À medida que o final do século XIX se aproximou, mais raras foram as embarcações com destino ou procedência dos portos africanos ou da genérica Costa da África.

A topografia, por demais acidentada, dificultava o transporte das mercadorias que chegavam ao porto. As íngremes e compridas ladeiras, que ligavam a parte alta à parte baixa da cidade, estavam sempre em condições precárias e eram vencidas com grandes esforços e prejuízos. As cargas eram trazidas e levadas no lombo dos escravos que, ao enfrentarem as ladeiras, exauriam suas forças e deixavam cair os pacotes, quando não rolavam ladeira abaixo com carga e tudo.

As ruas eram estreitas, mal iluminadas à noite e cheias de dejetos. Basicamente, a cidade de Salvador do século XIX era ainda uma cidade de aspecto colonial. Foi neste cenário que em 1850 a população soteropolitana presenciou uma epidemia de febre amarela. Este surto epidêmico determinaria o aumento da animosidade em relação à presença de embarcações ligadas ao tráfico negreiro. As pessoas viram nos tumbeiros, potenciais agentes difusores de epidemias por causa de suas péssimas condições de higiene que no geral apresentavam, e pelos freqüentes contatos com o continente africano, que na época era considerado um lugar inóspito e doentio¹¹.

Os surtos epidêmicos do século XIX atingiram a população soteropolitana em dois pontos essenciais. O primeiro, no abastecimento de gêneros alimentícios e, por conseguinte, no fluxo comercial. O segundo, na questão

da saúde pública e do atendimento médico precário, mesmo para os padrões da época.

Por outro lado, as epidemias assinalaram, também, a necessidade de promover obras de saneamento em toda a cidade, mas principalmente na região portuária. Segundo Rita Rosado, as primeiras reivindicações dos comerciantes baianos de melhorias das instalações do porto datam de 1854. Eles queriam equipar o porto com instalações mais modernas, de modo a facilitar o processo de ancoragem e armazenamento¹².

Porém, as obras não foram imediatas como esperado. Elas se deram em pelo menos três etapas, sendo que, de fato, as obras só se iniciaram no ano de 1906, depois de um longo período de espera. Segundo a cronologia de Rosado, a primeira etapa começou com as reivindicações de 1854. Ela chegaria a seu termo em 1891 quando “a Companhia Docas e Melhoramentos da Bahia colocou oficialmente, no Cais das Amarras, o marco simbólico que daria início às obras”¹³. A segunda fase, que se iniciou em 1891, foi também de espera, em vista dos frequentes adiamentos que retardaram as obras até 1906. Uma vez iniciadas as obras no porto, elas levariam pelo menos mais sete anos até a inauguração dos armazéns e dos 360 metros de cais. A última etapa foi a de conclusão das obras de melhorias do porto. Concluídas definitivamente em 1922¹⁴.

As questões em torno da modernização portuária diziam respeito à dinâmica comercial da Cidade, mas também estavam envoltas por outras preocupações, que afligiam o comércio, as autoridades públicas e os círculos de letrados da cidade: “O porto era, então, além de porta de entrada de muitas mercadorias, entrada de graves enfermidades através da circulação de marinheiros de navios nacionais e estrangeiros, decorrente, principalmente, das péssimas condições de salubridade das embarcações [...] A cidade estava, assim, continuamente exposta às moléstias pelo constante movimento do porto, ao tempo em que não possuía infra-estrutura para receber os muitos marinheiros contaminados por todo tipo de doença [...]”¹⁵.

O COMÉRCIO E SEUS AGENTES

Salvador quase sempre acordava da mesma forma. O sol nem bem havia raiado e o movimento dos saveiros já era intenso na rampa do Mercado Modelo e na feira de Água de Meninos. Eles traziam toda sorte de gêneros do Recôncavo. De farinha de mandioca e carne seca, bases da alimentação popular no século XIX, a gêneros manufaturados trazidos da Europa pelos navios que ficavam fundeados na Baía de Todos os Santos, impossibilitados de atracar no porto¹⁶.

Das rampas do Mercado e de Água de Meninos, os fardos tomavam seu rumo nas costas do pessoal da estiva, em direção aos trapiches, armazéns e

daí para as mãos dos comerciantes. Esse ritmo diário, intenso e frenético punha a cidade em movimento.

Os escravos, os libertos e mais tarde os trabalhadores avulsos se espalhavam, ao longo das ruas do Bairro Comercial, notadamente as freguesias de Nossa Senhora da Conceição da Praia e Nossa Senhora do Pilar, zona portuária de Salvador. Lá, em seus cantos de trabalho, sob a direção de um capitão, esperavam os clientes que necessitavam dos seus serviços de carregadores. Eles colocavam em movimento a rede de transporte de carga que fazia a cidade e o comércio funcionarem¹⁷. Se eles, trabalhadores de ganho, estavam impedidos de descarregar as mercadorias fiscalizadas pela alfândega, não lhes faltava serviço com a navegação de cabotagem e com o transporte das bagagens dos passageiros que chegavam a Salvador¹⁸.

Entre uma empreitada e outra, nos momentos em que a fome apertava, havia sempre, nas imediações, alguma vendeira com o seu tabuleiro a oferecer, a quem passava frutas, mingaus, efós, carurus, mocotós, acarajés, acaçás. Comidas que davam sustância para aqueles que estavam na lida desde antes do sol nascer.

À medida que os anos foram passando, na transição do século XIX para o século XX, alguns personagens vão desaparecendo e dando lugar a outros. Os africanos cedem seu lugar de destaque nos cantos de trabalho para os afro-brasileiros vindos de outras cidades da província, os carregadores braçais vão lentamente se transformando em carroceiros¹⁹. Mas outros personagens continuavam os mesmos. Os vendedores ambulantes continuaram, e continuam ainda hoje, com seus bolos, mingaus, cafezinhos, canjicas, mungunzás e até comidas mais pesadas, saciando a fome dos trabalhadores da madrugada. A cidade conservaria a sua maneira de despertar.

O sol ia esquentando e o movimento da rua aumentando, as casas de comércio iam abrindo as suas portas. Os funcionários das lojas recebiam dos carregadores os fardos que reporiavam seus estoques. A Feira de Água de Meninos, em intensa atividade desde a madrugada, afluíam os primeiros fregueses em busca de frutas, legumes, verduras e frescos, da farinha recém-chegada do Recôncavo nos saveiros. Ainda nem bem foram descarregados, alguns fardos logo voltavam às costas de um carregador ou eram depositados em uma carroça, para serem transportados à quitanda de seu comprador.

Era esse pulsar do comércio que fazia a Cidade de Salvador viver: “De alto a baixo da escala social, homens, mulheres exerciam algum tipo de comércio [...] Eram um conjunto que só tinha em comum a essência da atividade que lhes garantia a subsistência —a compra e a venda—, e extremamente díspar no tipo, volume e nível de negócios praticados²⁰”.

Na base da pirâmide social e comercial encontravam-se os vendedores ambulantes ou de tabuleiro, chamados assim por que viviam a percorrer as ruas da cidade com seus tabuleiros, não tendo ponto estabelecido, mas nem

por isso eram isentos das taxações da Municipalidade. Durante a escravidão muitos cativos se dedicaram a essa modalidade de comércio, pela autonomia e mobilidade que adquiriam frente aos seus senhores, bem como pela maior possibilidade de acumular o suficiente para comprarem suas alforrias. Passada a escravidão, essa ainda era uma atividade predominantemente de afro-brasileiro, pois garantia grande autonomia.

Esses trabalhadores de rua viviam em íntima relação com a dinâmica da cidade. Nada escapava aos seus olhos e principalmente aos seus ouvidos atentos. Eles eram entre outros os que contavam, de boca-em-boca, as novidades que se passavam na cidade. Prática que em Salvador, ainda nos dias atuais, costuma-se chamar de *correio nagô*.

As relações desses vendedores ambulantes com o poder público e a imprensa sempre foram tensas. Embora eles prestassem um serviço fundamental à cidade, não raro eram vítimas de acusações de falta de higiene, adulteração de pesos e medidas e de desordens públicas. As elites os viam perambulando pela rua com os olhos de quem enxergava o atraso e a barbárie.

Por outro lado, “um ato municipal, datado de 1914, que, visando a sanar a crise de abastecimento por que passava a cidade, dispensou provisoriamente de taxas e impostos as ganhadeiras e os ambulantes em geral”²¹. Essa medida da Intendência demonstra o quanto era importante para Salvador esse pequeno comércio a ponto de ser liberado das taxas e dos impostos como forma de estimular o seu desenvolvimento e conter mais uma crise de abastecimento pela qual a cidade passava. Isso se entende melhor quando se descobre que o preço pago por uma refeição era mais barato que uma folha de papel para embrulhá-la²².

Ferreira Filho aponta dois elementos que permitem a compreensão dos baixos custos dos produtos comercializados nas ruas de Salvador. O primeiro seria a “utilização de matéria-prima regional, abundante e barata”²³. O segundo elemento, seria a pouca valorização do trabalho feminino, entendendo que as técnicas e habilidades empregadas para produção das mercadorias não eram razões palpáveis para elevação dos preços. Essa constatação leva a um outro ponto de bastante significado e é o cerne do trabalho de Ferreira Filho: a predominância feminina do pequeno comércio em Salvador.

Esse é um dado interessante na medida em que nos permite estabelecer paralelos entre as experiências das mulheres no comércio de Salvador, com a experiência das mulheres no comércio na Costa Ocidental da África, a partir da análise feita por Roger Bastide e Pierre Verger dos mercados do Baixo Benin. Segundo esse estudo, o ofício de mercadejar é próprio da tradição local e, sobretudo, uma função predominantemente feminina²⁴. “Pois todas as mulheres são “comerciantes” e deixam seus lares, principalmente quando jovens, para percorrer as feiras, e, quando idosas, mandam alguma filha em

seu lugar e permanecem próximas de casa, vendendo nas ruas, com seu tabuleiro, produtos que variam com a estação ou, então, montando seu negócio numa venda em frente à própria casa²⁵”.

Uma característica muito particular do tipo de comércio analisado por esses dois autores em meados do século XX é o seu caráter rotativo. A atividade de comerciante conferia às mulheres certa autonomia em relação aos homens, bem como lhes possibilitava a circulação por várias comunidades, criando ou fortalecendo laço identitários e de solidariedade. Assim, a tradição de autonomia das mulheres que se dedicavam ao pequeno comércio dos mais variados gêneros é algo característico dos rearranjos encontrados no Brasil, e particularmente na Bahia, da forma como homens e mulheres buscavam sua sobrevivência e, reflete a adoção e a adaptação de práticas sociais que remetem ou têm paralelo com soluções encontradas em regiões do continente africano, intimamente ligadas à ancestralidade afro-brasileira.

Outro aspecto preponderante para essas considerações encontra-se na vinculação de determinados ramos do pequeno comércio com os orixás. Isso não é por certo uma novidade, entretanto, falta ainda um estudo mais detalhado desse fenômeno e suas explicações e implicações religiosas. Na tradição religiosa do candomblé na Bahia, a cada orixá é consagrado um ramo comercial que, invariavelmente, está associado à comida ritual que lhe é atribuída. Assim, as filhas de Omolu deveriam vender sarapatel, moqueca, xinxins etc; as de Oxalá venderiam açaças, mungunzá, cuscuz etc; as de Xangô, acarajé, caruru etc.²⁶

Essa estreita vinculação entre os adeptos do candomblé da Bahia com certos ramos de comércio pode tanto ser entendida como um elemento interno à própria estruturação da religião, quanto pode ser um fator externo que foi absorvido e integrado à dinâmica religiosa através de sua ritualização. O fato é que, sendo um elemento interno ou externo ao candomblé, a atividade do comércio encontra suas raízes culturais no continente africano. Outro fator importante é que a consagração a alguns orixás tinha como parte do processo de iniciação a dedicação a determinadas atividades comerciais. O próprio exercício das obrigações religiosas vincu-lava o culto ao orixá às atividades que garantiam a sobrevivência e a auto-nomia dos adeptos.

O tipo de comércio desses vendedores ambulantes era bem diverso, mas pode-se dizer que um número significativo de ambulantes se dedicava ao comércio de frutas, verduras, legumes e um variado número de iguarias culinárias. Esse era um comércio de pequena dimensão. Um comércio como se diz em Salvador, “a retalho”.

O comércio a retalho se dava com o fracionamento da mercadoria à sua menor unidade de valor possível, deste modo, o produto, embora mantenha o seu preço no total, permite a compradores mais modestos o acesso ao gênero que estão procurando. Por exemplo, a farinha que poderia ser vendida por

quilo, nas mãos de um retalhista era vendida por litro ou por cuia. Essas unidades de medida consuetudinária ao comércio soteropolitano facilitavam tanto no fracionamento da mercadoria, quanto no transporte do equipamento de medição, afinal é mais fácil transportar um litro ou uma cuia do que uma balança.

Aqueles que não podiam ou não queriam sair de rua em rua oferecendo suas mercadorias optavam por abrir uma quitanda. As quitandas “eram montadas, geralmente, na sala, corredor ou quarto da frente da casa do proprietário. Nelas encontravam-se à venda temperos, hortaliças e outros produtos de cozinha, como carvão, lenha, panelas e porrões de barro”²⁷.

O quitandeiro era um comerciante estabelecido em um ponto e se dedicava a um comércio muito similar ao do vendedor ambulante. A diferença era que ele não ia mais em busca dos fregueses, os fregueses é que vinham a sua procura. Distintos dos vendedores ambulantes, os quitandeiros passavam pelas mesmas limitações e vicissitudes. Eles se distinguiam pouco uns dos outros em termos de operações comerciais. O comércio retalhista marcava, também, o perfil das relações comerciais adotadas por esses comerciantes, bem como o *fiado*. Vender fiado, ou melhor, a crédito, não era uma prática exclusiva dos ambulantes e quitandeiros. Era uma prática institucionalizada em todos os níveis de negócios na Bahia: “A compra de qualquer bem comercializável podia ser efetuada com ativos como moeda metálica ou papel-moeda, títulos de fundos públicos, ações de companhias e todos os papéis de crédito comercial. Além disso, tudo que pudesse ser comprado ou vendido podia ser trocado, sem a intervenção de qualquer meio de pagamento: as mercadorias trocadas serviam de preço e compensação recíprocos.

Na Bahia, o que contava nas transações comerciais era a palavra, que “valia ouro”²⁸.

A economia da cidade era abalada pela escassez de moedas, que limitava o mercado consumidor impedindo ampliação do volume de negócios. Por esse motivo os lucros deveriam ser altos e em curto prazo. Por outro lado, era necessário facilitar as linhas de crédito, sob pena de que regras mais rigorosas de pagamento inviabilizassem, substancialmente, as transações comerciais. Curiosamente, a Cidade de Salvador era uma praça onde todos comerciavam, mas poucos de fato tinham dinheiro. Esse fenômeno se evidenciava de modo particular em um dos dizeres mais comuns da cidade, qual seja: *mais vale um amigo na praça que dinheiro na caixa*.

A partir desse dizer popular, podemos inferir que a base das relações comerciais em Salvador estava alicerçada em uma profunda noção de confiança e do estabelecimento de sólidas noções de reciprocidade. Elementos típicos, aliás, de sociedades profundamente marcadas por relações de subordinação pessoal e clientelismo. Esse tipo de relacionamento, embora

presente também no comércio ambulante, era mais visível e acentuado no comércio de médio e grande porte. Essa relação é tanto mais visível quando se analisa o processo de estabelecimento dos lojistas em Salvador²⁹.

Pierre Verger sugere que esse ramo comercial, por volta de 1850, era dominado por portugueses que iniciavam suas carreiras no comércio ambulante da cidade até acumularem pecúlio suficiente para se estabelecerem como lojistas de secos e molhados³⁰. A diferença entre esses ambulantes que se alçavam a lojistas está precisamente nos laços de parentesco e solidariedade que mantinham com comerciantes já estabelecidos no ramo a que se dedicavam. De acordo com Thales de Azevedo, para manter a estrutura comercial, “o grupo renovava-se continuamente com a imigração de jovens da mesma nacionalidade, os quais começam trabalhando em posições modestas e terminam por constituir novas firmas ou por integrar as antigas”³¹.

A afirmação de Azevedo, embora se refira à análise do comportamento dos comerciantes espanhóis na Bahia de meados do século XX, também é válida para realidades anteriores e para outras colônias de imigrantes que se dedicavam aos mais variados ramos comerciais. Essa prática tanto foi apontada por Matoso para o século XIX, quanto ainda sobrevive na Bahia dos dias atuais.

Relação diferente, contudo, se estabeleceu com os grandes negociantes da Bahia, já que a forma de recrutamento de novos membros para renovação do grupo se dava pelos casamentos. Muitos desses negociantes eram herdeiros de tradições da aristocracia da terra e os casamentos se davam mais por interesses e arranjos do que por qualquer outro motivo. A ascensão do pequeno ou médio comerciante, ao *status* de grande negociante implicava, mais uma vez, a contração de uma série de vínculos e obrigações deste com aquele indivíduo ou família que o apadrinhava.

O comércio impulsionava todos os demais ramos de atividade em Salvador. Desde o pequeno comércio ambulante até o grande atacadista, todos dependiam do movimento portuário para o afluxo de capitais e mercadorias. Entretanto, não se deve tomar o comércio como se fosse uma coisa homogênea.

O MOVIMENTO PORTUÁRIO DE SALVADOR

A posição comercial dos negociantes baianos entre o final do século XIX e início do XX era bastante precária. Matoso afirma que a relação que se estabelecia entre esses homens de negócios era caracterizada como um oligopsônio, isto é, uma relação onde havia muitos vendedores para poucos compradores.

Isso revela as especificidades inerentes à atividade comercial. A primeira delas é quanto à sua divisão e ordem de importância. O comércio pode ser dividido em comércio de atacado e varejo; pode ser definido como de importação e exportação sem que necessariamente esteja se falando de relações comerciais conflituosas. Elas, na verdade, são complementares entre si, em uma longa cadeia de operações entre os diversos agentes comerciais desde a produção até as mãos do consumidor final.

O Comércio Marítimo, por sua vez, estava dividido em de Longo Curso, de Cabotagem e Costeiro ou Pequena Cabotagem³². A grande cabotagem representa o comércio entre distintas regiões de um país, a navegação costeira, ou pequena cabotagem, representa o comércio entre os distintos portos de uma mesma região. Assim se dava o comércio costeiro da Bahia entre o porto de Salvador e os portos de Santo Amaro, Cachoeira, Nazaré, Itaparica, Valença, Camamú, Ilhéus, Porto Seguro e Caravelas. Já a grande cabotagem, era praticada principalmente com as regiões Sul e Sudeste, especialmente com as praças comerciais do Rio de Janeiro e do Rio Grande do sul.

Em termos de mercadorias, a pequena cabotagem baiana escoou, em diferentes contextos, produtos de variada importância para a economia baiana. Até a primeira metade do século XIX saíam desses portos, principalmente, carregamentos de farinha de mandioca e madeiras. Entretanto, à medida que o século XIX foi avançando, outros produtos foram introduzidos. A borracha, o cacau, o café e o fumo, no caso do Recôncavo, foram assumindo maior relevo nas atividades comerciais desses portos, sem que as culturas de mandioca, no caso do Sul e extremo Sul baiano, e da cana-de-açúcar deixassem de ser exploradas.

A pequena cabotagem foi responsável pelo abastecimento da capital, com gêneros de primeira necessidade, com gêneros que seriam reexportados de acordo com a lógica especulativa dos açambarcadores. Mas também era responsável pela distribuição de produtos vindos da Europa como tecidos, máquinas e artigos de luxo; ou trazidos, pela grande cabotagem, da Região Sul e Sudeste do Brasil e da Bacia do Prata, como a carne seca, o sebo, e os couros e dos portos do norte, como Sergipe, Alagoas e Pernambuco que exportavam açúcar, algodão etc.

Entretanto, o foco principal da grande cabotagem baiana era o comércio com o Rio Grande do Sul. A pauta de exportação riograndense não era muito diversificada, constituía-se basicamente de derivados do gado bovino, mas atingia sobremaneira a balança comercial da Bahia, em função dos crônicos problemas de abastecimento de gêneros alimentícios que a assolou durante todo o século XIX e início do XX. Ademais, os hábitos alimentares da população baiana —baseados na dieta de carne seca e farinha— e a péssima qualidade do gado baiano dificultavam o fim da dependência da carne gaúcha.

Uma peculiaridade do movimento do comércio de cabotagem entre 1871-1872 e que revela as deficiências do abastecimento da cidade de Salvador e da Bahia é o comércio sob a rubrica *legumes*. Das nove províncias com as quais mantinha um comércio mais ativo a Bahia importava legumes de seis delas. Embora o montante dessas transações comerciais não tenha atingido os 100:000\$000, apenas o Rio de Janeiro era possuidor de 71:726\$755 do comércio desses legumes. Ora, esse fato revela a precariedade em que se encontrava a lavoura de subsistência baiana, incapaz, apesar das dimensões territoriais da província, de suprir as demandas de gêneros alimentícios.

As finanças baianas continuaram a ser solapadas. Na década de 1860, a Bahia quando esboçou uma reação ao impacto do fim do tráfico, foi surpreendida com os pesados encargos da Guerra com o Paraguai. Tanto o esvaziamento da mão-de-obra recrutada para as fileiras do exército, quanto o esvaziamento dos cofres públicos e dos capitais disponíveis na praça para fazer frente aos esforços de guerra, provocaram uma nova retração nas atividades comerciais e econômicas baianas.

A obstinação pela cana-de-açúcar impediu a diversificação da lavoura e as novas possibilidades de lucro nos mesmos moldes que do comércio açucareiro, isto é, de uma monocultura agro-exportadora só se fez definitivamente presente, a partir da década de 1890, com o aumento significativo do volume de cacau comercializado. Ainda assim, esse que seria o novo esteio da economia baiana até a segunda metade do século xx, não se comparou em termos de lucratividade e importância, à cana de açúcar, nem ao café.

A OPERAÇÃO DOS AGENTES COMERCIAIS

Os grandes comerciantes da praça de Salvador dependiam dos negociantes ligados aos mercados internacionais —invariavelmente, estrangeiros representantes de suas firmas na Bahia— para desenvolver suas atividades.

O número relativamente pequeno de negociantes estrangeiros — em que os ingleses tinham forte predomínio e cujos membros podiam estar eventualmente comprometidos entre si— limitava as chances que tinha o comerciante baiano de escolher parceiros³³.

Essa posição, até certo ponto desprivilegiada, tornou os comerciantes baianos especialistas no comércio intermediário. Eles se puseram na intersecção entre o produtor agrícola e o mercado exportador e importador. Quer no comércio de Cabotagem ou no de Longo curso, certos produtos possuíam os seus representantes. Este é o caso de Aristides Novís que com o apoio da família Moniz de Aragão tornou-se um importante intermediário do açúcar baiano no mercado internacional³⁴.

Esses indivíduos, por conta da sua própria condição de intermediários, possuíam um raio de atuação muito amplo e diversificado. Eles não se limitavam apenas ao mercado externo, atuavam com bastante vigor no comércio de cabotagem. Açambarcavam, muitas vezes, as produções agrícolas de regiões como o sul baiano antes mesmo do plantio.

A ação desses indivíduos foi deveras nefasta para a economia e o abastecimento de Salvador. Figuras como Joaquim Pereira Marinho controlavam quase que com exclusividade o fornecimento de determinados produtos essenciais ao abastecimento da cidade como a carne de charque e a farinha de mandioca. Era esse controle que lhes permitia a manipulação dos preços e da oferta dos principais gêneros alimentícios. O resultado desse controle era o constante estado de fome da população e a péssima qualidade dos gêneros comercializados na cidade³⁵.

Assim, da mesma maneira que Salvador assistia chegar, pelo porto, os artigos de luxo, as modas e toda sorte de produtos e mercadorias que comporiam os signos da, apenas aparente, abundância das classes médias e superiores, ela assistia também ao escoamento, pelas mesmas vias, dos gêneros mais necessários para sobrevivência dos mais pobres em nome dos parcos lucros de um grupo de negociantes que se especializaram no comércio como intermediários.

Parte dos males e das fortunas que chegavam a Salvador, vinha pelo movimento portuário. Não que a cidade vivesse apenas para o porto, mas sem dúvida, entre 1850 e 1937, ela era ainda uma cidade voltada para o mar.

CONCLUSÃO

Tentei aqui, analisar o cenário sócio-econômico da Bahia e, em particular, da Cidade de Salvador, entre 1850 e as primeiras décadas do século xx, a partir do movimento portuário e de suas relações com a dinâmica da sociedade baiana. O caminho escolhido foi o de situar Salvador como um espaço privilegiado, onde as opções políticas e econômicas das elites baianas se fizeram sentir de modo mais profundo, pois ela foi e ainda é o centro político e econômico da Bahia.

Assim, como forma de apresentação do palco onde se desdobraram os processos que analisei, tratei rapidamente da evolução espacial de Salvador, ressaltando a manutenção de seus aspectos medievalescos e coloniais durante quase todo o século XIX e início do XX. Aspectos estes que orgulhavam as elites baianas, pois representavam a opulência de seu passado e seus valores mais arraigados. Entretanto, com avançar do século XIX, o agravamento da crise econômica baiana e a ascensão de novos centros econômicos e a conseqüente perda de influência política das elites baianas, os aspectos

coloniais da cidade passaram a ser traduzidos como sinônimo de atraso e a justificar o fracasso do desempenho econômico da Bahia.

Um dos elementos que contribuíram para essa mudança de percepção do espaço da cidade e de sua ordenação foram as epidemias que assolaram toda a Província e depois Estado durante todo o século XIX e início do XX. Os surtos epidêmicos trouxeram à tona os problemas de saúde pública, de higiene e colocaram em pauta a necessidade de obras de modernização e higienização do porto e da cidade.

O movimento instável dos negócios de exportação é a característica básica desse período. Houve alguns momentos de significativa melhora comercial, mas eles são igualmente acompanhados por quedas contínuas nos volumes negociados.

Esse estado de crise e de instabilidade só agravou as dificuldades para desenvolvimento de alternativas econômicas para uma região, que se habituara a uma atividade produtiva pautada na monocultura escravista. A desconfiança em relação a atividades produtivas, ou a investimentos que significassem uma margem de lucro modesta, e investimentos de alto risco fizeram com que as elites econômicas baianas optassem retração, não se arriscando em investimentos que representassem riscos à manutenção do capital aplicado. A lógica destas elites consistia em que “mais valia” um investimento seguro e que representasse margens menores de lucro do que um investimento de longo prazo que representasse um risco maior à preservação de seus capitais.

Todo o fluxo comercial baiano foi atingido. E, o comércio de cabotagem acabou agindo, muitas vezes, como uma válvula de escape para a incapacidade de colocação dos produtos baianos no mercado internacional, ao passo em que a movimentação do comércio de longo curso passou por oscilações mais ou menos freqüentes.

BIBLIOGRAFIA

- ARAÚJO, Ubiratan Castro: “1846: um ano na rota Bahia - Lagos. Negócios, negociantes e outros parceiros”. En *Afro-Ásia*, nº. 21-22 (1998-99), pp. 83-110.
- AZEVEDO, Thales de: *Elites de cor numa cidade brasileira: um estudo de ascensão social & Classes sociais e grupos de prestígio*. Bahia-Brasil: Salvador, 1996, p. 82.
- BONAVIDES, Paulo e AMARAL, Roberto: *Textos políticos da História do Brasil*. 3ª ed.– V. II, Distrito Federal-Brasil: Brasília, 2002, pp. 135-138.
- CHALHOUB, Sidney: *Cidade febril: cortiços e epidemias na corte imperial*. São Paulo-Brasil: São Paulo, 1996, p. 73.
- CHAVES, Cleide: *De um porto a outro: a Bahia e o Prata (1850-1889)*. Dissertação de Mestrado do PPGH/UFBA, Bahia-Brasil: Salvador, 2001, pp. 57-61.
- FERREIRA FILHO, Alberto Heráclito: “*Quem pariu e bateu, que balance!:* mundos femininos, maternidade e pobreza. Salvador, 1890-1940. Salvador, Bahia-Brasil, 2003, p. 40.
- HONORATO, Cezar Teixeira: *O Polvo e O Porto: A Cia. Docas de Santos*, Santos, São Paulo-Brasil, 1996.
- MATOSO, Kátia de Queiróz: *Bahia, século XIX: uma provincial do Império*. Rio de Janeiro, Rio de Janeiro - Brasil, 1992, p. 490
- NASCIMENTO, Iolanda Maria do: *O comércio de cabotagem e o tráfico interprovincial de escravos em Salvador (1850-1880)*. Dissertação de Mestrado do PPGH/UFF, Rio de Janeiro-Brasil: Rio de Janeiro, 1986, p.12.
- PEIXOTO, Afrânio: *Breviário da Bahia*. Rio de Janeiro-Brasil: Rio de Janeiro, 1980, p. 288.
- ROSADO, Rita de Cássia S. de C.: *O Porto de Salvador: modernização em Projeto – 1854/1891*. Dissertação de Mestrado do PPGH/UFBA, Bahia-Brasil: Salvador, 1983, pp. 38-39.
- TAVARES, Odorico: *Bahia: imagens da terra e do povo*. Rio de Janeiro-Brasil: Rio de Janeiro, Edições de Ouro, 1967.
- VERGER, Pierre: *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII ao XIX*, São Paulo-Brasil: São Paulo, 1987, pp. 574/629.
- *Notícias da Bahia de 1850*. Salvador: Corrupio, 1999, p. 123.
- VERGER, Pierre; BASTIDE, Roger: *Artigos*. Tomo I. São Paulo-Brasil: São Paulo, 1992, pp.122-155.

FONTES CITADAS

- Lei nº. 581 de 04 de setembro de 1850. Lei Eusébio de Queiroz.
http://www.direitoshumanos.usp.br/couter/Doc_hist/texto/Trafico_negreiro.html
- Mapa de Entrada e Saída de embarcações do Porto de Salvador 1840/1889, APEB
- SOARES FERREIRA, Sebastião (org.). *Estatística do Comercio Maritimo do Brasil do exercício de 1871-1872*, 1ª. Parte: Navegação de longo curso e Interprovincial. V. 1. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1878, pp. 3-4. – BMF/RJ.

NOTAS

- ¹ Provérbio consagrado ao orixá *Iroko*, também conhecido como Tempo.
- ² Lei nº. 581 de 04 de setembro de 1850. Lei Eusébio de Queiroz.
www.direitoshumanos.usp.br/couter/Doc_hist/texto/Trafico_negreiro.html.
- ³ Sujeição dos navios de bandeira brasileira de tráfico de escravos a tribunais da marinha inglesa e ao ataque pelos navios ingleses. Ato do Parlamento Britânico de 08 de agosto de 1845 – *Bill Aberdeen* apud. Paulo Bonavides e Roberto Amaral, Roberto: *Textos políticos da História do Brasil*. 3ª ed. – V. II, Distrito Federal-Brasil: Brasília, 2002, pp. 135-138.
Neste documento há referências às Convenções assinadas pela coroa portuguesa e àquelas em que o governo imperial brasileiro se comprometeu em reconhecer os termos dos tratados anteriores, referentes ao fim do tráfico de escravos anteriores.
- ⁴ Ubiratan Castro Araújo: “1846: um ano na rota Bahia - Lagos. Negócios, negociantes e outros parceiros”, em *Afro-Ásia*, nº. 21-22 (1998-99), pp. 83-110.
- ⁵ Bonavides. Op. cit.
- ⁶ Pierre Verger. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII ao XIX*, São Paulo-Brasil: São Paulo, 1987, pp. 574/629.
- ⁷ Para uma perspectiva mais abrangente das questões em torno da modernização dos portos no Brasil ver: Hoato, Cezar Teixeira: *O Polvo e O Porto: A Cia. Docas de Santos*, Santos, São Paulo-Brasil, 1996.
- ⁸ Rita de Cássia S. de C. Rosado: *O Porto de Salvador: modernização em Projeto – 1854/1891*. Dissertação de Mestrado do PPGH/UFBA, Bahia-Brasil: Salvador, 1983, pp. 38-39; Chaves, Cleide: *De um porto a outro: a Bahia e o Prata (1850-1889)*. Dissertação de Mestrado do PPGH/UFBA, Bahia-Brasil: Salvador, 2001, pp. 57-61.
- ⁹ Mapa de Entrada e Saída de embarcações do Porto de Salvador 1840/1889, APEB.
- ¹⁰ Chaves, Op. Cit. pp. 52-88.
- ¹¹ Sidney Chalhoub. *Cidade febril: cortiços e epidemias na corte imperial*. São Paulo-Brasil: São Paulo, 1996, p. 73.
- ¹² Rosado, Op. cit., p. 10.
- ¹³ Ibid.
- ¹⁴ Ibid.
- ¹⁵ Chaves, Op. cit., pp. 91-92.
- ¹⁶ Essas inferências do movimento dos saveiros na rampa do Mercado e na Faria de São Joaquim foram feitas a partir da análise de várias iconografias de períodos históricos diferentes que estão anexas e de Tavares, Odorico. *Bahia: imagens da terra e do povo*. Rio de Janeiro-Brasil: Rio de Janeiro, Edições de Ouro, 1967.
- ¹⁷ Reis, A greve negra, p. 8.
- ¹⁸ Ibid, p. 203; 209.
- ¹⁹ Ibid, p. 210.
- ²⁰ Kátia de Queiróz Matoso: *Bahia, século XIX: uma provincial do Império*. Rio de Janeiro, Rio de Janeiro - Brasil, 1992, p. 490
- ²¹ Alberto Heráclito Ferreira Filho: “*Quem pariu e bateu, que balance!*: mundos femininos, maternidade e pobreza. Salvador, 1890-1940. Salvador, Bahia-Brasil, 2003, p. 40.
- ²² Afrânio Peixoto: *Breviário da Bahia*. Rio de Janeiro-Brasil: Rio de Janeiro, 1980, p. 288.
- ²³ Ferreira Filho: (2003) Op. cit., p. 44.
- ²⁴ Pierre Verger, Roger Bastide: *Artigos*. Tomo I. São Paulo-Brasil: São Paulo, 1992, pp.122-155.
- ²⁵ Ibid, p.138.

²⁶ Ferreira Filho: Op. cit., p. 47.

²⁷ Ferreira Filho: (2003) Op. cit., 46.

²⁸ Matoso: Op.cit., p. 501.

²⁹ Ibid, p. 218.

³⁰ Pierre Verger: *Notícias da Bahia de 1850*. São Paulo-Brasil: São Paulo, 1999, p. 123.

³¹ Thales de Azevedo: *Elites de cor numa cidade brasileira: um estudo de ascensão social & Classes sociais e grupos de prestígio*. Bahia-Brasil: Salvador, 1996, p. 82.

³² BMF/RJ – Soares Ferreira, Sebastião (org.): *Estatística do Commercio Maritimo do Brasil do exercício de 1871-1872, 1ª. Parte: Navegação de longo curso e Interprovincial*. V. 1. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1878, pp. 3-4.

³³ Matoso: zp, 499.

³⁴ Ibid.

³⁵ NASCIMENTO, Iolanda Maria do: *O comércio de cabotagem e o tráfico interprovincial de escravos em Salvador (1850-1880)*. Dissertação de Mestrado do PPGH/UFF, Rio de Janeiro-Brasil: Rio de janeiro, 1986, p.12.