Capítulo I

A cidade, o porto e o comércio

Flávio Gonçalves dos Santos

SciELO Books / SciELO Livros / SciELO Libros

SANTOS, FG. A cidade, o porto e o comércio. In: *Economia e Cultura do Candomblé na Bahia: o comércio de objetos litúrgicos afro-brasileiros - 1850/1937* [online]. Ilhéus, BA: Editus, 2013, pp. 35-93. ISBN . Available from SciELO Books <<http://books.scielo.org>>.

All the contents of this work, except where otherwise noted, is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 International license](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Todo o conteúdo deste trabalho, exceto quando houver ressalva, é publicado sob a licença [Creative Commons Atribuição 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Todo el contenido de esta obra, excepto donde se indique lo contrario, está bajo licencia de la licencia [Creative Commons Reconocimiento 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

CAPÍTULO I

A CIDADE, O PORTO E O COMÉRCIO

*O tempo dá, o tempo tira,
o tempo passa e a folha vira*²⁰.

A cidade: cenários, dramas e personagens

O ano de 1850 se encaminhava para o seu termo. O movimento do porto ainda se adaptava à Lei N.º 581, de 4 de setembro desse ano²¹. 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 assistia às inúteis tentativas britânicas de acabar com o tráfico de escravos entre a Costa d’África e o Brasil²².

O clima de tensão e incerteza lançado sobre o comércio com a costa africana, desde 1831, tornara as viagens mais perigosas,

²⁰ Provérbio consagrado ao orixá *Iroko*, também conhecido como Tempo.

²¹ Lei Eusébio de Queiroz.

²² Sobre esse assunto, ler *Slave Trade Suppression Act* ou *Aberdeen Act*, mais conhecido no Brasil como *Bill Aberdeen*, um ato do Parlamento Britânico, de 8 de agosto de 1845, que proibia o comércio de escravos entre a África e as Américas, em BONAVIDES; AMARAL, 2002, p. 135-138. Neste documento, há referências às Convenções assinadas pela coroa portuguesa e àquelas em que o governo imperial brasileiro se comprometia em reconhecer os termos dos tratados anteriores, referentes ao fim do tráfico de escravos. Observe-se que nele estava previsto a sujeição dos navios de bandeira brasileira, de tráfico de escravos, aos tribunais da marinha inglesa e ao ataque dos navios ingleses.

porém, esses mesmos riscos deixavam a empreitada muito mais lucrativa²³. Com a Lei Eusébio de Queiroz, talvez não fosse diferente. Havia algo de novo. A Marinha Britânica estava cada vez mais audaciosa, se arvorava em patrulhar e capturar embarcações suspeitas de tráfico de escravos, até mesmo em águas brasileiras. Uma verdadeira afronta à soberania nacional. A esquadra inglesa, amparada pela *Bill Aberdeen*, aprisionava e conduzia para julgamento, em tribunais do Almirantado e Vice-Almirantado ingleses, embarcações brasileiras que estivessem praticando o comércio de escravos²⁴.

Movidos a vapor, os cruzadores britânicos, ousados e eficientes, pressionavam os traficantes de escravos da Bahia e do Rio de Janeiro. O governo imperial protestava junto a uma diplomacia inglesa cada vez mais indiferente. A Lei Eusébio de Queiroz foi promulgada, então, com o intuito de fazer cessar, depois de quase 35 anos de adiamento, o tráfico de escravos da Costa d'África para o Brasil.

Após alguns parques 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 gêneros²⁵.

O porto de Salvador que, até então, supria satisfatoriamente as necessidades da economia local, ia gradualmente tornando-se obsoleto para atender à crescente frota de navios a vapor que chegava à cidade²⁶.

Os vapores seriam 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

²³ ARAÚJO, U. C., 1998–1999.

²⁴ BONAVIDES; AMARAL, 2002.

²⁵ VERGER, 1987.

²⁶ Para ter uma perspectiva mais abrangente das questões em torno da modernização dos portos no Brasil, ver HONORATO, 1996.

do que o dos navios a vela, como os brigues, galeotas, galeões e saveiros, que operavam no antigo porto²⁷.

O fluxo de embarcações de longo curso, que começava a aumentar, era predominantemente oriundo, desde meados do século XIX, dos portos ingleses e alemães. Liverpool e Hamburgo figuram entre os principais²⁸, porém, era considerável o comércio entre a Bahia e a Região Platina²⁹. À medida que o final do século XIX se aproximava, mais raras eram as embarcações com destino ou procedência dos portos africanos ou da genérica Costa d'África.

Antes de analisar as relações comerciais de Salvador com a costa ocidental africana, é preciso conhecer o cenário econômico e social e os processos de transformação pelos quais a cidade passou.

O cenário em mudança

Salvador já nascera com o *status* de cidade e integrada a todo o circuito comercial do Atlântico. Quando incumbido de construir a cidade-fortaleza, que seria a sede do governo-geral, Tomé de Souza levou em consideração os aspectos que facilitariam sua defesa. Naquele momento, não interessava facilitar o acesso dos que chegavam à cidade. Ao contrário, construída dentro da tradição militar medieval, a cidade foi projetada para ter um difícil acesso³⁰. No alto de uma colina, cercada por muros, pretendia-se que fosse inexpugnável.

A planta da cidade assemelhava-se à de uma fortaleza, e seu povoamento para além dos muros foi lento. Luis dos Santos

²⁷ ROSADO, 1983; LIMA, 2001.

²⁸ *Mapa de Entrada e Saída de Embarcações do Porto de Salvador 1840/1889*. (Arquivo Público do Estado da Bahia).

²⁹ LIMA, 2001.

³⁰ ARAÚJO, D., 1999.

Vilhena, em fins do século XVIII, contou sete paróquias e, aproximadamente, treze freguesias, entre urbanas e suburbanas³¹. Como a definição dos agrupamentos populacionais na América Portuguesa dava-se de acordo com os seus aspectos eclesiásticos, é possível, a partir da cronologia do surgimento de igrejas e conventos na cidade, criar um quadro, pelo menos até o século XIX, do processo de expansão urbana de Salvador. E esse processo é fundamental para se compreender a relação da população, sobretudo afro-brasileira, com a cidade, seu desenvolvimento econômico e os processos de disseminação de epidemias que comprometiam o abastecimento e desorganizavam a vida econômica da cidade.

A partir desse pressuposto, pode-se dizer que a primeira concentração demográfica deu-se no entorno da Ermida de Nossa Senhora da Graça, fundada por Diogo Álvares, o Caramuru, ainda em 1535. Contudo, as primeiras construções religiosas fundadas na capital do Governo-Geral do Brasil foram as Igrejas da Sé e da Santa Casa de Misericórdia, ambas de 1549. Atualmente, resta apenas a Santa Casa de Misericórdia e sua igreja, pois a Sé original foi demolida durante a reforma urbana promovida no início do século XX.

Em 1557, isto é, oito anos após a instalação do Governo-Geral e a fundação da cidade, a Abadia da Graça foi erguida. Em 1561 foi construída a paróquia de Nossa Senhora da Vitória. Essas duas edificações religiosas e a ermida da Graça localizavam-se em outro polo de desenvolvimento da colonização – a Vila Velha. Essa vila foi a primeira tentativa de colonização da Capitania da Bahia, por Francisco Pereira Coutinho, malograda pelos ataques indígenas. Localizada onde, hoje, é o bairro da Barra, só se integraria plenamente à capital da Colônia bem mais tarde.

A primeira grande edificação religiosa nas cercanias dos

³¹ VILHENA, 1969. Thales de Azevedo (1969), séculos depois, apresentou dados muito discrepantes em termos de números de freguesias e de total populacional.

muros se deu vinte anos depois da constituição da paróquia de Nossa Senhora da Vitória. Em 1581, o Mosteiro de São Bento foi construído no lugar da antiga Ermida de São Sebastião. Seguindo o mesmo padrão, em 1585 foi erguido o Convento de Nossa Senhora do Carmo. Advêm dessas duas construções, as denominações das entradas da cidade, em cujas imediações encontravam-se, a saber: Portas do Carmo e Portas de São Bento.

Em 1608, já em pleno processo de expansão em direção ao Recôncavo, com a cultura da cana-de-açúcar, foram constituídas as paróquias de Nossa Senhora do Ó, no atual bairro de Paripe, e São Bartolomeu, hoje bairro de Pirajá. Estendendo um pouco mais a nordeste, em 1642, criou-se a paróquia de Santo Antônio Além do Carmo. Com a expansão da cidade, trinta e sete anos mais tarde, foi criada a paróquia de São Pedro, a sudoeste, promovendo a expansão da cidade para onde hoje é o bairro da Piedade.

A ocupação de Salvador deu-se pelos cumes. O primeiro, limitado pelo mar, a noroeste, e pelo Rio das Tripas, a sudeste, foi ocupado ao longo dos séculos XVI e XVII. Em finais do século XVII, pontuadamente em 1681, foi construído, no segundo cume, o Convento do Desterro, pertencente à Ordem das Clarissas. Esse cume era limitado pelo Rio das Tripas e por um dique, cujo remanescente, depois dos sucessivos aterros que sofreu, é conhecido como do Tororó.

O cume seguinte a ser ocupado foi o do atual bairro de Brotas, na época fora dos limites da cidade, onde foi criada a paróquia de Nossa Senhora de Brotas, em 1718.

A cidade tendeu a manter a sua característica de cidade-fortaleza e estender os seus muros para incorporar as novas áreas. De acordo com Thales de Azevedo, citando José Antônio Caldas, em 1774:

A grandeza da cidade [...] não consistia no corpo dela, mas em seis famosos bairros que circundavam o seu âmbito, a saber o bairro de S. Bento, que entre todos era o maior e mais aprazível, sentado sobre uma planície, com largas ruas,

famosos templos e asseadas casas; os de S. Antônio Além do Carmo, da Praia, da Palma, do Desterro e da Saúde³².

A topografia, acidentada demais, 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, Salvador do século XIX era, ainda, de aspecto colonial. Foi nesse cenário que, em 1850, a população soteropolitana presenciou uma epidemia de febre amarela. Esse surto epidêmico determinaria o aumento da animosidade em relação à presença de embarcações ligadas ao tráfico negreiro. As pessoas viam, nos tumbeiros, potenciais agentes difusores de epidemias por causa das péssimas condições de higiene que, no geral, apresentavam, e pelos frequentes contatos com o continente africano, que, na época, era considerado um lugar inóspito e doentio³³.

Os surtos epidêmicos do século XIX atingiram a população soteropolitana em dois pontos essenciais: no abastecimento de gêneros alimentícios e, por conseguinte, no fluxo comercial, e na questão da saúde pública e do atendimento médico precário, mesmo para os padrões da época. Esses graves problemas impeli-ram a população a buscar formas alternativas de tratamento, tais como os da prática dos cultos afro-brasileiros, como é revelado a seguir, sobre a disposição geral da população em relação a essas práticas curativas:

³² AZEVEDO, 1969, p. 191.

³³ CHALHOUB, 1996.

Não gosto de candomblé
Que é coisa de feiticeiro
Quando a cabeça me dói
Serei um dos primeiros³⁴.

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 armazenamento³⁵.

As obras, porém, não foram imediatas, como esperado. Deu-se em pelo menos três etapas, sendo que, de fato, foram iniciadas 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 obras³⁶.

A segunda fase, que teve início 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 teve sua conclusão em 1922³⁷.

As questões em torno da modernização portuária diziam respeito à dinâmica comercial da cidade e a outras preocupações que afligiam o comércio, as autoridades públicas e os círculos de letrados da cidade.

³⁴ REGO, 1968, p. 63-64.

³⁵ ROSADO, 1983.

³⁶ ROSADO, 1983, p. 10

³⁷ ROSADO, 1983.

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 infraestrutura para receber os muitos marinheiros contaminados por todo tipo de doença [...]³⁸.

As epidemias de febre amarela e cólera, a partir de 1850, alastravam-se por todo o país e abateram sem piedade parte da população da capital baiana. Sua porta de entrada no Brasil eram as cidades portuárias. Trazidas pelos navios de longo curso, por um lado, e alastradas pela navegação de cabotagem, por outro, os principais portos foram os primeiros a sofrer os efeitos das epidemias.

Os dramas e as tramas da cidade

A morte era um espectro que assombrava Salvador. A sua posição de metrópole regional, responsável pelo escoamento da produção, colocou-a sob a constante ameaça de epidemias e toda sorte de doenças que chegavam por seu porto, aumentando a situação de penúria e constante necessidade da população citadina e da zona rural.

A fome assolou a cidade de modo inclemente, sobretudo durante as grandes epidemias. A carestia, a falta de gêneros de primeira necessidade, a fome e a doença, tais quais os “quatro cavaleiros do apocalipse”, aterrorizavam a população pobre e aguçavam a cobiça e a avareza dos mais ricos³⁹. As doenças, epidêmicas ou não, tinham no povo pobre, particularmente nos afro-brasileiros, seus alvos preferenciais.

³⁸ LIMA, 2001, p. 91-92.

³⁹ REIS; DELFIM, 1996.

A situação de sobressalto constante da população baiana em relação aos males que à cidade chegavam e alastravam-se rapidamente pelo interior, foi exemplarmente analisada por Onildo Reis David⁴⁰. Em seu trabalho, estudou, pormenorizadamente, os impactos das epidemias que assolaram a Bahia nos anos de 1855 e 1856. Segundo David, essas epidemias desorganizaram o comércio e agravaram o problema da fome. Em decorrência da mortandade que afetava tanto a produção dos gêneros de subsistência, quanto sua distribuição, a escassez e os altos preços dos produtos de consumo básico grassavam⁴¹.

O movimento portuário foi severamente afetado pelas epidemias, tanto na sua vertente regional, quanto no escoamento da produção para o mercado externo. Na sua vertente regional, o movimento do porto era responsável por quase todo o abastecimento da cidade. A maioria dos produtos agrícolas consumidos na capital, vinda de outras partes da Província ou do Império, chegava por mar. Mesmo que boa parte do percurso tivesse sido feito pelos tropeiros até o Recôncavo, de lá até a capital o transporte ficava a cargo dos saveiristas⁴². Diferente não foi com a produção pecuária que chegava a Salvador por terra, vinda dos sertões. Segundo Seixas Rodrigues:

Logo que a ideia de epidemia estende o terror no centro da Província, os particulares deixão de remetter o gado, não só pela impossibilidade de acompanharem as boiadas, como pelo receio da grande mortandade pelos caminhos, e disto resulta a fome⁴³.

O mais notável é que, segundo David, o temor desses tangedores não era só com a possível contaminação durante sua estada

⁴⁰ DAVID, 1996.

⁴¹ SEIXAS, Domingo Rodrigues. Da cholera-morbus epidêmica de 1855 na Província da Bahia; APEB. Correspondências, 1855-1856, maço 699 apud DAVID, 1996.

⁴² PAES, 2001.

⁴³ DAVID, 1996, p. 111.

na capital, mas durante sua passagem por Santo Amaro e Cachoeira. Essas cidades do Recôncavo, intimamente ligadas ao abastecimento de Salvador e à produção de açúcar, que se destinava ao mercado externo, também foram duramente castigadas pelas epidemias que assolaram a Bahia. Nelas, o medo do contágio foi tão grande que sequer os corpos foram enterrados. Ficaram abandonados à beira das estradas e no meio das ruas. Essas cenas, seguramente, impressionaram e incutiram terror nos condutores das boiadas e motivaram suas recusas quanto a Abastecer Salvador, já que a passagem pelo Recôncavo era obrigatória⁴⁴.

Os impactos das epidemias de 1855 e 1856 em todas as esferas da sociedade tornaram a questão de saúde pública uma constante na agenda política das elites baianas. O grau de abandono das populações pobres, sobretudo os egressos do cativeiro, retardou ao máximo a redução dos problemas causados pelas epidemias, que frequentemente continuaram assombrando Salvador. Encaixadas como um problema para a implantação de uma sociedade civilizada, as epidemias e doenças infectocontagiosas passaram a ser objeto de atenção de toda a sociedade e do poder público. Órgãos como a Inspectoria Geral de Hygiene do Estado da Bahia, responsáveis pelo controle e registro de ocorrências de moléstias e epidemias, foram criados. Alguns desses órgãos produziram relatórios anuais que revelaram as principais causas de morte e as parcelas da população mais atingidas, como se verá a seguir.

Estatísticas dos óbitos por moléstia em Salvador

Para os anos de 1855 e 1856, David apresentou alguns dados que ilustram a concentração de óbitos por cólera em algumas freguesias da cidade de Salvador, reproduzidos na TABELA 1. Ao que tudo indica, as epidemias obedeceram a uma geografia vinculada aos níveis de pobreza. As freguesias de Brotas, Passo, Pilar

⁴⁴ DAVID, 1996.

e Sé concentravam um grande contingente de pessoas de poucos recursos, sobretudo escravos e libertos que se dedicavam ao trabalho de ganho e atividades congêneres. Somente na freguesia da Sé foram registrados 42,3 % dos óbitos por cólera entre os anos de 1854 e 1857. Somados os números da freguesia do Pilar com os da Sé, esse percentual eleva-se para 76,4 %. Esses altos percentuais explicam-se em razão de essas freguesias concentrarem maior população.

No início do século XX, o Pilar e a Sé, justamente, foram alvos principais das reformas urbanas. Com o passar dos anos, as epidemias de cólera e febre amarela cederam espaço a outras moléstias infectocontagiosas, tais como a varíola e a tuberculose. E embora a freguesia da Sé tenha mantido, entre 1897 e 1903, altos índices de contágio e óbito por essas doenças, outras localidades a ultrapassaram em número de casos notificados.

TABELA 1 – Perfil da mortalidade de coléricos em relação à mortalidade geral agosto-abril do ano subsequente

Mortalidade geral (% mortalidade colérica)			
Freguesia	1854-1855	1855-1856	1856-1857
Brotas	74	130 (48,5%)	80
Passo	43	134 (67,9%)	93
Pilar	181	490 (65,7%)	144
Sé	225	510 (62,2%)	277
Total	523	1264 (67,7%)	594

Fonte: Arquivo da Cúria Metropolitana de Salvador.

Nota: Reprodução de DAVID, 1996, p. 131.

De acordo com a TABELA 2, em 1897, por exemplo, os altos índices de mortalidade foram registrados nos distritos de Santana, com 592 notificações, contra 544 casos na Sé, seguidos de perto por 516 no distrito de Santo Antônio e 512, no Distrito do Pilar⁴⁵.

⁴⁵ Mapa de casos de varíola notificados nesta capital durante os anos de 1897 a 1903 e óbitos correspondentes, ver em OLIVEIRA, 1904, p. 1-G.

Esses índices elevados de morte não se repetem nos anos subsequentes e isso sugere que, nesse ano de 1897 Salvador sofreu mais uma epidemia, sendo, dessa vez, de varíola.

Com esses números é possível afirmar que a população negra e mestiça de Salvador estava deslocando-se do antigo centro da cidade para as áreas periféricas. Isso pode ser demonstrado a partir das informações de dois outros mapas. São eles os mapas de *Casos de varíola notificados nesta capital durante os anos de 1897 a 1903 e óbitos correspondentes* e o de *Mortalidade geral segundo côr e sexo do ano de 1903*⁴⁶.

TABELA 2 – Casos de varíola por distrito e por ano, em Salvador

Distritos	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	Total
Sé	544	6	0	0	0	6	0	556
São Pedro	331	5	1	0	0	2	0	339
Sant'Anna	592	56	4	0	0	9	3	664
Conceição	223	4	2	0	0	0	6	235
Pilar	512	74	2	0	0	2	1	591
Rua do Passo	166	13	0	0	1	1	0	181
Santo Antônio	516	181	11	0	1	2	0	711
Vitória	388	25	3	5	6	26	10	463
Brotas	237	47	3	12	1	4	0	304
Penha	459	49	9	0	11	1	0	529
Marés	401	160	8	1	1	5	4	580
Nazaré	0	0	0	1	3	8	2	14
Pirajá	57	23	0	1	0	3	51	135

Fonte: Anuario de Estatística Demographo-Sanitária da Cidade de S. Salvador do Anno de 1903.

No primeiro mapa há cortes por sexo, nacionalidade, estado civil, idade, raça, vacinação e procedência. No mapa *Mortalidade Geral Segundo Côr e Sexo* constam dois grandes quesitos por distrito, a saber: a cor, que apresenta as categorias: branca, negra, mestiça e ignorada, todas elas subdivididas por sexo, e sexo mostra os valores totais para os gêneros masculino e feminino.

Cruzando as informações dos mapas, é possível observar que os altos índices de óbitos da população baiana se concentravam

⁴⁶ Ibidem, p. 1-A, 6.

entre a população negra e mestiça de Salvador, tanto em momentos críticos, como foi o ano de 1897, com a varíola, quanto em situações de normalidade, em 1903. De acordo com o mapa *Casos de Varíola*, em 1897, 3.403 pessoas negras e mestiças foram acometidas pela moléstia. Tal dado demonstra que das 4.575 que contraíram a doença, 74,8% eram afrobrasileiras. Dessas, 12,9% moravam no Distrito de Santana, 11,8% na Sé, 11,3% em Santo Antônio, 11,1% no Pilar, 10% na Penha, 8,4% na Vitória, 7,3% em São Pedro e 5,1% em Brotas. No Distrito de Nazaré não foi registrado caso algum em 1897 e, até 1903, contou, apenas, com 14 óbitos por varíola.

Em 1903, o quadro pode ter se alterado. O Distrito de Nazaré figurava como um dos bairros mais populosos da cidade, concentrando o maior número de óbitos entre os negros e mestiços – 897, de um total de 1.084. Isto significa que 82,7% das mortes foram de afro-brasileiros. Em seguida estava o Distrito de Santo Antônio, com 462 óbitos, de um total de 600 falecimentos, ou seja, 77% das ocorrências estavam relacionadas com a população de ascendência africana.

Se a morte não é bastante para localizar onde viviam os afro-brasileiros entre 1897 e 1903, o mapa de natalidade talvez dê uma ideia melhor e mais segura desse cenário⁴⁷. Vejamos, no Distrito de Nazaré: dos 152 nascidos, 64 eram crianças negras e mestiças, no Santo Antônio foram 176 de 290; na Sé, 113 de 189; na Conceição da Praia, 67 de 89; em Brotas, 112 de 147; na Vitória, 144 de 251; no Distrito dos Mares foram registradas 112 de 205. Três distritos, em particular, chamam a atenção, Santana, que conta com 218 nascimentos; São Pedro, com 188; Penha, com 218, todos sem declaração de raça⁴⁸.

Esses dados são interessantes na medida em que conflitam com as informações prestadas pelos mapas de óbitos. O Distrito de Nazaré, por exemplo, aparece tendo o maior número de óbitos, em

⁴⁷ OLIVEIRA, 1904, p. 14.

⁴⁸ OLIVEIRA, 1904.

números gerais, entre negros e mestiços. Observamos que, em se tratando de natalidade, esse distrito ocupa o último lugar. A discrepância entre mortalidade e natalidade não aparece apenas quando se consideram os negros e mestiços, o que possibilita criar algumas hipóteses, como a de que o distrito de Nazaré passou, ao longo dos anos, por um processo de esvaziamento demográfico, não recuperando os altos números de óbitos, repercutindo, inclusive, nos índices de natalidade. Possivelmente, as cifras de mortalidade registradas nesse distrito não reflitam os percentuais reais de sua população.

Levando-se em consideração o mapa *Mortalidade geral nos hospitaes, asylos, enfermarias, etc. segundo causas*, de 1903, perceberemos o elevado número de óbitos registrados no Hospital Santa Izabel, 1.752 de um total de 2.681 falecimentos por causas diversas. Os outros hospitais, asilos e enfermarias, juntos, eram responsáveis, apenas, por 35,14% dos óbitos notificados naquele ano⁴⁹. Isso equivale a dizer que no Hospital Santa Izabel concentrava-se o atendimento da população da cidade, sendo que a sua localização, no Distrito de Nazaré, contribuiu significativamente para o aumento do registro de óbitos daquela região, sem que necessariamente esses falecimentos repercutissem na densidade demográfica do distrito⁵⁰.

Essas são algumas considerações que precisam ser investigadas minuciosamente e discutidas profundamente, até porque as informações prestadas pelo *Anuario estatístico* possuem algumas contradições que serão explicitadas com o cruzamento de informações de outras fontes do mesmo período.

Entre 1897 e 1903 foram registrados 7.135 óbitos por moléstias de notificação obrigatória. Todas constavam no *Mapa dos óbitos por moléstias de notificação obrigatória, ocorridos nesta capital nos annos de 1897 a 1903 com relação da cifra geral da mortalidade correspondente aos mesmos annos*⁵¹. Essas moléstias, obrigatoriamente notificadas na Inspectoria Geral de Hygiene

⁴⁹ Ibidem, p. 10.

⁵⁰ Ibidem.

⁵¹ OLIVEIRA, 1904, p. 1-A.

do Estado da Bahia eram: cólera e moléstias coleriformes, febre amarela, peste, varíola, tuberculose, escarlatina, difteria, febre tifóide e disenteria.

Nesse período, foram registrados 35.294 óbitos por diversas causas, dos quais, as moléstias de notificação obrigatória correspondem a 20% dos óbitos em Salvador. É possível que por ser uma pequena diferença, provavelmente resultante de um erro de soma, não compromete, em termos percentuais, as conclusões que possam ser extraídas da análise dos dados apresentados.

Os números de óbitos revelam a situação calamitosa que vivia a outrora capital do Brasil. A imagem de cidade colonial, da qual Salvador se orgulhou durante séculos, pontuadamente a partir de meados do século XIX, começou a incomodar profundamente as suas elites. Os ideais de civilidade e civilização importados da Europa impuseram-lhes a necessidade de transformar o seu cenário urbano de acordo com as exigências dos padrões europeus. O resultado desse processo foi a adoção de posicionamentos cada vez mais intolerantes em relação à presença de negros e mestiços circulando livremente pelas ruas da cidade⁵².

No Rio de Janeiro, onde as epidemias provocaram uma debandada geral da população para longe da cidade, foi intensa a discussão sobre suas causas. O debate a respeito das causas, formas de transmissão, controle das doenças e medidas de higienização a serem tomadas, seguidas por toda a nação, não tardaram a chegar à Bahia.

De acordo com Chalhoub, havia, nesse momento, duas correntes principais de pensamento que tentavam, ao seu modo, identificar as causas das epidemias que assolavam o país. A primeira, de caráter religioso, via nas moléstias que abatiam a população a manifestação da ira divina contra o mau procedimento das pessoas na observância dos seus preceitos. A outra, de caráter médico-científico, entendia as doenças como produto das péssimas condições de higiene que grassavam pelo país⁵³.

⁵² Veja LEITE, 1996; LUNNING, 1995-1996.

⁵³ CHALHOUB, 1996.

Tanto na Bahia (Salvador) como no Rio de Janeiro, o discurso da ciência prevaleceu sobre as demais tentativas de explicação das calamidades. Na percepção dos médicos, os principais defensores de uma abordagem científica para as causas das epidemias, a razão para tais moléstias encontrava-se nas condições sanitárias do país. As preocupações com as emanções de miasmas mórbidos foram constantes e estimularam as crescentes pressões para a tomada de medidas de higienização. Os profissionais de medicina ganhavam legitimidade e influência política.

Esses médicos, [...] acreditava[m-se] capazes de realizar o ‘progresso da pátria’ porque detinham o saber para fazê-lo. O destaque político que tiveram evidenciou um grupo na luta pela imposição de um ideário que incluía a higienização do país, embora não se restringisse a isso⁵⁴.

A intervenção sistemática dessa categoria profissional criou o ambiente favorável para a proposição das reformas urbanas realizadas no Brasil, entre a segunda metade do século XIX e o primeiro quartel do século XX. Em Salvador, as reformas urbanas foram iniciadas no começo do século XX.

O contexto dessas reformas e as disputas em torno delas, embora guardem suas especificidades, é muito similar ao do Rio de Janeiro. A parcela da população alvo dessas políticas higienistas e reformadoras é a mesma. Africanos e afro-brasileiros vão sendo, paulatinamente, expulsos do centro da cidade. Os centros urbanos foram deixando de ser um lugar de moradia e transformando-se em local de comércio e lazer sofisticado⁵⁵.

As contradições inerentes à sociedade baiana contribuíram para um processo longo e tortuoso de modernização. A economia não andava muito boa e a intolerância das elites soteropolitanas contrastava com a sutil, mas, inelutável, dependência da população negra e mestiça responsável por quase todo o sistema

⁵⁴ REIS, 1991, p. 252 (grifo do autor).

⁵⁵ FERREIRA FILHO, 1998-1999.

de prestação de serviços de que dependia o funcionamento da cidade⁵⁶. O centro de Salvador sempre foi dominado pelos trabalhadores avulsos⁵⁷. Durante a vigência do escravismo, esses trabalhadores, em sua maioria, eram os escravos e os libertos – que, muitas vezes, mantinham-se na mesma atividade que exerciam quando eram escravos⁵⁸. Com o fim da escravidão, o estatuto social desses trabalhadores modificou-se, mas não o seu perfil demográfico.

Houve uma mudança bastante sutil e, ao mesmo tempo, bastante significativa em relação à origem desses trabalhadores avulsos. Na primeira metade do século XIX, o trabalho de rua, em Salvador, era feito quase exclusivamente por africanos. À medida que o século caminhava para o seu fim, eles foram desaparecendo, lentamente, de cena, dando lugar a novos agentes, os migrantes vindos do interior e de outras Províncias. Muitos deles, egressos do cativeiro, ocupavam o lugar do “estrangeiro” no trabalho de rua.

No estudo sobre o trabalho de ganho em Salvador, nos momentos finais da escravidão, João José Reis afirma:

Mas enquanto não desapareciam, muitos ganhadores africanos compartilhavam sua experiência com companheiros de trabalho nascidos no Brasil, a maioria provavelmente forasteiros chegados há pouco do interior, como um dia eles haviam sido recém-chegados do exterior⁵⁹.

Esses homens e mulheres que buscavam seu sustento nas ruas da cidade não correspondiam mais ao mesmo grupo que, tradicionalmente, se dedicou a essa atividade durante boa parte do século XIX. Eles foram substituídos, com o desaparecimento dos africanos ao longo dos anos, inclusive no imaginário da sociedade desse período, à medida que alteravam-se as hierarquias sociais. A escravidão acabou com o escravo de ganho, substituindo-o pelo

⁵⁶ Ver REIS, 1993, 2000.

⁵⁷ Para o conceito de trabalhadores avulsos, ver CRUZ, 2000.

⁵⁸ Ver OLIVEIRA, 1988.

⁵⁹ REIS, 2000, p. 223.

trabalhador avulso, mas os problemas continuavam os mesmos, na saúde, na forma de organização do comércio e na civilidade, e fora dos padrões europeus.

As ruas tornam-se palco de disputas. Legislações cada vez mais draconianas foram aplicadas, visando o disciplinamento dos espaços urbanos. A cidade deveria refletir o grau de civilização que as elites acreditavam possuir, sendo uma vitrine do progresso e da modernidade⁶⁰. Havia um temor constante por parte das elites que bem se reflete na citação seguinte:

Se alguém de fora julgar a Bahia pelo seu Carnaval, não pode deixar de colocá-la a par da África e note-se, para a nossa vergonha, que aqui se acha hospedada uma comissão de sábios austríacos que, naturalmente, de pena engatilhada, vai registrar esses fatos para divulgar nos jornais da culta Europa, em suas impressões de viagem [...]⁶¹.

A salvação para o progresso e a civilização da Bahia era vislumbrada no fluxo migratório. Porém, além da dependência em relação aos afro-brasileiros, na prestação dos serviços essenciais à vida citadina, a economia baiana não permitia sua substituição pela mão de obra imigrante. Os cofres baianos andavam cada vez mais vazios desde que a produção açucareira baiana enfrentava a concorrência antilhana na Europa, o que impediu a criação de uma política de imigração custeada pelos próprios cofres da Província e depois pelos do Estado da Bahia, como fizera São Paulo⁶².

Embora sobejem aqui as terras férteis, que se espalham por zonas dos mais favoráveis e salubres climas, a permitir a locomoção de quaisquer imigrantes, a Bahia não possui nenhum serviço de colonização, que lhe proporcione a ocupação do solo e dele faça surgir, pelo trabalho profícuo de braços resolutos, as riquezas inúmeras de que é possessor

⁶⁰ FERREIRA FILHO, 1998-1999.

⁶¹ JORNAL DE NOTÍCIAS, 1903, apud RODRIGUES, 1982, p. 158.

⁶² HOLANDA; FAUSTO, 1984, p. 98-99

natural e que farão, futuramente, a nossa maior grandeza. É bem verdade que o problema da colonização é cheio de dificuldades. Mas, por isso mesmo, deve constituir séria preocupação do nosso Governo, desafiando-o a lhe achar a solução mais consentânea com os nossos recursos e as nossas necessidades⁶³.

Não bastasse a crise econômica, na política, as elites baianas enfrentavam o amargo gosto da perda de influência no cenário nacional, cada vez mais sensível, que teve o seu ápice com o advento da República. Esse desprestígio político crescente também não facilitava a implementação de uma política de imigração financiada pelos cofres do governo central. Em função disso, na Bahia, o processo de imigração estrangeira não surtiu efeito. O contingente de imigrantes chegados ao Porto de Salvador não foi numericamente significativo e, portanto, não houve competição pelo mercado de trabalho, como em São Paulo e no Rio de Janeiro⁶⁴.

O ritmo da cidade ia se modificando aos poucos, quase parecia o mesmo!

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 vindos da Europa nos navios que ficavam fundeados na Baía de Todos os Santos, impossibilitados de atracar no porto⁶⁵.

⁶³ GONÇALVES, 1922, p. 20.

⁶⁴ REIS, 2000.

⁶⁵ Essas inferências do movimento dos saveiros na rampa do Mercado e na feira de São Joaquim foram feitas a partir da análise de várias iconografias de períodos históricos diferentes, que estão anexas, e de TAVARES, O., 1967.

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 pelas freguesias de Nossa Senhora da Conceição da Praia e Nossa Senhora do Pilar, zona portuária de Salvador, onde, 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 funcionar a cidade e o comércio⁶⁶. 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 Salvador⁶⁷.

Entre uma empreitada e outra, nos momentos em que a fome apertava, havia sempre, nas imediações, alguma vendilhona com o seu tabuleiro a oferecer, a quem passava, frutas, mingaus, efós, carurus, mocotós, acarajés e 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 foram desaparecendo e dando lugar a outros. Os africanos cederam seu lugar de destaque nos cantos de trabalho para os afro-brasileiros de outras cidades, e os carregadores braçais foram, lentamente, transformando-se em carroceiros⁶⁸. Mas outros personagens continuavam os mesmos. Os vendedores ambulantes continuaram, perduram ainda hoje, com seus bolos, mingaus, cafezinhos, canjicas, mungunzás e até comidas mais pesadas, saciando a fome dos trabalhadores da madrugada. A cidade conservava a sua maneira de despertar.

⁶⁶ REIS, 1993, p. 8.

⁶⁷ Ibidem.

⁶⁸ Ibidem.

O Sol ia esquentando e o movimento da rua aumentando, as casas de comércio, abrindo suas portas. Os funcionários das lojas recebiam dos carregadores os fardos que reporiam seus estoques. A feira de Água de Meninos, em intensa atividade desde a madrugada, via afluir os primeiros fregueses em busca de frutas, legumes, verduras frescas e a farinha recém-chegada do Recôncavo, nos saveiros. Nem bem descarregavam alguns fardos, eles logo voltavam às costas de outro carregador ou eram depositados em uma carroça para serem transportados para as quitandas de seus compradores.

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 praticados⁶⁹.

Na base da pirâmide social e comercial encontravam-se os vendedores ambulantes ou de tabuleiros, chamados assim porque viviam a percorrer as ruas da cidade com seus tabuleiros, não tendo um ponto estabelecido, mas, nem por isso, isentos das taxas 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 predominante entre os afro-brasileiros, pois garantia certo grau de independência.

Esses trabalhadores de rua viviam em íntima relação com a dinâmica da cidade. Nada escapava aos seus olhos e, principalmente, aos seus ouvidos. Eles eram, dentre outros, os que

⁶⁹ MATTOSO, 1992, p. 490.

contavam, de boca a boca, as novidades que se passavam na cidade, prática que em Salvador, ainda hoje, 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 pelas ruas com os olhos de quem enxergava o atraso e a barbárie.

No entanto,

[...] um ato municipal, datado de 1914, que, visando sanar a crise de abastecimento por que passava a cidade, dispensou provisoriamente de taxas e impostos as ganhadeiras e os ambulantes em geral⁷⁰.

Essa medida da Intendência demonstra o quanto era importante para Salvador esse pequeno comércio, a ponto de liberar as taxas e os impostos como forma de estimular o seu desenvolvimento e conter mais uma crise de abastecimento pela qual a cidade passava. Isso é melhor entendido quando se descobre que o preço pago por uma refeição é mais barato que uma folha de papel para embrulhá-la⁷¹.

Ferreira Filho aponta dois elementos que permitem a compreensão dos baixos custos dos produtos comercializados nas ruas de Salvador. O primeiro é a “utilização de matéria-prima regional, abundante e barata”⁷². O segundo, a baixa valorização do trabalho feminino, entendendo que as técnicas e habilidades empregadas para a produção das mercadorias não eram razões palpáveis para a elevação dos preços. Essa constatação leva a uma circunstância de bastante significado e que é cerne do trabalho de Ferreira Filho: a predominância feminina no pequeno comércio em Salvador.

⁷⁰ FERREIRA FILHO, 2003, p. 40.

⁷¹ PEIXOTO, 1980.

⁷² FERREIRA FILHO, 2003, p. 44.

Esse é um dado interessante na medida em que nos permite estabelecer paralelos entre as experiências das mulheres no comércio de Salvador e as do comércio da 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 feminina⁷³.

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 casa⁷⁴.

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 laços identitários e de solidariedade. Assim, a tradição de autonomia das mulheres que se dedicavam ao pequeno comércio dos mais variados gêneros, não é algo circunscrito apenas à experiência da diáspora. Antes disso, os rearranjos encontrados no Brasil e, particularmente, na Bahia, da forma como homens e mulheres buscavam sua sobrevivência, refletem, em muitos casos, a adoção e a adaptação de práticas sociais que remetem ou têm paralelo com soluções adotadas em regiões do continente africano, intimamente ligadas à ancestralidade dos afro-baianos.

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

⁷³ VERGER; BASTIDE, 1992.

⁷⁴ Ibidem, p.138 (grifo do autor).

ainda um estudo mais detalhado desse fenômeno, 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. As filhas de Omolu devem vender sarapatel, moqueca, xinxim; as de Oxalá, acaçá, mungunzá e cuscuz; as de Xangô, acarajé e caruru⁷⁵, e assim por diante.

Essa estreita vinculação entre os adeptos do candomblé da Bahia com certos ramos do comércio pode tanto ser entendida como um elemento interno à própria estruturação da religião quanto ser um fator externo 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 tem como parte do processo de iniciação, a dedicação a determinadas atividades comerciais. O próprio exercício das obrigações religiosas vinculava o culto ao orixá às atividades que garantiam a sobrevivência e a autonomia dos adeptos.

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

O comércio a retalho é o do fracionamento da mercadoria à menor unidade de valor possível. Desse modo, o produto, embora mantenha o preço total, permite aos compradores mais modestos ter acesso ao gênero que estão procurando. Um exemplo, a farinha, que poderia ser vendida a quilo, nas mãos de um retalhista era por litro ou por cuia. Essas unidades de medida comuns ao comércio soteropolitano facilitavam tanto o fracionamento da mercadoria quanto o transporte do equipamento de medição, afinal, é mais fácil transportar um litro ou uma cuia do que uma balança.

⁷⁵ FERREIRA FILHO, 2003.

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 barro⁷⁶.

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 buscar os fregueses, esses é que vinham ao seu encontro. 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, mas 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’⁷⁷.

A economia da cidade era abalada pela escassez de moedas, que limitava o mercado consumidor impedindo a ampliação do volume de negócios. Por esse motivo os lucros deveriam ser altos

⁷⁶ Ibidem, p. 46.

⁷⁷ MATTOSO, 1992, p. 501 (grifo do autor).

e em curto prazo. Era necessário facilitar as linhas de crédito, sob pena de que regras mais rigorosas de pagamento inviabilizassem, substancialmente, as transações comerciais. Curiosamente, Salvador era uma praça onde todos comerciavam, mas poucos, de fato, tinham dinheiro. Esse fenômeno se evidencia 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 no 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 no comércio ambulante era mais visível e acentuado no comércio de médio e grande porte. Essa relação fica perceptível quando se analisa o processo de estabelecimento dos lojistas em Salvador⁷⁸.

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 estabelecer como lojistas de secos e molhados⁷⁹. A diferença entre esses ambulantes que alçavam ao *status* de 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 antigas⁸⁰.

⁷⁸ Ibidem.

⁷⁹ VERGER, 1999.

⁸⁰ AZEVEDO, 1996, p. 82.

A afirmação de Azevedo, embora refira-se 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 Mattoso para o século XIX, quanto ainda sobrevive na Bahia dos dias atuais.

Relação diferente, contudo, se estabeleceu entre os grandes negociantes da Bahia, haja vista que a forma de recrutamento de novos membros para a renovação do grupo dava-se através dos casamentos. Muitos eram herdeiros das tradições da aristocracia da terra, daí seus casamentos realizarem-se mais por interesses e arranjos econômicos do que por qualquer outro motivo. A ascensão do pequeno ou médio comerciante ao *status* de grande negociante implicava, mais uma vez, em contrair uma série de vínculos e obrigações com o indivíduo ou com a família que o apadrinhava.

Desde o pequeno comércio ambulante até o grande atacadista, todos dependiam do movimento portuário para o afluxo de capitais e mercadorias. Entretanto, não devemos tomá-lo como homogêneo.

O movimento portuário de Salvador: valores, cargas e produtos

A posição comercial dos negociantes baianos entre o final do século XIX e início do XX era bastante precária. Para Mattoso, 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 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.

Há propostas de conceituação do comércio interior e exterior no século XIX, e uma delas estabelece que o comércio interior seja aquele realizado entre as praças de um mesmo país e pode ser efetuado por via marítima, fluvial ou terrestre. Já o comércio exterior desenvolve-se entre as nações, quando trocam produtos *in natura* ou manufaturados e se dá pelas mesmas vias que o comércio interior, a depender da geografia⁸¹.

No caso específico deste trabalho, conferi atenção ao comércio marítimo. Era ele que impulsionava a economia e a sociedade soteropolitana, fiscalizado, muito de perto, pelas agências estatais, tanto em âmbito local quanto nacional. A razão de tal vigilância reside no fato de ser essa atividade uma das principais fontes de arrecadação de impostos por parte do Estado.

O comércio marítimo, por sua vez, estava dividido em de longo curso, de cabotagem e costeiro ou pequena cabotagem. O comércio de longo curso realiza-se entre diferentes nacionalidades ou entre regiões de uma mesma nacionalidade, desde que situadas em continentes diferentes. O comércio de cabotagem, por sua vez, dava-se entre Províncias ou estados de um mesmo país que trocam entre si produtos *in natura* ou industrializados nacionais ou estrangeiros. Já o comércio costeiro ou de pequena cabotagem – é o que se realiza ligando as diversas praças comerciais de uma mesma Província ou estado, diferenciando da cabotagem por se circunscrever aos limites dessa província ou estado⁸².

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.

⁸¹ FERREIRA, 1878.

⁸² Ibidem.

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 parceiros⁸³.

Essa posição, até certo ponto desprivilegiada, tornou os comerciantes baianos especialistas no comércio intermediário. Eles se puseram na intersecção entre o produtor agrícola e os mercados exportador e importador. Quer no comércio de cabotagem ou no de longo curso, certos produtos possuíam os seus representantes. Esse é o caso de Aristides Novís que, com o apoio da família Morniz de Aragão, tornou-se um importante intermediário do açúcar baiano no mercado internacional⁸⁴.

Esses indivíduos, por conta de sua condição de intermediários, possuíam um raio de atuação muito amplo e diversificado. Eles não se limitavam apenas ao mercado externo, mas atuavam com bastante vigor no comércio de cabotagem. Açambarcavam, muitas vezes, as produções agrícolas de regiões como o Sul da Bahia, 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 exclusivamente, 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, e o resultado era o constante estado de fome da população e a péssima qualidade dos gêneros comercializados na cidade⁸⁵.

Iolanda Nascimento constatou que, em muitos casos, mesmo os gêneros alimentícios produzidos em quantidade suficiente para o abastecimento local, sofriam as interferências

⁸³ MATTOSO, 1992, p. 499.

⁸⁴ MATTOSO, 1992.

⁸⁵ NASCIMENTO, 1986.

desses atravessadores, que, objetivando maior lucro, os exportavam para outras regiões do país, aumentando a crise de abastecimento e os preços na Bahia⁸⁶. Salvador, da mesma maneira que acompanhava a chegada, pelo porto, dos artigos de luxo, da moda e de toda sorte de produtos e mercadorias que comporiam os signos da abundância, apenas aparente, das classes média e superior, assistia também ao escoamento, pelas mesmas vias, dos gêneros mais necessários para a sobrevivência dos mais pobres em nome dos parcos lucros de um grupo de negociantes que se especializou no comércio como intermediário. Parte dos males e das fortunas que chegavam à antiga capital colonial vinha pelo porto. Não que a cidade vivesse apenas do e para o porto, mas, sem dúvida, entre 1850 e 1937, ela era uma cidade voltada para o mar.

O destaque da navegação marítima torna-se evidente ao se recordar que os portos eram os verdadeiros respiradores da economia nacional e regional, sobretudo se considerarmos que a importância econômica das Províncias era calculada pelo volume e valor das suas exportações, que por sua vez eram estimuladas e estimulavam as atividades agrícolas, manufatureiras e fabris⁸⁷.

Navegação de cabotagem: valores, produtos e volumes

Sebastião Soares Ferreira define o comércio de cabotagem como aquele

[...] que se effectua por mar entre diversas Províncias de um mesmo Estado que permutam entre si os productos de suas indústrias proprias ou estrangeiras⁸⁸.

⁸⁶ Ibidem.

⁸⁷ NASCIMENTO, 1986, p. 6.

⁸⁸ FERREIRA, 1878, p. 4-6.

Esse comércio, sem dúvida, era um dos mais importantes dinamizadores da economia baiana. Boa parte dos recursos que saíam da Bahia em direção à capital do país, na forma de impostos arrecadados, segundo Nascimento, voltava por intermédio desse tipo de navegação⁸⁹. A navegação de cabotagem pode ser dividida em dois tipos: a grande cabotagem e o comércio costeiro ou de pequena cabotagem.

A pequena cabotagem

Se a grande cabotagem representa o comércio entre distintas regiões de um país, a navegação costeira ou de pequena cabotagem representa o comércio entre portos de uma mesma Região. Assim, dava-se o comércio costeiro da Bahia entre o porto de Salvador e os ancoradouros das praças comerciais de Cachoeira, Nazaré, Itaparica, Valença, Camamu, Ilhéus, Porto Seguro e Caravelas.

Em termos de mercadorias, esses ancoradouros, em sua maioria, escoaram, em diferentes contextos, produtos da variada importância para a economia baiana. Até a primeira metade do século XIX saíam deles, principalmente, carregamentos de farinha de mandioca e madeiras. À medida que esse século foi avançando, outros produtos foram introduzidos nessas regiões. A borracha, o cacau, o café e no caso do Recôncavo, o fumo, foram assumindo maior relevo nas atividades comerciais, sem que as culturas de mandioca, no caso do sul e extremo-sul baianos, e da cana-de-açúcar deixassem de ser exploradas.

Quanto aos produtos que afluíam para essas praças comerciais, constituíam-se, principalmente, de artigos manufaturados, vindos de outras Províncias e do exterior. Esse comércio costeiro tinha como principal característica o abastecimento de gêneros de primeira necessidade, como mostram as imagens da primeira

⁸⁹ Ibidem.

metade do século XX, apresentadas neste livro, que denotam o fluxo e as mercadorias do comércio de cabotagem. Na FIGURA 1, nota-se o comércio de gêneros perecíveis, como as frutas *in natura*, a exemplo do abacaxi e do cacau, levando a supor ser esse comércio costeiro o responsável pelo abastecimento desse tipo de gênero, bem como de legumes e verduras. As informações indicam que Salvador, como o maior e mais próximo mercado consumidor, converteu-se no destino natural para o escoamento desses produtos.

Os manufaturados mais simples, artesanais, como ilustrado nas FIGURAS 2 e 3, por se tratar de uma produção em pequena escala, em muitos casos familiar, realizada nas olarias, curtumes, fábricas de vassoura, velas etc., não atingiu o nível organizacional de uma produção em larga escala e com a qualidade necessária para alçar a mercados consumidores mais distantes e competitivos. A produção quase artesanal atendia satisfatoriamente apenas às necessidades da Salvador do final do século XIX e princípio do século XX.

A FIGURA 4 apresenta um dos principais tipos de embarcação utilizada neste tipo de comércio. Os principais responsáveis pelo transporte de mercadorias entre o porto da capital e os ancoradouros da Bahia foram os saveiros, as barçaças, as alvarengas, as lanchas e as canoas.

Melhores notícias sobre os tipos de embarcação que se dedicavam a esse fluxo comercial fornece-nos o *Mapa demonstrativo das embarcações arroladas e indivíduos matriculados nos annos de 1854, 1855 e 1856, pertencentes a Província da Bahia, e comparações havidas nos mesmos annos*⁹⁰. Nesse documento constam, ainda, as cidades, o número da equipagem dividido por cor e estatuto legal – se livre ou escravo e por ano de matrícula.

Um dado chama a atenção em relação à atividade de marinharia: a presença significativa de mão de obra escrava empregada. Para o ano de 1854, foi registrado um total de 908 indivíduos

⁹⁰ FUNDAÇÃO DE PESQUISA – CPE, 1978.

FIGURA 1 – Mercadorias agrícolas Salvador (Bahia, Brasil) - 01-01-1948 (n° 29203)

Fonte: <www.pierreverger.or/br>

FIGURA 2 – Mercadorias manufaturadas. Carregador 3 - Salvador (Bahia, Brasil) - 1946-1978 (n° 31057).

Fonte: <www.pierreverger.or/br>

FIGURA 3 – Mercadorias manufaturadas. Carregador 2 - Salvador (Bahia, Brasil) - 1946-1948 (n° 31058).

Fonte: <www.pierreverger.or/br>

FIGURA 4 – Transporte de sacas. Salvador (Bahia, Brasil) - 1946-1948 (n° 30052).

Fonte: <www.pierreverger.or/br>

dedicados à atividade náutica. Desses, 34,8% eram escravos. No ano seguinte foram matriculadas 1.193 pessoas, das quais 31,7% eram escravas. Em 1856, houve um decréscimo razoável no número de matrículas e nelas constavam apenas 379 pessoas vinculadas à atividade de marinharia, sendo 29,6% delas escravas.

Dentre as cidades que figuram no mapa como estações de matrícula, a capital concentrou o maior número de escravos dedicados ao trabalho no mar. Nos três anos em que se registraram as matrículas, os percentuais em relação ao total de indivíduos matriculados ficaram em 21%, 20% e 18,7%, respectivamente. Esse é um dos trabalhos de ganho que dava maior autonomia e, seguramente, carece de maiores pesquisas. Dada a peculiaridade do trabalho, a capacidade de mobilidade, por certo, a investigação dos mecanismos de controle e submissão desse escravo lançariam novos olhares sobre os refinamentos do sistema coercitivo da escravidão brasileira.

É provável que, majoritariamente, esses escravos trabalhassem em canoas, que figuram como sendo a maioria das embarcações registradas. Foram sessenta e três no ano de 1854, duzentas, em 1855, e vinte e três, em 1856. O curto raio de atuação dessas embarcações e o baixo custo de sua construção dão consistência a essa inferência.

As canoas, em sua maioria, eram empregadas na atividade pesqueira.

As canoas não se afastam da costa e geralmente pescam em pares: a de pescaria, propriamente dita e a de socorro, que serve de depósito de peixes. Trazem cerca de sete homens, sendo cinco de remo e dois chamados ‘abaixa chumbo’. Estes últimos se encarregam de fiscalizar a boa colocação da rede que, em círculo se apóia entre as duas canoas⁹¹.

Sendo as canoas mais numerosas, e dedicadas à pesca, é de se notar que os saveiros concentravam-se na capital. Os saveiros

⁹¹ TAVARES, O., 1967, p. 104 (grifo do autor).

são embarcações versáteis, sendo empregadas nas mais variadas atividades, desde a pesca, passando pelo transporte de passageiros, até o transporte de carga. Eles têm

[...] em ponto menor, as mesmas linhas do casco de um barco; o seu velame, porém, é mais variado, indo do redondo, na vela de terço e latino à vela latina e a espicha⁹².

Em alguns casos são, inclusive, desprovidos de velas e impulsionados a remo.

Em três anos de matrículas foram registrados 184 saveiros, 193 lanchas, 69 barcos e apenas 4 vapores como pertencentes à Província da Bahia. Considerando outros três mapas – os *Demonstrativos das embarcações empregadas no tráfico dos portos e rios navegáveis, pesca e dos indivíduos que n'ellas trabalham dos anos de 1854 e 1855*, bem como o *Demonstrativo das embarcações empregadas no tráfico dos portos e rios navegáveis, pesca e dos indivíduos que n'ellas se empregão*, de 1856 –, os números de embarcações e de pessoas, em atividade, na Bahia, são muito maiores⁹³. Apesar do aumento numérico, proporcionalmente, a tendência do *Mapa Demonstrativo das Embarcações Arroladas* manteve-se.

O fato é que essas embarcações eram as responsáveis por trazerem

[...] lenha e carvão de Itaparica e Jaguaribe [...]; café e cacau de Nazaré; farinha, bananas, laranjas, verduras de Maragogipe; charutos e fardo de fumo de Cachoeira e São Felix [...]. E a tarde regressam, levando para seus pequenos 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.

⁹² SELLING, 1976, p. 54.

⁹³ Ibidem.

Cada saveiro pode conduzir cargas numa média diária de quarenta mil volumes no montante do movimento geral⁹⁴.

Talvez esse fluxo comercial mais intenso justifique a maior concentração de saveiros no porto da capital. Ainda mais se levarmos em conta a ausência de dados ou informações nos mapas para outras cidades, tais como Ilhéus, Porto Seguro, Caravelas, Camamu, Valença e Inhaupe. Essas ausências mascaram tanto o número das embarcações que navegavam em águas baianas, dedicando-se à pesca ou ao comércio de pequena cabotagem, quanto o número real dos indivíduos que se dedicavam a essa atividade econômica. Nesse aspecto, o número de escravos que trabalhavam no mar poderia ser bem maior que os registrados nesses mapas.

De qualquer maneira, o movimento intenso da pequena cabotagem é apenas uma etapa complementar do comércio marítimo desenvolvido a partir do porto de Salvador. Foi ela a responsável pelo abastecimento da capital, com gêneros de primeira necessidade, gêneros esses que seriam reexportados de acordo com a lógica especulativa dos açambarcadores. Era responsável também pela distribuição de produtos vindos da Europa, como tecidos, máquinas e artigos de luxo, assim como a carne seca, o sebo e os couros da Região Sul do Brasil e da Bacia do Prata.

Em outras palavras, a pequena cabotagem funcionava como mais um elo na corrente que unia a grande cabotagem e a navegação de longo curso no escoamento das produções locais, nacionais e estrangeiras.

A grande cabotagem

Entre os anos de 1871 e 1872, na exportação de produtos pela grande cabotagem, a Bahia movimentou 1.007:235\$161 com o Rio de Janeiro. Desse montante, 572:190\$702 estavam vinculados à venda

⁹⁴ TAVARES, O., 1967, p. 96-97.

de fumo e seus derivados. O segundo lugar na pauta de exportação baiana para a capital do Império movimentou a cifra de 148:972\$599 e estava relacionado ao comércio de couro em cabelo, ou seja, couro não curtido. Os outros produtos mais destacados que compuseram a pauta de exportação da Bahia para o Rio de Janeiro foram o açúcar, o algodão e o café, com valores muito abaixo dos 100:000\$000⁹⁵.

No comércio com o Rio de Janeiro, a balança comercial era favorável à Bahia. Na comercialização de um só produto, o fumo, essa balança encontrava seu equilíbrio. Esse desempenho não é mantido no comércio com outras Províncias, como se pode notar a partir das cifras totais do comércio de cabotagem. O valor total registrado entre 1871 e 1872 da exportação baiana para outras Províncias foi de 3.198:900\$442, sendo o valor total das importações de 9.517:190\$737. O déficit da balança comercial baiana nesse período foi de 6.318:290\$295⁹⁶.

O principal foco desse desequilíbrio era o comércio com o Rio Grande do Sul. A Bahia exportou para lá 231:310\$084, sendo os principais produtos negociados o açúcar, a aguardente de cana e o fumo, que movimentaram, respectivamente, 91:137\$104, 54:126\$575 e 43:318\$282. Por outro lado, o Rio Grande do Sul exportou para a Bahia a cifra de 4.412:474\$288. Desse valor, 4.172:432\$971 estavam relacionados ao comércio de carnes preparadas, ou seja, a carne de charque. O segundo produto da pauta de exportação gaúcha para a Bahia foi o sebo, com o valor de 201:730\$444. O terceiro foi o couro e os pelos curtidos, atingindo a modesta cifra de 22:431\$560.

A pauta de exportação riograndense não era muito diversificada, constituindo-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 assolaram durante todo o século XIX e início do XX.

⁹⁵ Os dados do movimento do comércio de cabotagem foram retirados de FERREIRA, 1880.

⁹⁶ Ibidem.

Ademais, os hábitos alimentares da população baiana – baseados na dieta de carne seca e farinha – e a péssima qualidade de seu gado dificultavam o fim da dependência desse item.

Embora o quadro descrito acima em relação ao comércio com o Rio Grande do Sul fosse de normalidade, já que essa situação foi mantida durante longos anos, o comércio mais intenso da Bahia se dava com Sergipe e Alagoas. Entre 1871 e 1872, todos os itens da pauta de exportação baiana, em maior ou menor número, foram negociados com a praça de Sergipe. Tiveram destaque o café, com a cifra de 91:922\$350, e o fumo, com 89:649\$994. Para Alagoas, no mesmo período, foram exportados 134:976\$350 em café e 56:589\$890 em fumo. Se esses são os valores parciais dos principais produtos baianos no período, as cifras totais são de 385:183\$598 para Sergipe e de 321:194\$140 para Alagoas.

Quando se compara o movimento comercial baiano de importação dos produtos dessas duas Províncias, nota-se que a balança comercial era desfavorável para a economia baiana. Sergipe comercializou com a Bahia 3.643:592\$512, em seguida, a Província de Alagoas, com 824:33\$823. Os produtos de maior destaque na comercialização com essas Províncias foram o algodão e o açúcar.

Uma peculiaridade do movimento do comércio de cabotagem entre 1871 e 1872, que revela as deficiências do abastecimento de Salvador e da Bahia, é a rubrica “Legumes”. Das nove Províncias com as quais mantinha um comércio mais ativo, a Bahia importava legumes de seis delas. O montante dessas transações comerciais não atingiu os 100:000\$000 e apenas o Rio de Janeiro era possuidor de 71:726\$755 desse comércio. Ora, esse fato revela a precariedade em que se encontrava a lavoura de subsistência baiana, incapaz, apesar das dimensões territoriais da Província, de suprir a demanda de gêneros alimentícios.

No período de 1871 a 1872, o principal produto da pauta de exportação baiana ainda era o fumo, movimentando 1.179:464\$458. O café vinha em segundo lugar, com 655:924\$042, e o algodão, em terceiro, com 544:265\$927. O maior destaque da exportação baiana

estava muito longe dos valores que representavam a importação da carne de charque do Rio Grande do Sul. E, além disso, estava abaixo dos 1.648:883\$360 importados em açúcar, apenas de Sergipe.

Ironicamente, a Bahia, outrora uma das principais exportadoras de açúcar, tornou-se importadora. A outra ironia era que, durante um tempo, o fumo, que sustentou a economia baiana, tinha, no seu plantio e manejo, características muito distintas da cultura da cana-de-açúcar. A primeira e mais importante delas é que se tratava de uma cultura de pequenas propriedades e predominantemente familiar⁹⁷.

A cultura do fumo se caracterizava por um tipo de agricultura que dispensava a aplicação de grandes capitais na lavoura e conferia um retorno bastante rápido do trabalho empregado. Outro elemento atrativo desse cultivo era sua grande aceitação nos mercados interno e externo. Entretanto, algumas limitações restringiram significativamente seu potencial econômico para os pequenos produtores. A primeira eram as condições de trabalho desses pequenos lavradores. Quase sempre o cultivo se dava em terras arrendadas sob o regime de meação, o que implicava numa séria restrição à autonomia econômica desses indivíduos. Essa autonomia, aliás, com a ação dos intermediários, sofreu limitações, já que eles compravam o fumo para exportação.

Detendo o controle da lavoura, os comerciantes e exportadores ‘adquiriam o fumo em seu estado bruto, portanto mais barato, beneficiavam-no e o exportavam para o exterior e/ou outras regiões do Brasil’. Muitas vezes, o beneficiamento era realizado no país importador, que re-exportava o produto para outros mercados consumidores, alcançando os comerciantes um lucro duplo, situação que agravava o caso do ‘meeiro’⁹⁸.

⁹⁷ FUNDAÇÃO DE PESQUISA – CPE, 1978.

⁹⁸ Ibidem, p. 71(grifo do autor). A citação dentro da citação é de BORBA, 1975, p. 12.

Embora o cultivo do fumo sofresse severas restrições, desde o manejo da terra até a sua colocação no mercado, ele sustentou a economia baiana até a década de 1890, assim como o ritmo de exportação do porto de Salvador.

O cenário da Bahia no terceiro quartel do século XIX não foi nada animador. O fim do tráfico de escravos, a Guerra do Paraguai e a decadência acentuada da lavoura canavieira compuseram o quadro de quase estagnação da economia baiana.

A Guerra do Paraguai, motivada por questões de fronteiras, foi estimulada e aproveitada pela Inglaterra em todos os seus aspectos, atendendo, sobremaneira, aos interesses ingleses na Região. Neutralizou o crescimento econômico paraguaio, já em processo de industrialização, precipitou a crise política e econômica brasileira e desestabilizou a economia de toda a Região Platina, na medida em que os países em guerra foram forçados, pelas circunstâncias do conflito, a contrair empréstimos em casas bancárias dos países capitalistas centrais, principalmente as inglesas.

Tanto a Guerra do Paraguai quanto o fim do tráfico de escravos provocaram na economia baiana efeitos devastadores. Em decorrência desses dois eventos, foram desarticulados, além da lavoura da cana-de-açúcar, todos os ramos de negócios que gravitavam em torno do tráfico negreiro – a construção naval, o escoamento da produção de fumo de rolo, de aguardente, a reexportação com lucro de produtos manufaturados, passando a armação das viagens ao continente africano e a redistribuição da carga humana. Se, do ponto de vista moral, o tráfico de escravos tardou a acabar, economicamente a Bahia não estava devidamente preparada para absorver o impacto de sua extinção.

As finanças baianas continuaram a ser solapadas. Na década de 1860, a Bahia, ao esboçar uma reação contra o 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 dos cofres públicos e dos capitais disponíveis na praça, para fazer frente aos esforços de guerra, provocaram uma nova retração em suas atividades comerciais e econômicas.

Atingido o seu fluxo comercial, 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, como fica ilustrado na análise do GRÁFICO 1.

GRÁFICO 1 – Comércio Marítimo de Longo Curso (Província da Bahia)

Fonte: Relatórios do Ministério da Fazenda de 1859 a 1887 (BMF/RJ).

Analisando o gráfico anterior, percebe-se uma curva decrescente entre os anos de 1859 e 1861. Nesse período, o porto de Salvador tem seu movimento retraído por uma série de epidemias que assolaram a cidade durante essa década. Esse é um momento em que as importações e exportações se encontravam em baixa, provavelmente em decorrência da desarticulação da economia. Em 1861, percebe-se uma curva ascendente do movimento comercial de exportação que encontra o seu ápice no ano de 1862, mantendo-se estável até 1863. Notamos que esse movimento ascendente foi seguido por uma queda abrupta em 1864.

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.

A movimentação nervosa das transações comerciais que caracterizaram o comércio de exportação baiano também se verifica nos movimentos comerciais de importação, porém as flutuações são menos abruptas, o que sugere que a demanda de produtos importados, a capacidade de sua aquisição ou mesmo a necessidade premente dos produtos adquiridos pela importação, impunham à Província da Bahia a manutenção do volume do comércio de importação. Essa situação contribuiu para o agravamento da saúde financeira da Bahia.

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

Observando, ainda, o GRÁFICO 1, é possível identificar o momento de maior impacto na economia baiana. O ano de 1871 assinala o maior declive dos negócios de exportação e importação de longo curso. Como visto anteriormente, o comércio de cabotagem baiano passava por seus reveses.

Os produtos baianos sofreram uma dura concorrência, tanto no mercado internacional como no interno. Caso flagrante foi a concorrência do açúcar sergipano, que a Bahia foi forçada a comprar em virtude da crise na sua produção, provocada pelas pragas ocorridas em seus canaviais, o que prejudicou a sua pauta de importação.

Esse foi o preço pago pelas elites econômicas do período que, por não modernizarem seu sistema de produção e distribuição, impediram seus produtos de qualitativamente ser mais atraídos e competitivos. Com o fim da “muleta” representada pela exploração do trabalho compulsório negro-africano, o custo da

produção do açúcar inviabilizou sua comercialização no mercado externo, agravando a crise da lavoura que se fazia presente desde o início do século XIX. Além disso, as rendas advindas do tráfico negreiro clandestino cessaram definitivamente, deixando as elites econômicas sem uma opção de investimento que representasse uma boa liquidez em curto prazo.

A obstinação pela cana-de-açúcar impediu a diversificação da lavoura e as novas possibilidades de lucro nos mesmos moldes do comércio açucareiro, isto é, de uma monocultura agroexportadora que se fez definitivamente presente somente 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.

Com o fim do Império e início da República, o cenário ficou cada vez mais sombrio para os baianos, algumas culturas como o fumo e o cacau sustentaram sua combalida economia e uma elite cada vez mais desprestigiada.

Navegação de longo curso

Não seria incorreto afirmar que, embora se diga que o principal produto de exportação da Bahia, durante boa parte de sua história, tenha sido a cana-de-açúcar, entre 1815 e 1850, o verdadeiro produto que movia os portos baianos, sobretudo o de Salvador, era o escravo.

A busca por essa mercadoria na Costa Ocidental africana movimentava valores substanciais nas entradas e saídas dos portos.

O sistema utilizado até então, no período do tráfico clandestino, era muito conhecido. Os navios mercantes europeus e americanos passavam pela Bahia transportando mercadorias manufaturadas, às quais se juntavam a cachaça e o fumo da Bahia. Com a sua carga completa, seguiam viagem para a África, onde a sua carga era depositada nas feitorias brasileiras.

Por volta de 1845, o sistema aperfeiçoou-se mais ainda. De um lado, as exportações legais de fumo e cachaça para a Costa d'África eram feitas diretamente do porto da Bahia através de barcos mercantes que não faziam o tráfico e, portanto, não tinham as características estruturais de um navio negreiro, nem transportavam apetrechos ou sinais do tráfico, como correntes, cadeados etc... Neste mesmo ano de 1846, partiram da Bahia para esta destinação 4.896 pipas de cachaça e 50.198 mangotes de fumo. Por outro lado, os produtos manufaturados eram entregues diretamente nas feitorias brasileiras na Costa d'África por navios mercantes americanos ou europeus. Para estas operações, os traficantes da Bahia se beneficiavam de créditos generosos fornecidos pelos comerciantes ingleses para pagamento a termo, em prazos muito mais dilatados do que os concedidos aos senhores de engenhos, os grandes consumidores finais do produto deste tráfico: o escravo⁹⁹.

O governo imperial não tivera vontade política de acabar com o tráfico, a despeito das crescentes pressões inglesas, até 1850. A partir desse ano, com a Lei Eusébio de Queiroz, por pouco o movimento portuário baiano não entrou em uma curva descendente. Ao contrário, como se pode observar no GRÁFICO 2, o movimento comercial, tanto de importação como de exportação, apresentou, na década de 1850, uma tendência ascendente. Se comparado esse movimento com o de outras Províncias, sobretudo Rio de Janeiro e Pernambuco, nota-se que a Bahia perdeu o segundo lugar como porto de maior movimentação em favor de Pernambuco. Embora a diferença entre o movimento do comércio baiano e do pernambucano fosse mínima, tanto em valores quanto em números percentuais, o desempenho da economia baiana não mais se recuperou durante o restante do século XIX. O Rio de Janeiro, por seu turno, continuou responsável por mais de 50% das exportações e das importações do país¹⁰⁰.

⁹⁹ ARAÚJO, 1998-1999, p. 93, 94.

¹⁰⁰ MARIANI, 1977, p. 62 (grifo do autor).

GRÁFICO 2 - Comércio de longo curso (Bahia)

Fonte: Relatórios do Ministério da Fazenda de 1859 a 1887 (BMF/RJ).

Durante a década de 1850, o comércio de longo curso da Bahia apresentou-se bastante variável. No entanto, como mostra o GRÁFICO 2, o movimento de exportação foi menos abrupto do que o da importação. Entre as principais causas apontadas para essa queda no volume negociado está a Guerra do Paraguai. Segundo Clemente Mariani,

A guerra com o Paraguai obrigava a nação a extraordinários gastos em recursos humanos e materiais, suportados sobretudo por esta Província [Bahia], cujos campos se esvaziaram de quinze mil homens válidos, parte deles movidos pelo patriotismo, os outros ‘voluntários a pau e corda’, para aumentar o prestígio dos chefes locais ou mesmo nacionais¹⁰¹.

As principais praças comerciais com as quais a Bahia mantinha relações, no período de 1852 a 1868, foram a Grã-Bretanha e suas possessões, os Estados Unidos, a França e suas possessões, o Rio da Prata e as cidades hanseáticas¹⁰².

¹⁰¹ MIRIANI, 1977, p. 62 (grifo do autor).

¹⁰² FUNDAÇÃO DE PESQUISA – CPE, 1978. Ver o anexo Estatísticos.

A Grã-Bretanha absorvia, em média, mais de 50% das exportações baianas, e em segundo lugar estavam as cidades hanseáticas, que a partir de 1864 perderam a posição para a França. Essa característica do comércio baiano reflete, em parte, a tendência do comércio de longo curso brasileiro. Em escala nacional, a Grã-Bretanha mantinha a primazia, compondo em média 30% de nossas relações comerciais. Os Estados Unidos, com uma média de 20%, ficavam em segundo lugar. Na sequência, por ordem de volume de negócios, encontravam-se a França e suas possessões, as cidades hanseáticas e as cidades do Rio da Prata.

Os principais produtos exportados para esses países entre 1851 e 1881 eram: algodão, açúcar, cacau, café, couros, peles, diamantes e fumo. O produto mais destacado no início desse período era o açúcar. À medida que se aproxima 1881, o açúcar perde a sua prevalência. O fumo, que a partir de década de 1870 ascendeu nas exportações baianas, aproxima-se dos valores exportados pelo açúcar, que entrará em decadência¹⁰³. Nas palavras de Katia Mattoso:

O declínio do açúcar nas exportações baianas entre 1851 e 1881 (de 61.951 toneladas para 47.055) não foi acompanhada, portanto, de uma diversificação da pauta de exportações. Nem o cacau (299 ton em 1850-1851 e 6.765 ton em 1880-1881), o café (1.884 ton em 1850-1851 e 6.765 ton em 1880-1881) e o fumo (6.184 ton em 1850-1851 e 12.018 ton em 1880-1881) conseguiram destroná-lo. No entanto, em 1880-1881 a Bahia exportava sete vezes mais cacau, três vezes e meia mais café e quase o dobro de açúcar que em 1850-1851. Observa-se, por outro lado, que foram os novos produtos – cacau e café – que mais ganharam importância relativa a exportação, e isto numa progressão muito regular. O açúcar e até o fumo sofreram oscilações bem mais acentuadas, o primeiro após 1870 e o segundo antes¹⁰⁴.

¹⁰³ Ibidem.

¹⁰⁴ MATTOSO, 1992, p. 519-520.

Uma sucessão de eventos culminou, no início da década de 1870, em uma crise da produção e a consequente queda do comércio de longo curso baiano. Alterações climáticas, seca em algumas regiões e altos índices pluviométricos, em outras, comprometeram as safras. A baixa qualidade do açúcar produzido, o colapso de um sistema de produção baseado no trabalho compulsório e no tráfico interno de escravos para as regiões que começavam a experimentar o dinamismo econômico proporcionado pela cultura do café, são contingências que, somadas, criaram o cenário da crise econômica atravessada pela Bahia no terceiro quartel do século XIX¹⁰⁵.

Pelos dados da TABELA 3, pode-se constatar a flutuação das exportações baianas durante a década de 1870. O açúcar, que no exercício de 1850-1851 representava 68,8% das exportações, em 1869-1870, o índice ficou em apenas 30,5% e, apesar do aumento em oito pontos percentuais, no ano seguinte, a irregularidade de sua participação nas exportações do período foi uma constante, acentuada por uma tendência à queda de sua participação na pauta de exportação. Essa queda é, em parte, produto dos fatores assinalados nas linhas acima, como também pela superprodução mundial, em 1875, e pela concorrência internacional que a produção baiana vinha sofrendo, já há algum tempo¹⁰⁶.

A década de 1870 é marcada, também, pelo surgimento dos engenhos centrais que estabeleciam uma clara divisão entre a indústria e a lavoura. Eles foram construídos com o intuito de modernizar a indústria açucareira e como uma tentativa de adaptar esse tipo de produção à mão de obra livre e assalariada. Essa experiência não foi sólida o bastante para provocar as alterações necessárias ao processo produtivo açucareiro, nem, muito menos, capaz de retirar essa indústria da crise e da decadência em

¹⁰⁵TAVARES, L. H. D., 2001.

¹⁰⁶FUNDAÇÃO DE PESQUISA – CPE, 1978. (Atividades Produtivas).

que se encontrava¹⁰⁷. Assim, o açúcar chegou ao final dessa década com pálidos 22% de participação na pauta de exportações, mantendo uma contribuição oscilante de, em média, 10%, de um ano para outro.

TABELA 3 – Participação nas Exportações Baianas (em %)

Exercício	Açúcar	Fumo	Cacau	Café	Algodão	Diamante	Couro/ peles	Subtotal
1869-70	30,5	28,2	2,0	10,1	12,8	...	3,4	...
1870-71	38,8	28,6	2,0	5,6	9,2	5,1	9,1	98,4
1871-72	30,1	21,9	1,9	4,8	18,3	3,0	8,1	88,1
1872-73	27,2	31,0	2,1	9,9	5,1	2,3	5,4	83,0
1873-74	25,1	32,9	2,4	15,5	6,3	3,2	6,7	92,1
1874-75	38,1	31,0	1,6	14,1	1,4	0,7	4,9	91,8
1875-76	20,4	40,7	2,4	23,3	0,3	2,8	2,9	92,8
1876-77	37,0	29,5	3,2	18,6	0,1	3,0	...	...
1877-78	24,8	35,3	4,9	18,8	0,1	5,4	...	...
1878-79	30,2	40,6	3,6	9,9	0,1	...	...	...
1879-80	22,0	35,9	5,4	20,0	...	...	...	...

Fonte: Proposta e relatórios apresentados à Assembleia Geral Legislativa, pelos ministros e secretários de Estado dos Negócios da Fazenda, Rio de Janeiro (1852-1888); Falla dos Presidentes da Província da Bahia, 1851-1889; Cálculos GTEP/CPE. Adaptação de uma tabela encontrada na Fundação de Pesquisa – CPE, 1978, p. 24. (Atividades Produtivas).

Fenômeno semelhante se deu com o fumo, com distinções fundamentais. O fumo, no exercício de 1850-1851, contribuía apenas com 12, 6% na pauta de exportações, de 1869 a 1870 essa participação alcançou 28,2%. Esse produto, nos intervalos que vão de 1850 a 1851 e 1869 a 1870, apresentou um constante e importante aumento nas exportações baianas, tendência que se estabilizou durante os anos 1870.

Os preços do fumo sofreram considerável aumento entre 1870 e 1875, acusando um declínio no segundo semestre de 1880, quando as várias espécies de fumo tiveram seu valor rebaixado, assim permanecendo até 1890¹⁰⁸.

¹⁰⁷FUNDAÇÃO DE PESQUISA – CPE, 1978. (Atividades Produtivas).

¹⁰⁸Ibidem, p. 85.

O fato é que a pauta de exportações sempre esteve susceptível às oscilações do mercado internacional, por conta da própria natureza dos gêneros que a compunham. Por exemplo, o algodão, que tivera um desempenho promissor no exercício de 1865-1866, chegando a participar em 20,6%, no exercício seguinte cai vertiginosamente, nos anos posteriores atinge somente 0,1%. O motivo dessa inconstância se deve à Guerra da Secessão, à queda na exportação de algodão e, especialmente, à recolocação da produção estadunidense no mercado internacional.

O mesmo ocorreu com a produção de diamantes ao sofrer a concorrência do Cabo da Boa Esperança.

Até os fins de 1871 as Lavras floresceram de maneira espantosa [...] com a descoberta dos diamantes no Cabo da Boa Esperança baixaram na Europa os preços a ponto de repentinamente quebrar o commercio inteiro das Lavras¹⁰⁹.

Igualmente desanimadora foi a década de 1880 para os negócios baianos. Analisando os dados da participação dos produtos na receita de importação das tabelas a seguir, veremos a manutenção da tendência de queda do açúcar e a manutenção do fumo como principal produto de exportação da Bahia, mas, mantendo-se as mesmas oscilações da década anterior. A novidade nesse período coube ao cacau e ao café.

O cacau manteve um ritmo de crescimento tímido, mas constante na pauta de exportações. Ele somente teria a relevância do fumo nos negócios baianos a partir dos últimos dez anos do século XIX. O café, por seu turno, apresentou bom desempenho nesse período, desempenho contingenciado pelas questões referentes à mão de obra escrava. Nesse sentido, são sintomáticos os 55% de participação na receita provincial justamente no biênio que assinalou a abolição da escravidão e a subsequente proclamação da república, período, por certo, em que a lavoura

¹⁰⁹AGUIAR apud FUNDAÇÃO DE PESQUISA – CPE, 1978, p. 109.

cafeeira paulista ressentiu-se com as mudanças nas relações de trabalho e do regime político, favorecendo, de tal modo, aquelas regiões onde a produção do café era incipiente, tal como na Bahia.

Outro elemento que merece destaque é a ausência do algodão na receita provincial de exportação, conforme mostra a TABELA 4. Isso sugere que, no período entre 1878 e 1889, o produto não alcançou um volume de negócios que influísse na receita da Província.

Na década de 1880-89 a produção não foi suficiente para atender ao consumo das fábricas de tecido existentes na Província, tornando-se necessário importar maiores quantidades do produto de Sergipe, Pernambuco e Alagoas. Preocupados com esse declínio da produção, passaram alguns proprietários de fábricas de tecido a cultivá-los também em seus terrenos¹¹⁰.

TABELA 4 – Participação dos produtos na receita provincial de exportação (%)

Exercício	Açúcar	Fumo	Cacau	Café	Algodão	Couro
1878-79	0,6	41,7	8,9	12,3	–	6,5
1879-80	–	39,8	5,5	23,0	–	6,8
1880-81	–	30,5	7,8	23,8	–	8,3
1881-82	10,5	32,8	6,3	18,3	–	8,0
1884-85	2,9	27,2	10,5	17,3	–	11,3
1885-86	2,1	25,9	13,6	19,9	–	10,1
1886-87	3,0	37,3	10,8	23,1	–	6,2
1888-89	0,0	17,7	7,1	55,0	–	4,2

Fonte: Adaptação da tabela encontrada in FUNDAÇÃO DE PESQUISA – CPE. 1978, p. 29. (Atividades Produtivas).

A conjuntura de 1890 não foi favorável aos negócios baianos. A abolição da escravidão e a debandada da mão de obra, as dificuldades para a implantação de colônias de migrantes europeus, a República que chegava e a perda de prestígio político

¹¹⁰ Ibidem, p. 109.

na arena nacional golpeavam e combaliam a economia baiana. Não fosse pelo fato de que começava a tomar volume a pauta de exportações baiana, e pelo anúncio de que mais um período de recuperação econômica se avizinhava, a situação baiana seria desesperadora.

Segundo Luiz Henrique Dias Tavares, durante a Primeira República a

[...] economia baiana era basicamente agrário-mercantil, dirigida para o mercado externo. Comparada à economia do Império, só havia uma grande diferença: já não existia escravidão¹¹¹.

Entre 1895 e 1929 a dívida interna baiana subiu de 3.388:100\$00 para 119.118:050\$000. Em 1888, essa dívida onerava as finanças da Província em 3.197:727\$353. No segundo decênio do século XX, possuíamos um saldo devedor de 48 milhões de francos com o *Crédit Mobilier Français* e de 8 milhões de libras com o *London and Brazilian Bank*¹¹².

Apesar desses apuros, a economia baiana cresceu aproximadamente 200% entre 1890 e 1925. O motivo desse alento foi a boa aceitação do cacau no mercado internacional, sobretudo na Inglaterra e nos Estados Unidos, a partir de 1860¹¹³. Entretanto, o cacau esteve longe dos desempenhos da cana-de-açúcar, nos tempos áureos, do café e da borracha. O crescimento do cacau na pauta de exportação baiana foi paulatino. Antes dele, o fumo figurou como principal produto, cujo ápice aconteceu em 1902¹¹⁴.

Os principais itens baianos negociados no mercado externo, a partir de 1890, eram, por ordem de importância, o cacau, o fumo e seus derivados, o café, o algodão e o açúcar.

¹¹¹ 2001, p. 361.

¹¹² Ibidem.

¹¹³ Ibidem.

¹¹⁴ ALCONFORADO, 2003.

Nos quarenta e um anos que marcaram a década final do século XIX e as três primeiras do século XX, o desempenho dos principais produtos baianos colocados no mercado internacional apresentou um crescimento constante, se somados os valores de cada ano. A exceção coube apenas à borracha, que, tendo experimentado o seu maior volume de negócios na década de 1900, 25.735:000\$000, nos períodos seguintes sofreu uma queda vertiginosa, expressada por apenas 915:000\$000, em 1910. Esse desempenho, porém, não foi um fenômeno isolado.

Mesmo no Norte do país, onde se encontravam os principais produtores de borracha, esse período foi de queda fulminante no volume de negócios. Em parte, a razão dessa queda era a concorrência feita à borracha brasileira pelo produto originário das possessões inglesas na Ásia, que desenvolveram a cultura da seringueira em larga escala e de modo racionalizado.

Assim, a produção baiana, significativamente mais acanhada que a do Pará e a do Amazonas sofreu revezes provocado pela concorrência inglesa.

O açúcar apresentou, nesse intervalo de tempo, uma expressiva melhora. Entre 1889 e 1899 foram negociados na exportação 3.155:000\$000 em açúcar, um valor muito abaixo dos 106.919:000\$000, negociados nos anos 1920. Entre os principais produtos exportados, esse valor conferiu ao açúcar a antepenúltima posição no *ranking* de exportação baiana, à frente apenas de couro e peles e da borracha.

O grande destaque, nesses quarenta e um anos de economia republicana na Bahia, coube ao cacau, que apresentou o maior crescimento em termos de valores comercializados. No período inicial, que vai de 1889 a 1899, o valor negociado foi de 62.978:000\$000. A cada decênio, o volume de negócios praticamente dobrava de valor.

O fumo, que fora, durante alguns anos, o esteio dos negócios de exportação da Bahia, cedia, aos poucos, essa primazia ao cacau. Embora, nesses intervalos de tempo, o seu volume de negócios tenha crescido, sua elevação não se equiparou à do cacau (TABELA 5).

TABELA 5 – Exportação por produto, Bahia, 1899-1930 (em Contos de Réis)

Períodos	Cacau	Fumo	Café	Couro	Borracha	Açúcar
1889/1899	62.978	112.087	112.934	6.672	4.926	3.155
1900/1910	159.486	155.410	48.837	23.658	25.735	25.018
1911/1920	316.175	210.818	72.999	65.657	14.12	74.239
1921/1930	764.744	445.027	320.042	89.569	915	106.919

Fonte: Fundação Centro de Pesquisa, 1978, p. 120-125.

A década de 1920 marcou, para o Estado da Bahia, uma real possibilidade de recuperação econômica, frustrada, de acordo com alguns autores, pela Revolução de 1930. Dentre eles, cito Clemente Mariani:

[...] até a Revolução de 30, a economia baiana, modesta mas equilibrada, se perdia para o maior desenvolvimento, sobretudo industrial, dos Estados do Sul, ainda conseguia, graças sobretudo à nova lavoura do cacau, acumular margens de poupança [...].

A Revolução de 30 trouxe, entretanto, no seu bojo, duas conseqüências da maior gravidade para os interesses da Bahia. A primeira foi o soçôbro do prestígio político do Estado, sem nenhuma afinidade ao movimento vitorioso [...]. A segunda foi a instalação como fonte legislativa, inclusive em matéria tributária e nas correlatas, como o comércio exterior, da vontade discricionária do Chefe de Estado, sujeito apenas a influência dos que lhe giravam em torno¹¹⁵.

“Antigetulismos” à parte, o fato é que o desempenho econômico da Bahia, nos períodos seguintes, ficou aquém das possibilidades que se anunciavam pela recuperação econômica em curso, no Estado, nas décadas anteriores.

Tomando por referência o ano de 1901, a Bahia exportou 65.493:510\$. Desse valor, 15.352:918\$ em cacau, 33.272:121\$ em fumo, fumo de corda, cigarros, charutos, e apenas 2.339:642 em açúcar. O açúcar ficou pouco acima, em termos de valores de produtos, como areia do prado (1.109:490\$) e pedras preciosas

¹¹⁵ MARIANI, 1977, p. 64.

(1.420:721\$). Quantitativamente houve uma equivalência entre o cacau e o açúcar. Foram exportados 13.955.203 kg de açúcar e 13.290.491 kg de cacau. Embora as quantidades fossem equivalentes, a valorização do cacau no mercado internacional era distinta. No entanto, nesse ano, o fumo e seus derivados, produtos de maior destaque, foram os responsáveis por quase 50% do volume de negócios efetuados a partir do Porto de Salvador¹¹⁶.

Isoladamente, o fumo em folhas foi o que mais contribuiu com as exportações baianas, sendo, apenas ele, responsável por 32.780:744\$. Os outros produtos contribuíram da seguinte forma: os charutos com 153:302\$; os cigarros com 6:421\$ e o fumo de corda com 331:654\$¹¹⁷.

O interessante, com o fumo de corda, é que, outrora, tendo servido de moeda de troca no comércio de escravos, em 1901 teve boa parte da sua exportação absorvida pela Alemanha, que comprou do Brasil 280:542\$. Os outros destinos da produção de fumo de corda brasileiro foram Bélgica (53:086\$), Uruguai (52:155\$), Grã-Bretanha (8:421\$), França (4:798\$), Holanda (3:075\$), e a rubrica Outros Países (79:280\$). A África comprou do Brasil, em 1901, apenas 29:515\$. O fumo de corda não tinha mais os portos da Costa Ocidental africana como seu principal destino¹¹⁸.

A cachaça, amplamente utilizada no comércio negreiro, apesar de sua pequena expressividade na pauta de exportações baiana, sobretudo na brasileira, teve os portos africanos como um dos principais destinos. Em termos de volume de litros de aguardente negociados, à frente dos portos africanos (80.301litros) estava apenas a Grã-Bretanha (101.502 litros), negociados respectivamente a 24.185\$ e 26.081\$.

Não deixa de ser curioso o fato de o Estado brasileiro, em 1901, ter sido pouco criterioso no estabelecimento de suas estatísticas comerciais, ao criar uma rubrica tão vaga e tão vasta como

¹¹⁶ SERVIÇO DE ESTATÍSTICA COMMERCIAL, [20--].

¹¹⁷ Ibidem.

¹¹⁸ Ibidem.

“África”. Essa denominação, no entanto, tendeu a se modificar e em 1913 já era devidamente identificada, tanto nos quadros estatísticos de importação quanto nos de exportação, com leves diferenças entre eles.

Assim, no quadro de exportações que registra o movimento de 1913 a 1918, os portos de destino estão bem definidos. A África era, nesses anos, a Argélia, o Cabo Verde, as Canárias, Ceuta, a Colônia do Cabo, o Egito, a Gâmbia, a Guiné Portuguesa, a Ilha de Madeira, Lourenço Marques, Marrocos, Mellila, Senegal, Trípoli e Tunis. Para os quadros de importação, a África é diferentemente identificada. Os portos foram registrados como possessões belgas, britânicas, francesas, espanholas e de outras origens diversas. O volume de negócios com essas regiões era muito pequeno, comparado com o que o Brasil comerciava com a Europa e as Américas, mas pode ter sido sustentado, durante esse período, pela conjuntura desfavorável da Europa às voltas com a Primeira Guerra Mundial.

Epílogo

Até aqui analisamos o cenário socioeconômico 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 fizeram-se sentir de modo mais profundo, pois essa cidade, a Capital, foi, e ainda é, o centro político e econômico da Bahia.

Como apresentação do palco onde se desdobraram os processos analisados, a evolução espacial de Salvador foi tratada rapidamente, sendo ressaltada a manutenção de seus aspectos medievos e coloniais durante quase todo o século XIX e início do XX. Esses aspectos orgulhavam as elites baianas, pois representavam a opulência de seu passado e seus valores mais arraigados. Com o avançar do século XIX, o agravamento da crise econômica baiana,

a ascensão de novos centros econômicos e a perda de influência política das elites, 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 o 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. Assim, a partir da análise das fontes e da bibliografia sobre as epidemias, foi possível localizar, no espaço da cidade, os focos de maior incidência e identificar a parcela da população afro-brasileira como a mais atingida pelos surtos epidêmicos.

Através das fontes sobre os focos de maior incidência epidêmica foram identificadas as áreas de Salvador onde se concentrava a população afro-brasileira e analisados o papel e a contribuição dessa parcela da população soteropolitana para a dinâmica econômica e comercial da cidade, estabelecendo comparações e definições dos diversos níveis de atividade comercial e suas formas de operacionalização.

Dessa forma, foi possível inferir que, a partir do porto de Salvador e seu movimento de entrada e saída de cargas, das camadas sociais que nele gravitavam e dele retiravam seu sustento, das relações dessas camadas entre si com os espaços da cidade que ocupavam o processo de retração econômica da Bahia se deu em um contexto de reorganização do capitalismo mundial. Muitos agentes desse processo se fizeram sentir na economia baiana desde muito cedo. O fim do tráfico de escravos, a Guerra do Paraguai e a decadência acentuada da lavoura da cana-de-açúcar aguçaram a crise econômica baiana e são reflexos desse processo de reorientação do sistema capitalista.

A crise da lavoura açucareira evidenciou as incompatibilidades dos sistemas de monocultura agroexportadora nos moldes desenvolvidos na Bahia: um sistema de produção desprovido da

racionalidade imposta pela nova conjuntura mundial. Esse novo cenário teve como uma de suas principais características a liberação de grandes contingentes de mão de obra, quer fosse ela escrava ou assalariada. O próprio processo de imigração, intensificado a partir da segunda metade do século XIX, reflete o segmento de liberação de mão de obra na Europa e a impossibilidade de ela ser reaproveitada nos novos processos produtivos e gerenciais que estavam sendo implantados nos países capitalistas centrais.

O grau de competitividade e a otimização dos processos produtivos desenvolvidos na Europa e nos Estados Unidos impunham a criação de mercados mais ou menos exclusivos para esses países. É em função dessa demanda por mercados que Inglaterra, França, Estados Unidos e Alemanha começam a desenvolver uma agenda de relações internacionais cada vez mais agressivas e imperialistas em relação aos países da América Latina, África e Ásia. Foi em decorrência dessa agenda agressiva e de reserva de mercado consumidor e fornecedor de matéria-prima, que se inseriram as crescentes pressões para a extinção do tráfico africano de escravos.

Entretanto, as ameaças à consolidação de um sistema capitalista, capitaneado pelas potências europeias, não se apresentavam apenas em relação às alternativas econômicas oferecidas pelo tráfico de escravos a países como o Brasil. No momento em que se esboça na América do Sul um modelo de desenvolvimento autóctone que rivalizava com os interesses econômicos europeus e com a hegemonia política, sobretudo inglesa, criou-se, na Região, o cenário para o mais traumático dos conflitos entre os países sul-americanos, a Guerra do Paraguai.

Os países capitalistas centrais, sobretudo a França e a Inglaterra, digladiaram-se entre si e com países de capitalismo periférico, como o Brasil, pelo controle e monopólio das relações comerciais com o continente africano. Desse modo, as presenças brasileira e portuguesa na Costa Ocidental africana, sobretudo no Golfo de Benin e no Golfo de Bengela, eram inoportunas aos interesses do colonialismo europeu que começava a se manifestar. O até então lucrativo comércio de escravos, em parte responsável

pela acumulação de capital nos países capitalistas centrais, assume o caráter de comércio infame e culpado. Respalhada por seus interesses econômicos, colonialistas, e pela pressão moral dos movimentos abolicionistas, a Inglaterra tornou-se cada vez mais agressiva e intolerante em relação à manutenção do tráfico de escravos, pressionando sistematicamente o Brasil para que abandonasse seus interesses econômicos em relação ao continente africano.

O hiato nas relações entre o Brasil e a África, apontado por José Honório Rodrigues e José Flávio S. Saraiva, indiscutivelmente não foi forte o suficiente para extinguir por completo os vários níveis de relações comerciais estabelecidas entre este país e aquele continente. Consideradas muito especiais, elas são tratadas no capítulo a seguir.