

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
MESTRADO EM HISTÓRIA

DE UM PORTO A OUTRO:
A BAHIA E O PRATA (1850-1889)

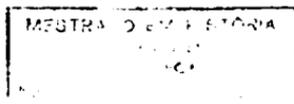
CLEIDE DE LIMA CHAVES

Dissertação apresentada ao
Mestrado em História da
Universidade Federal da Bahia, para
obtenção do grau de mestre.

ORIENTADORA: PROFª DRª LINA MARIA BRANDÃO DE ARAS

Salvador - Ba

2011



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
MESTRADO EM HISTÓRIA**

**DE UM PORTO A OUTRO:
A BAHIA E O PRATA (1850-1889)**

CLEIDE DE LIMA CHAVES

Dissertação apresentada ao
Mestrado em História da
Universidade Federal da Bahia, para
obtenção do grau de mestre.

ORIENTADORA: PROF^ª DR^ª LINA MARIA BRANDÃO DE ARAS

Salvador - Ba
2001

Um ferreiro de Carmona
Que me informava de um balcão:
"Aquilo? É de ferro fundido,
foi a fôrma que fez, não a mão.

Só trabalho em ferro forjado
Que é quando se trabalha ferro;
Então, corpo a corpo com ele,
Domo-o, dobro-o, até o onde quero.

O ferro fundido é sem luta,
É só derramá-lo na fôrma.
Não há nele a queda-de-braço
E o cara-a-cara de uma forja.

Existe grande diferença
Do ferro forjado ao fundido;
É uma distância tão enorme
Que não pode medir-se a gritos.

Dou-lhe aqui humilde receita,
Ao senhor que dizem ser poeta:
O ferro não deve fundir-se
Nem deve a voz ter diarréia.

Forjar: domar o ferro à força,
Não até uma flor já sabida,
Mas ao que pode até ser flor
Se flor parece a quem o diga."

João Cabral de Melo Neto.
O ferrageiro de Carmona.

Dedico este trabalho à prof. Lina Maria Brandão de Aras, que me ensinou que o sonho pode aportar em mil lugares, mas o que importa mesmo é sonhar.

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS	4
RESUMO	5
ABREVIATURAS	6
LISTA DE GRÁFICOS TABELAS E MAPAS	7
INTRODUÇÃO	8
CAPÍTULO I	18
DUAS REGIÕES	
CAPÍTULO II	52
COMÉRCIO E COMERCIANTES NA BAHIA E NO PRATA	
CAPÍTULO III	89
OS CIRCUITOS EPIDÊMICOS NA BAHIA E NO PRATA	
CONSIDERAÇÕES FINAIS	116
FONTES	120
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	126
ANEXOS	132

AGRADECIMENTOS

A Professora Dr.^a Lina Maria Brandão de Aras, minha orientadora, pelo profissionalismo e pela amizade, sabendo conciliar brilhantemente os dois papéis e contribuindo, em todos os sentidos, para a realização desta dissertação, o meu eterno agradecimento.

À Professora Dr.^a Maria Hilda Baqueiro Paraiso, coordenadora do Mestrado em História da UFBA, por viabilizar os recursos disponíveis deste Mestrado para o bom andamento de minha pesquisa.

Ao professor Dr. Antônio Fernandes Guerreiro de Freitas, por acreditar no meu trabalho e em contribuir com as discussões em sala-de-aula para o meu crescimento profissional.

A Antônio Caires Chaves e Dineusa Alves Lima Chaves, meus pais, pela presença, carinho e apoio, e, principalmente, por terem acreditado em mim.

A Antônio Carlos Lima Chaves, José Ricardo Lima Chaves, Sônia C. L. Chaves e Anselmo L. Chaves, meus irmãos, cada um dando apoio de formas diferentes, mas sempre presentes e amigos. A Sônia e Isabel Cristina, cunhadas e amigas. E para Mariana e Isabella, minhas sobrinhas.

A Marcelo Rodrigues, Elizabeth, Kátia, Ricardo Moreno e Wálney, colegas do Mestrado, pelas angústias e descobertas vivenciadas.

A Cristiana Pinto, pela amizade e pelos momentos de descontração e alegria.

A Iracema Lima, amiga recente, mas não menos importante, por seu apoio nos momentos finais deste trabalho.

A Marina, da Biblioteca do Mestrado em História da Universidade Federal da Bahia, pela presteza e carinho.

Aos funcionários do Arquivo Público do Estado da Bahia e aos funcionários do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia.

Aos funcionários do Archivo General de la Nación - Uruguai e da Biblioteca Nacional do Uruguai.

À CAPES, pelo apoio institucional e por viabilizar o meu projeto de pesquisa, transformado nesta dissertação.

RESUMO

A presente dissertação procura evidenciar a dinâmica e a integração do comércio externo baiano e platense, especialmente a partir da sua segunda metade do século XIX, quando se registra as sucessivas crises da economia da Bahia e o desenvolvimento do comércio internacional, intensificado com a América hispânica, mais especificamente, com a Bacia Platina, e remontando às origens dos intercâmbios comerciais entre a América portuguesa e espanhola. Situou-se historicamente os portos de Salvador, Rio Grande, Buenos Aires e Montevidéu, e a importância dos mesmos para a dinâmica regional. Objetiva, ainda, estudar o comércio entre duas as regiões, a partir dos comerciantes envolvidos, das embarcações que circulavam entre os portos do Prata, do Rio Grande e de Salvador após 1850, a repercussão do comércio externo nessas regiões, os produtos que circulavam e qual a sua importância nas praças comerciais envolvidas, buscando identificar quem eram esses negociantes, quais suas práticas comerciais. Por fim, foram analisadas as epidemias da segunda metade do século XIX integrando-as num circuito maior das duas regiões: a Bahia e a região do Prata. Foram esboçados a importância da alimentação e seu fator de integração comercial entre as duas regiões e como as epidemias modificaram por algum tempo os hábitos alimentares ou, pelo menos, assustaram as populações e as fizeram rejeitar determinados produtos.

ABREVIATURAS

APEB – Arquivo Público do Estado da Bahia

AGN – Archivo General de la Nación - Uruguai

AHRS – Arquivo Histórico do Estado do Rio Grande do Sul

BN – Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

BNU – Biblioteca Nacional do Uruguai

IGHB – Instituto Geográfico e Histórico da Bahia

LISTA DE GRÁFICOS, TABELAS E MAPAS

TABELA I	Saída de ervas medicinais desde Buenos Aires e Montevideu (1801-1806)	22
TABELA II	Vapores entrados e saídos da Bahia para a região do Prata (1870-1889)	60
MAPA I	Baía de Todos os Santos	26
MAPA II	Rio do Prata	35
MAPA III	Tráfico de escravos do Brasil e África para o Rio da Prata	48
GRÁFICO I	Evolução dos valores exportados de açúcar da Bahia para o Rio da Prata	64
GRÁFICO II	Evolução dos valores exportados de aguardente (pipas) da Bahia para o Rio da Prata	78
GRÁFICO III	Evolução dos valores exportados de cacau em quilogramas da Bahia para o Rio da Prata	79

INTRODUÇÃO

“... Porque a história, como notava Jacob Burckhardt, é o único domínio de estudo no qual ninguém pode começar pelo princípio.”

FINLEY, Moses. *O Mundo de Ulisses*.

A presente dissertação objetiva a identificação e a análise das relações econômicas entre duas regiões distantes geograficamente que mantêm intercâmbios permanentes: a Bahia e o Prata, especialmente na segunda metade do século XIX, inserido no contexto de sucessivas crises da economia baiana e do seu desenvolvimento comercial internacional, intensificado com a América espanhola, especificamente com a Bacia Platina.

O interesse pelo tema surgiu durante o período como bolsista do CNPq, no projeto “Duas regiões: a Bahia e o Prata (1750-1889)” orientado pela Prof.ª Dr.ª Lina Maria Brandão de Aras, do qual participei entre julho/1997 a agosto/1998. Esta experiência permitiu-me pensar essas relações e me interrogar sobre as semelhanças e diferenças históricas de *Nuestra América*.

A partir do projeto e dos contatos com as fontes, busquei um recorte temporal e metodológico que norteasse minha pesquisa. Os anos entre 1850 e 1889 apontavam para o estreitamento das relações comerciais entre o Brasil e as repúblicas do Prata e direcionaram meu olhar para a história econômica. Esses anos marcaram – tanto em uma região quanto na outra – a firmação de tratados de comércio e navegação, a constituição e consolidação dos respectivos Estados nacionais e o desenvolvimento de suas economias, com a participação mais efetiva no circuito comercial estabelecido.

O trabalho inicia-se a partir da leitura da bibliografia diretamente relacionada ao tema. Nesse levantamento bibliográfico inicial busquei evidenciar as estreitas relações entre essas duas regiões de forma a ter uma idéia geral dos processos ocorridos nessas áreas e as

relações estabelecidas entre elas. Uma bibliografia já consolidada sobre o comércio colonial, como os trabalhos de Alice Canabrava, Amaral Lapa e Pedro Péres Herrero¹ foram revistos enquanto norteadores de uma linha de pesquisa que buscou traçar os caminhos da economia colonial e, como tal, pontuaram as relações identificadas neste projeto para períodos anteriores, mas que contribuem para estabelecer as trilhas percorridas por esses historiadores.

E, ainda, localizamos a historiografia com ênfase nos grandes feitos históricos, como os conflitos e guerras na região platina que envolveu o Brasil: a Guerra Cisplatina, a Guerra contra Rosas e a Guerra do Paraguai, a exemplo de Rocha Pombo, Pandiá Calógeras e Teixeira Soares.² Destaco especialmente Rocha Pombo, um historiador do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, por ter realizado, no seu tempo, uma grande síntese para a história do Brasil onde aponta para fatos considerados relevantes que nos ajuda no entendimento de nossa história, a exemplo dos demais autores relacionados acima. E, Teixeira Soares, do ponto de vista da história militar e da história diplomática, recurso utilizado muitas vezes em negociações e acordos de guerra e paz entre as regiões, merece também destaque pelo pioneirismo de sua obra.

Obras clássicas de historiadores econômicos como Caio Prado Júnior e Celso Furtado³ foram revistas por apresentarem-se como fundamentais à compreensão da estruturação da economia brasileira e latino-americana, também escritos de síntese, partidos

¹ CANABRAVA, Alice. *O comércio português no Rio da Prata: 1580-1640*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1984.; LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira das Índias*. São Paulo: Hucitec. Unicam, 2000.; HERRERO, Pedro Peres. *Comercio y mercados en América Latina Colonial*. Madrid: MAPFRE, 1992.

² POMBO, Rocha. *História do Brasil*. São Paulo: Edições Melhoramento, 1952.; SOARES, Teixeira. *Diplomacia do Império no Rio da Prata*. Rio de Janeiro: Editora Brand, 1955.; CALÓGERAS, J. Pandiá. *Formação histórica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1972.

de modelos econômicos explicativos e da aplicação desses modelos na construção de uma história nacional. Formularam as teses centrais acerca da interpretação da economia brasileira e latino-americana e de suas permanências e transformações, consideradas originais quando expostas primeiramente por Caio Prado e que deram novos rumos aos estudos em história no Brasil, pontuando os momentos de interseção da América portuguesa e da América espanhola, e orientando os novos trabalhos e as pesquisas históricas, a partir dos quais novos temas surgiram e se desenvolveram, indo de encontro e/ou redirecionando a produção historiográfica brasileira. As especificidades buscadas neste estudo não estão contempladas nestes autores, porém eles revelaram a complexidade e um amplo campo de estudo para os novos pesquisadores.

Na década de 1990, um trabalho de síntese da História da América, a obra “História da América Latina” organizada por Leslie Bethell⁴ em dez volumes (do período pré-colonial à contemporaneidade), buscando aproximar os estudos do Brasil e da América Latina, reúne historiadores latino-americanos, norte-americanos e europeus. Contribuiu portanto, para a ampliação e divulgação da produção historiográfica latino-americana em todo o mundo, haja vista a edição ter sido impulsionada pela *Cambridge Modern History*, escola de reconhecida reputação internacional. Interessou-nos especialmente o volume 3 (da Independência até 1870), por referir-se mais diretamente ao período que nos dedicamos a estudar, e que o autor afirma que “foi esse, de modo geral, um período de crescimento relativamente modesto para as economias da América Latina orientadas para a exportação, uma vez que muitas delas se recuperavam da destruição e disrupção causadas pelas guerras

³ PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1972, 15ª edição.; FURTADO, Celso. *A economia latino-americana (formação histórica e problemas contemporâneos)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1978.

⁴ BETHELL, Leslie (org.). *História da América Latina*. São Paulo: Edusp, v. I a X, 2001.

de independência e a maioria demorava a incorporar-se à nova ordem econômica internacional dominada pela Inglaterra". Veremos, no decorrer do presente trabalho, como outros caminhos foram traçados por algumas dessas economias e que buscaram a integração, processo muitas vezes interrompido por diferentes fatores e interesses.

Manolo Florentino e João Fragoso em recente texto sobre História Econômica, traçam um painel dos rumos da pesquisa neste campo no Brasil e no mundo. Criticam uma certa produção historiográfica até a década de 70 e propõem "reabilitar" a história econômica em seu diálogo com outros saberes, como a história cultural e a antropologia.⁵ Os autores evidenciam o predomínio atual das temáticas ligadas ao cotidiano, ao sexo, à família, não acreditando, porém, numa pulverização da economia, atentando para "o perigo de, ao desqualificar as pesquisas em história econômica, inviabilizar-se a própria feitura da história cultural".

Desdobram essa análise afirmando que nada indica que a história econômica não possa incorporar os ganhos derivados da vertebralização do saber histórico proposta pelas correntes historiográficas mais recentes. Mesmo considerando que, para muitos, o período áureo da temática econômica tenha ficado no passado, os autores reforçam a necessidade da pesquisa, destacando o aumento de interesse com "os estudos acerca do mercado interno, de estruturas agrárias, da época da escravidão, comércio exterior e industrialização, demografia, história empresarial, etc".⁶

Apoiando-me na produção e análises dos historiadores referidos ao longo da revisão bibliográfica, esclareço que trabalharei com a categoria de História econômica, proposta

⁵ FRAGOSO, João e FLORENTINO, Manolo. História econômica. IN: CARDOSO, Ciro e VAINFAS, Ronaldo. *Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

⁶ *Idem*, *Ibidem*, p. 41.

por Ubiratan Castro de Araújo⁷, que não sendo mais como determinante infra-estrutural da sociedade e sim recolocando o econômico integrado na dinâmica do conjunto da sociedade, como parte da realidade social. O levantamento quantitativo dos homens e mercadorias circulantes nesse momento serviu para traçar um painel entre essas duas regiões e identificar o grau de intensidade dessas relações, à luz da nova historiografia, buscando analisar essas fontes e utilizando os referenciais da história econômica quantitativa, auxiliada pela história política.⁸

O trabalho está inserido entre duas regiões repletas de pontos de interseções, como os conflitos territoriais, os tratados de limites, relações sociais, comerciais e políticas. Vale ressaltar neste quadro a relevância dos estudos em história da América no Brasil. O estudo das relações entre o Brasil e a América Latina é de grande importância para o entendimento de questões que se apresentam na contemporaneidade, a exemplo do fenômeno da “globalização”, quando os mercados comuns, a exemplo do MERCOSUL, representam uma alternativa possível à solução de problemas econômicos do continente. Rompe, ainda, com a dicotomia entre a América portuguesa e a espanhola, que cristalizou uma separação histórica, dificultando o entendimento das relações estabelecidas no espaço geo-histórico que forma o continente americano. Penso, pois, ser necessário a realização de pesquisas que problematizem essa dicotomia, e que elucidem as lacunas presentes na nossa historiografia.

Este estudo também pretende contribuir para a ampliação da noção de território enquanto rede de relações, “formado por pontos distantes uns dos outros, ligados por todas

⁷ ARAÚJO, Ubiratan Castro de. Por uma história política da economia escravista. Salvador: Caderno CRH – Centro de Recursos Humanos da UFBA, 1994.

⁸ FRAGOSO, op. cit.

as formas e processos sociais".⁹ Com isso portanto, pretendo rediscutir as questões regionais, onde o conceito de região ultrapassa os limites e fronteiras estabelecidas pela Geografia Física.¹⁰ A superação do mito da neutralidade científica levou ao reconhecimento da subjetividade das escolhas que definem os parâmetros de trabalho. Esses mesmos passam pela eleição (mais ou menos) subjetiva de indicadores feita pelos pesquisadores na delimitação do seu universo de pesquisa. Neste sentido, afirmamos um dos elementos que compõe a definição de região em História: a delimitação de um tema, as escolhas de abordagens e as premissas teóricas implicam em seleções de parâmetros que orientarão o recorte e a construção da região a ser trabalhada.¹¹

Assim, a região configuraria um espaço particular dentro de uma organização social mais ampla com a qual se articula. Nosso trabalho se configura nessa perspectiva, apontando, a partir do porto e da cidade de Salvador, outras regiões que se integram e se interrelacionam, político, social e economicamente, num dado momento histórico. A constatação dessas relações entre as regiões está evidente nas tabelas a partir de 1850, com a presença das repúblicas do Prata, exportando e importando da e para a Bahia. Mas também para outras áreas, que se integravam de outras formas à América Latina, como o caso do Chile e do México.

⁹ SANTOS, Milton. O retorno do território. IN: SANTOS, Milton (org.). *Território: globalização e fragmentação*. São Paulo: Hucitec, 1996.

¹⁰ AMADO, Janaina. História e Região: reconhecendo e construindo espaços. In SILVA, Marcos. *República em migalhas*. p. 7-16.

¹¹ AMADO. Op. cit.

¹² Vale destacar uma obra pouco conhecida, de um embaixador brasileiro no Uruguai, que trouxe alguns dados importantes neste trabalho: VASCONCELLOS, Henrique Pinheiro de. *Uruguay-Brasil: commercio e navegação 1851-1927*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1929.

Para a região do Prata, historiadores como Pedro Barrán e Aldo Ferrer, que se detiveram no estudo das economias uruguaia e argentina trouxeram novas luzes ao trabalho no sentido de contribuírem para o entendimento do funcionamento dessas regiões¹².

Sobre as relações entre o Prata e as diversas regiões do Brasil já se delineiam grupos de estudos na Universidad del Sur, em Bahia Blanca, na Argentina, cuja parte da produção tive acesso em visita àquela Instituição. Essas pesquisas concentram-se na dinâmica comercial marítima no Rio da Prata e as relações com os portos brasileiros nos séculos XVIII e XIX.

Destaco ainda a tese de doutorado da professora Lilia Inês Zanotti de Medrano intitulada: *A livre navegação dos rios Paraná e Uruguay: uma análise do comércio entre o Império brasileiro e a Argentina (1852-1889)*, defendida na Universidade de São Paulo em 1989. Esse é um trabalho pioneiro acerca das relações comerciais entre o Brasil e o Prata, em que faz referência inclusive ao comércio dos produtos baianos, indicando a importância de novos estudos, numa perspectiva micro, desse intercâmbio.

Paralelamente à leitura bibliográfica realizei a coleta de dados, inicialmente em Salvador, na Bahia, em instituições tais como o Arquivo Público do Estado, onde trabalhei com as correspondências oficiais, do Ministério e da Intendência da Marinha, da Polícia do Porto e as Portarias de Embarcações (especialmente com o mapa de saída e entrada de embarcações), a Alfândega, as correspondências dos Consulados de Buenos Aires na Bahia e na Seção Judiciária com os inventários dos comerciantes. Na Seção de Periódicos, pesquisei jornais microfilmados, como o *Jornal da Bahia*, *O Commercial*, *O Século*, dentre outros. No Instituto Geográfico e Histórico da Bahia localizei bibliografia acerca das

relações exteriores do Brasil, o que muito representou para fortalecer as minhas hipóteses e problemáticas anteriormente levantadas.

Nos Consulados, especialmente aqueles relacionados à América, encontrei as informações que os cônsules transmitiam para os presidentes de província sobre a nação que representava, os eu perfil e os critérios de escolha desses homens para esses cargos e qual a importância desses Consulados na estrutura política - burocrática na Bahia.

A série da Polícia do Porto foi de extrema importância para o trabalho, haja visto que esta fiscalizava os registros e mapas de entrada e saída de embarcações e passageiros, pedidos de passaportes, as licenças para marinheiros estrangeiros. Aqui também atentei para a Inspeção de Saúde do Porto, órgão ligado a Polícia do Porto, pois tratava também da fiscalização sanitária das embarcações, auxiliando na pesquisa sobre as repercussões do cólera *morbis* chegado do Prata para a Bahia.

Na Série Militares, que corresponde a uma farta documentação no APEB, tratei principalmente da Correspondência da Marinha. Com os documentos do Tribunal do Comércio levantei as pautas de exportação/importação, que foi de grande valia para a composição dos quadros de mercadorias que entravam e saíam do porto de Salvador, assim como a matrícula dos comerciantes, especialmente os que comerciavam com o Sul.

No Rio de Janeiro, a pesquisa histórica na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro possibilitou o acesso aos tratados de comércio entre o Brasil e o Uruguai. Seu acervo, para a área de interesse dessa pesquisa, na Seção de Manuscritos se concentra na primeira metade do século XIX, todavia, registre-se a presença de uma ampla documentação sobre a Cisplatina e a Guerra do Paraguai, que embora não se relacionem diretamente com o a nossa pesquisa, apontam para dois momentos decisivos da política externa brasileira com as repúblicas platinas.

Em Porto Alegre, no Rio Grande do Sul, pesquisei no Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul, as correspondências com as províncias, a documentação do porto do Rio Grande, este integrado no circuito da circulação de mercadorias entre a Bahia e o Prata. A pesquisa na Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul possibilitou a localização de artigos de historiadores importantes para o estudo da história rio-grandense.

Caminhando para o Sul, alcançando a República do Uruguai e sua capital – Montevideú, encontrando no Archivo General de la Nación e na Biblioteca Nacional do Uruguai importantes fontes para o trabalho, como a bibliografia sobre história econômica do Uruguai e Argentina, um dos periódicos de maior circulação no Prata do século XIX, o Comercio del Plata, onde localizei as embarcações e notícias econômicas da Bahia e do Prata, inseridas no Capítulo II da presente dissertação. O tempo e as condições materiais não me possibilitaram alcançar a outra margem do Rio da Prata e seu porto, Buenos Aires, porém considerei de extrema valia a pesquisa em Montevideú.

No Capítulo I procurei evidenciar a dinâmica do comércio externo baiano, a partir do século XVI, chegando ao século XIX, especialmente na sua segunda metade, quando se registra as sucessivas crises da economia da Bahia e o desenvolvimento do comércio internacional, intensificado com a América hispânica, mais especificamente, com a Bacia Platina. Situar-se historicamente os portos de Salvador, Rio Grande, Buenos Aires e Montevideú, e a importância dos mesmos para a dinâmica regional. Este capítulo buscou, ainda, na longa duração, evidenciar os diversos momentos de intensificação e retração daquelas relações comerciais. Por fim, uma análise sobre os tratados da década de 1850 entre o Brasil e o Prata, que contribuíram para o incremento das relações comerciais e estão referidos em todos os capítulos posteriores.

No Capítulo II objetivei estudar o comércio entre as duas regiões, a partir dos comerciantes envolvidos, das embarcações que circulavam entre os portos do Prata, do Rio Grande e de Salvador após 1850, a repercussão do comércio externo nessas regiões e os produtos que circulavam e qual a sua importância nas praças comerciais envolvidas. Busquei identificar ainda quem o perfil desses negociantes, quais as práticas comerciais, o uso das mercadorias de primeira necessidade para a manipulação dos preços e a redistribuição das mesmas para outros portos do norte.

No terceiro e último capítulo busco analisar as epidemias da segunda metade do século XIX integrando-as num circuito maior das duas regiões: a Bahia e o Rio da Prata. Dada a amplitude do fenômeno epidêmico, certamente outras interseções podem ser realizadas, todavia interessou-nos essas duas regiões, especialmente no que se refere às relações e aos problemas econômicos decorrentes da existência de epidemias em uma e outra região. Esbocei, por fim, a importância da alimentação e seu fator de integração comercial entre as duas regiões e como as epidemias modificaram por algum tempo os hábitos alimentares ou, pelo menos, assustaram as populações e as fizeram rejeitar determinados produtos.

Nos anexos, incluí as tabelas de entrada e saída de todas embarcações, que pude localizar, que se dirigiam à região do Prata, contendo a data, os destinos, os nomes das embarcações, as cargas levadas e trazidas e o tempo de duração da viagem, no sentido de demonstrar a relativa movimentação entre as regiões estudadas. E também o extenso relatório da Gazeta Médica da Bahia acerca da epidemia de febre amarela em Buenos Aires, como um documento importante para a compreensão da amplitude do fenômeno das doenças na América Platina.

CAPÍTULO I

DUAS REGIÕES

O presente capítulo objetiva evidenciar a dinâmica do comércio externo baiano, a partir do século XVI, chegando ao século XIX, especialmente na sua segunda metade, quando registra-se as sucessivas crises da economia da Bahia e o desenvolvimento do comércio internacional, intensificado com a América hispânica, mais especificamente, com a Bacia Platina.

A Bahia e o Prata mantiveram, desde o período colonial, constantes intercâmbios comerciais, quando nem uma nem outra região haviam ainda se constituído como se configuram na atualidade. A partir dos fins do século XVI até o início do XVIII, havia se estabelecido um trânsito de mercadorias e pessoas entre os portos de Salvador e o de Buenos Aires e Montevideú, em busca de novos mercados para o escoamento de produtos de uma e outra região. Como situa a historiadora Alice Canabrava,

A história das contribuições luso-brasileira para a evolução dos países platinos tem sido vista principalmente sob o ângulo das campanhas militares, enquanto outros aspectos, talvez mais interessantes, como o da profunda influência exercida pelo Brasil na formação social e econômica daqueles países, tem passado despercebida.¹

Diversos momentos históricos aproximaram as duas regiões de formas diferenciadas. A União Ibérica (1580-1640), ou seja, durante a união entre as Coroas de Portugal e Espanha, quando as terras do Brasil passaram para o domínio espanhol, constituiu-se num primeiro momento em que as relações entre a Bahia e o Prata, se

¹CANABRAVA, Alice. *O comércio português no Rio da Prata: 1580-1640*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1984. Essa obra é pioneira nos estudos sobre a relação entre o Brasil e o Prata, constituindo-se como um marco historiográfico para a temática e seus futuros pesquisadores.

intensificaram de forma oficial e formal, dentro da legalidade, mas que passaria à ilegalidade a partir de 1640 com a denominada Restauração Portuguesa e o fim da união entre as Coroas. Nesse período,

a relação das mercadorias entradas no porto de Buenos Aires nos permite avaliar a importância do intercâmbio comercial entre a praça da baía e o porto platino de onde se embarcavam carregamentos de artigos manufaturados consignados a habitantes de Buenos Aires e de Córdova. A Baía exerceu no século XVI a função de centro re-exportador de produtos manufaturados para o Rio da Prata, ao lado do Rio de Janeiro e Pernambuco, onde os contrabandistas de Buenos Aires mantinham agentes com os quais estavam em estreito contato. O governador das Províncias do Rio da Prata, Diogo Rodrigues de Valdés, que estacionou em Salvador em 1598 quando em viagem para Buenos Aires, ficou admirado da quantidade de moeda espanhola que corria naquele porto da Baía.

(...)

No primeiro quartel do século XVII, em que o comércio luso-brasileiro no Rio da Prata teve seu maior desenvolvimento, foi Salvador o principal centro desse intercâmbio, o que se explica pelo florescimento da indústria açucareira e pela maior concentração de capitais na sede da colônia portuguesa.²

Apesar das restrições coloniais ainda mantidas naquele período, a união das coroas deve ser registrada como um momento privilegiado das relações intercoloniais.

En la frontera sur del Brasil existe constancia de que desde los primeros momentos hubo un contacto intenso y constante con las regiones de Assunción, productoras de yerba tem y reservarios de mano de obra indigena, y com las áreas ganaderas de las grandes pampas argentinas.³

As relações comerciais anteriores, portanto, foram marcadas principalmente pelo contrabando de prata das minas de Potosi, através do Rio da Prata para os portos da colônia lusa – inclusive para a Bahia no século XVII⁴, onde a falta de moedas de prata foi uma constante durante quase todo o período colonial.

² Ibid., p. 121.

³ HERRERO, Pedro Peres. Comercio y mercados en América Latina Colonial. Madrid: MAPFRE, 1992, p. 150.

⁴ SANTOS, Corcino Medeiros dos. A produção das minas do Alto Peru e a evasão de prata para o Brasil. Brasília: Ed. Thesaurus, 1998, p.153.

La plata comenzó a circular por los canales marcados por las necesidades económicas locales e internacionales en vez de por los circuitos dibujados por la administración colonial y las preferencias de los comerciantes monopolistas. Los metales preciosos empezaron a dejar de salir mayoritariamente por El Callao en dirección a Panamá, para hacerlo ahora por la vía interna utilizando la ruta del Río de la Plata... El resultado fue que se logró una mayor vinculación e integración con los territorios del conjunto sudamericano de la fachada atlántica al agilizarse, legal o ilegalmente, las relaciones con las regiones de los actuales Paraguay, Argentina y Brasil.⁵

A introdução de escravos nos portos de Montevideú e Buenos Aires, onde as companhias negreiras descarregavam suas mercadorias trazidas da África ou de portos do Brasil e do Caribe também funcionavam como parte da dinâmica colonial.⁶ E, finalmente, pelo comércio de carne de charque, enviada ao Brasil e para a ilha de Cuba, que servia para a alimentação dos escravos africanos.

Los portugueses se instalaron en su medio y promovieron un importante flujo de esclavos. Em 1595, com la finalidad de regularizar el tráfico, la Corona concedía a Pedro Gómez Reynel el privilegio exclusivo de la trata, pudiendo ingresar hasta 600 negros anuales por Buenos Aires.⁷

Estudos realizados acerca da escravidão no Uruguai localizam a participação intensa da capitania da Bahia, ainda no século XVIII, no fluxo e no tráfico de escravos. Apesar da proibição imposta aos portos platinos contra o recebimento de cargas advindas do Brasil, esse comércio ilegal fluía com intensidade.

El tráfico indirecto de los negros transportados a la Banda Oriental se practicó desde la costa del Brasil (Río de Janeiro, Santa Catalina y Bahía de Todos los Santos) y desde Buenos Aires, el directo desde Senegal, Costa de Guinea, Mozambique y Sierra Leoa.⁸

⁵ HERRERO, op. cit., p. 201.

⁶ O historiador uruguaio Arturor Ariel Bentancur cita um descarregamento de escravos vindos da Bahia no porto de Montevideú em 1809. Vide: BENTACUR, Arturor A. El puerto colonial de Montevideo: los años de la crisis (1807-1814). Montevideú: Librería de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, tomo II, 1999, p.30.

⁷ SILVA, Hernán Asdúbal. La Colonia del Sacramento el Vicereinato del Río de La Plata y el libre comercio. In: Navegación y comercio rioplatense. Universidad del Sur, Bahía Blanca, 1996, p. 9.

As questões de fronteira, no período colonial, foram sempre mais enfocadas pela historiografia, pelo próprio caráter de invasão e conflito, muitas vezes, armado, entre as Coroas Ibéricas. A presença lusitana no Rio da Prata é marcante durante todo o período colonial. Dois importantes tratados marcaram as tentativas de solucionar e definir os limites dos Impérios português e espanhol: o Tratado de Madrid e o de Santo Idelfonso. O primeiro, datado de 1750, estipulava que a Colônia do Sacramento, até então de domínio português, passaria para a Espanha, ficando os lusitanos com os Sete Povos das Missões, entretanto, por não conseguirem submeter a população das Missões – especialmente os índios guarani e os jesuitas – os portugueses mantiveram-se na Colônia do Sacramento.⁹ Um outro Tratado, o de Santo Idelfonso (1777), resolveria parcialmente as disputas, com o Estado português renunciando à navegação dos rios da Prata e Uruguai e a Colônia do Sacramento e os Sete Povos das Missões, recebendo em troca os direitos exclusivos de navegação e entrada no Rio Grande de São Pedro, incorporado definitivamente ao território colonial português no final do século XVIII.¹⁰

*Las relaciones belicosas de un principio, pasado el tiempo, se convertirian en más pacificas y comerciales. Cueros, mate azúcar y plata iban de una y outra dirección, vinculando a ambas zonas entre si.*¹¹

Portanto, as atividades comerciais entre portugueses e espanhóis permitiram a inserção desses homens num circuito permanente de trocas mercantis. Os lusitanos que participavam dessas atividades eram, na grande maioria, oriundos da colônia e dos seus portos mais importantes - como a Bahia de Todos os Santos e o Rio de Janeiro. Em estudo sobre a presença portuguesa no Prata no século XVIII, a historiadora argentina Marcela

⁹ VALDES, Idelfonso Pereda. *El negro en el Uruguay: pasado y presente*. Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay. Montevideo, n. XXV, 1965.

¹⁰ O Tratado de Madrid instituiu o princípio do "uti possidetis", onde o critério para o estabelecimento da posse era a ocupação efetiva do mesmo.

¹¹ REICHEL, Heloísa J.; GUTFREIND, Ieda. *Fronteiras e guerras no Prata*. São Paulo: Atual, 1995.

Tejerina afirma existir “una red de vínculos comerciales, que incluyó a distintos sectores del comercio local, peninsular y bahiano”.¹²

Ainda dentro do ramo de atividades do comércio exportador e re-exportador, desenvolvido principalmente a partir do início do século XIX, um ativo tráfico de mercadorias e embarcações vinculava praticamente todo o litoral do Brasil com o Rio da Prata. A presença de comerciantes portugueses instalados no Prata e com contatos na praça de Salvador facilitava as transações comerciais. O Prata, por sua vez, também oferecia outros produtos, a exemplo da variedade de ervas encontradas naquela região, como a *cascarilla* e a *quina* que foram introduzidas nas praças de Salvador e Rio de Janeiro.

A *cascarilla* é uma casca medicinal de uma árvore da América chamado *cascarillo* que, quando se queima, desprende um cheiro como de almíscar. A *quina* é uma casca de quino, de cor cinza, vermelho ou amarelo, que tem muito uso em medicina por suas propriedades anti-sépticas, prepara-se um líquido com a casca da árvore e outras substâncias, que se toma como medicamento. As doenças e epidemias ocorridas em uma e outra parte do continente americano estimularam esse tipo de troca comercial, que teve uma importância relativa nesse período, como destaca a tabela abaixo.

¹¹ HERRERO, op. cit., p. 150.

¹² TEJERINA, Marcela Viviana. El comercio hispano-lusitano a fines del siglo XVIII: una propuesta alternativa para analizar la presencia portuguesa en el Rio de la Plata. IN: Cuadernos del Sur, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, n.º 26, 1996.

TABELA I
Saída de ervas medicinais desde Buenos Aires e Montevidéu (1801-1806)

Ervas medicinais	Ano	Destino	Embarcação
Cascarilla	1805	Rio de Janeiro	Urca portuguesa "Príncipe Regente"
Idem	1806	Bahia de todos os Santos	Fragata espanhola "São Diego"
Idem	1806	Bahia	Bergantim espanhol "Rosa"
Idem	1806	Bahia	Bergantim espanhol "São Joaquim e Santa Ana"
Idem	1806	Bahia	Bergantim português "Destino"
Quina	1806	Bahia de Todos os Santos	Bergantim português "Destino"
Idem	1806	Rio de Janeiro	Bergantim português "O Protetor"

Fonte: CARBO, Laura. La preocupación peninsular por los productos medicinales americanos y la exportación rioplatense In: SILVA, Hernán Asdúbal. Navegación y comercio rioplatense. Bahía Blanca: Universidad del Sur, 1996. pp. 115-119.

Casas comerciais e agentes estrangeiros, como os ingleses, se estabeleceram em uma e outra região durante o século XIX, comercializando e redistribuindo seus produtos para várias partes do Império brasileiro e da região platina. O Brasil significava a alternativa para os ingleses como mercado consumidor de seus produtos, bem como a via de circulação para alcançar os mercados platinos.¹³ Os interesses mercantis britânicos no Brasil acentuaram-se a partir de 1810, com a assinatura de um novo Tratado de Comércio e Navegação que garantia uma posição preferencial para as mercadorias inglesas. E no Prata, em 1825, firmava um tratado com os argentinos, nos mesmos moldes que o assinado com o Brasil, dando amplas vantagens e liberdade para os comerciantes britânicos.

Com o encerramento da fase colonial e a formação dos Estados nacionais na América Latina, ampliou-se a participação britânica na região, como destaca Celso Furtado, considerando que

as novas condições criadas pelo avanço da Revolução Industrial na Inglaterra e pelo controle excessivo que este país pôde exercer sobre transportes marítimos, teriam que resultar em uma política de portos abertos, em todo o continente americano, política esta incompatível com o tipo de relações que prevaleciam entre a Espanha e suas colônias.¹⁴

Interessa-nos, agora, localizar geograficamente e economicamente essas duas regiões, buscando aproximá-las no que concerne aos intercâmbios comerciais e sociais. Essas interações ocorreram a partir de seus respectivos portos – na Bahia, com o porto de Salvador e no Prata, com os portos do Rio Grande, Montevideú e Buenos Aires – e é nessa direção que começa o nosso estudo.

1.1. Salvador: 1850/1889

O porto de Salvador era considerado um dos mais importantes centros econômicos do Brasil colonial, principalmente a partir de 1549, com a fundação da cidade e a instalação do Governo Geral na Bahia, tornando-se ao longo do tempo, em um porto imprescindível para Portugal e para a montagem da sua colônia.¹⁵ Sua importância perdurou durante todo o século XVII e o século XIX, até o início do século XX, pelas próprias condições de ancoragem de seu porto, contando, ainda, com ventos e correntes oceânicas favoráveis e por ter permanecido como um importante eixo redistribuidor de mercadorias para todo o norte do Brasil. Esse porto estava incluído na rota do Atlântico Sul,¹⁶ atendendo às

¹³ TORRE, Elena. El comercio británico desde Brasil al puerto de Buenos Aires en el contexto revolucionario del Río de la Plata. IN: SILVA, Hernán A. Navegación y comercio rioplatense. Bahía Blanca: Universidade Nacional del Sur, 1996.

¹⁴ FURTADO, Celso. A economia latino-americana (formação histórica e problemas contemporâneos). São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1978, p. 38.

¹⁵ Sobre a importância do porto de Salvador, no período colonial, como parada – quer para reparos ou para contrabando – das embarcações que se destinavam às Índias, ver o trabalho de LAPA, José Roberto do Amaral. A Bahia e a Carreira das Índias. São Paulo: Hucitec, Unicam, 2000.

¹⁶ RUSSEL-WOOD, A. J. R. Um mundo em movimento: os portugueses na África, Ásia e América (1415-1808). Lisboa: Difel, 1998.

necessidades de passageiros e embarcações que se destinavam a pontos mais longínquos da América.

A Baía de Todos os Santos é o maior acidente geográfico brasileiro deste gênero e base de sustentação de Salvador enquanto cidade portuária. Esta baía representa o papel de pequeno mar interior, como mostra o mapa da página 26, com navegação bastante ativa em função da boa localização do porto, seguro, largo e profundo que tem por núcleo a cidade de Salvador, que fica à sua entrada.

A função do porto baiano como ponto de escala e entreposto comercial, se estendeu por todo o século XIX. Mesmo a abertura dos canais de Panamá e Suez e o advento da navegação a vapor, que encurtaram as distâncias e agilizaram as viagens, não minimizaram a sua importância. Muitos navios vindo de outros continentes para os portos do Prata ou do sul do Brasil, aqui atracaram para reparo e abastecimento, confirmando a importância do porto de Salvador na circulação comercial.¹⁷

No mapa, está indicada a cidade de Salvador, onde se localiza o porto, que até o século XIX era um ancoradouro natural, sem muitas adaptações ou alterações até o final do século XIX e a primeira década do século XX, quando da sua reforma mais profunda. Evidencia ainda a Ilha de Itaparica que funcionava como um quebra-mar natural.

¹⁷ ROSADO, Rita de Cássia S. de Carvalho. O porto de Salvador: modernização e projeto. 1854/91. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal da Bahia. Salvador, 1983, p. 23.

O século XVIII registra uma grande movimentação de navios no porto de Salvador, que prossegue no século seguinte, quando o açúcar ainda se mantinha como principal atividade produtiva de exportação, mesmo com a ocorrência de crise de mercado. Para o segundo quartel do século XVIII, calcula-se uma média de 90 a 100 navios com registro de entrada no porto de Salvador, “com permanência de um até três meses”.

O comércio interno dos baianos com as regiões afastadas da colônia é igualmente considerável e extenso: com o sul, de modo especial, sendo muito lucrativo o do Rio Grande, dada a maneira indolente e irregular na qual é conduzido. Uns quarenta navios, de duzentos e cinquenta toneladas cada um, acham-se empenhados; raramente completam suas viagens em dois anos, embora a distância seja apenas de vinte graus ao sul. Transportam quantidades insignificantes de água ardente, açúcar, louças e artigos europeus (principalmente ingleses e alemães) que trocam em sua maior parte, executando o sal, num comércio de contrabando com os espanhóis de Maldonado e Montevidéu, recebendo em prata. Durante esse tráfico, ocupa-se a tripulação em carregar o navio com carne seca e couros, produtos de bom gado existente nas savanas vizinhas do Paraguai. Depois de abatidas as reses, sua carne é cortada em pedaços finos, de uns dois pés de comprimento, salgado, secada ao sol e defumada, sendo os couros curtidos ao mesmo tempo.¹⁸

A Abertura dos Portos em 1808, ocorrida após a chegada da Família Real ao Brasil, significou um segundo momento importante de dinamização da circulação de embarcações com pessoas e mercadorias no porto de Salvador, pois com a transferência da Corte e da nobreza, acompanhadas da estrutura burocrática portuguesa, ampliou-se o mercado consumidor interno e, conseqüentemente, externo. Uma de suas repercussões foi o aparecimento de outras praças comerciais nas pautas de importação/exportação da Bahia e do Brasil, como a Holanda, os Estados Unidos, os Estados do Rio da Prata, Valparaíso, no Chile. As províncias entravam no circuito mundial de comércio e a produção ampliava-se em quantidade e qualidade, devido as novas exigências do mercado europeu e, paulatinamente, também do mercado latino-americano.

¹⁸ LINDLEY, Thomas. *Narrativa de uma viagem ao Brasil*. São Paulo: Nacional. 1969. p. 171.

Neste porto entravam os escravos provenientes do tráfico, as manufaturas da Europa e da América do Norte, a carne salgada do Sul e do Prata. Dai saía a produção do açúcar, do tabaco e da farinha do Recôncavo,¹⁹ dos diamantes da Chapada e, mais tarde, café e cacau do Sul da Bahia, dentre outros produtos.

No século XIX, as péssimas estadas do porto de Salvador provocavam revoltas envolvendo os profissionais do mar, solicitando melhores condições de salubridade para os portos. Na primeira metade do século XIX esses motins foram frequentes, reivindicando melhores soldos, condições de higiene e da alimentação nas embarcações, gerando inclusive tentativas de modernização do porto, o que só vai ocorrer de fato no início do século XX.

Em busca de uma solução para os problemas de atracação dos navios, de trânsito de mercadorias e de passageiros, autoridades e particulares manifestaram, a partir da segunda metade do século XIX, um crescente interesse pela modernização da área portuária. A maioria dos projetos visava a construção de docas, cais e de grandes armazéns, no espaço onde se localizava o expressivo comércio de Salvador – Gamboa/Jequitaia. O outro trecho – Jequitaia/Itapagipe – despertou maior interesse para construção de diques; houve até mesmo um projeto que pretendia transformá-lo em porto de cabotagem.²⁰

Antônio Pedro de Carvalho, intendente da Marinha, propôs em 1835 um regulamento para o Porto da Bahia: “parte extraído do regulamento do Porto de Toulon, parte do de Montevideo e parte propriamente minhas, accomodadas ao peculiar deste Porto”.²¹ Tal postura aponta para a necessidade de um regulamento para o porto, tomando como modelo, inclusive, um dos portos do Prata, cujas relações apontadas, ultrapassavam o simples ir e vir de embarcações, mais ainda de mercadorias, pessoas e informações.

¹⁹ MATTOSO, Katia M. de Queirós. Bahia: a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX. Salvador, HUCITEC, 1978.

²⁰ ROSADO, op. cit., p. 42.

²¹ APEB. Intendência da Marinha, Maço 3236, 24/03/1835.

Segundo Katia Mattoso, a participação do porto da Bahia na navegação de longo curso durante o século XIX foi de 20% em média.²² A falta de boas vias de comunicação terrestre entre Salvador e o resto da província privilegiava a população estabelecida nas proximidades da capital e no litoral. Salvador, tão mal ligada a seu próprio território, tinha, em contrapartida, excelente comunicação por via marítima, com todo o litoral do Brasil e com o exterior. Novamente, Katia Mattoso explicita:

Caravelas, galeotas, fragatas, brigues e bergantins; naus, navios urcas, sumacas e até avisos – estes navios minúsculos de grande velocidade que num constante vai e vem traziam as ordens da Metrópole e levavam-lhe as respostas – cingiam os mares em todas as direções: de Portugal para a África, para o Brasil, para o Rio da Prata, para as Índias distantes. Do Brasil para o Rio da Prata, para as Índias, para a África, para Portugal, finalmente.²³

A vida econômica de Salvador era essencialmente comercial. O comércio era o que mais mobilizava investimentos e a dinâmica da vida financeira da província. O comércio de alimentos, pouco produzidos pela capital e seu entorno, necessitava recorrer quase sempre para a importação dos artigos de primeira necessidade da população, como a farinha e a carne seca.

Em primeiro lugar o mercado de trocas, a nível internacional, domina de longe todas as atividades comerciais e financeiras da Bahia. Tradicional, esse mercado tem por incumbência de colocar nos mercados consumidores externos uma produção de produtos primários e de trazer para o mercado consumidor interno bens aqui não produzidos quer sejam manufaturados ou mesmo alimentícios. Nas mãos de grandes comerciantes, na sua maioria estrangeiros à Bahia, desse comércio depende a saúde material da província, de sua capital, Salvador, e dos homens que nesta habitam.²⁴

Para a Bahia, os entraves estabelecidos ao tráfico internacional de escravos na África, a partir de 1850, fizeram surgir outras possibilidades de investimentos no seu

²² MATTOSO, Katia M. de Queirós. *Bahia, século XIX: uma província no Império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

²³ *Ibid.*, p. 62.

²⁴ *Id.*, 1978, p. 239-240.

comércio internacional, como o de alimentos. A mudança levou a alguns dos grandes traficantes e comerciantes residentes na Bahia desse período a se dedicarem a essas novas atitudes, atendo-se a esse comércio e estabelecendo um controle do abastecimento dos produtos, transformando essa atividade em um dos ramos mais lucrativos na economia baiana, através da manipulação desses produtos, como a escassez e alta de preços.

Livres da tutela municipal, as casas comerciais jogavam solto, abastecendo-se nas fontes de produção, no porto da cidade, alcançando o produto em pleno mar e lançando no mercado apenas a quantidade que lhes assegurasse o lucro pretendido. Armazenavam grandes quantidades do produto, visando o momento oportuno de comercializar, momento este, indicado geralmente pela escassez da farinha no mercado e conseqüente exploração dos preços. Frequentemente costumavam desviar grandes quantidades do produto para outros centros consumidores, onde pudessem auferir maior margem de lucro.²⁵

Contribuiu para o incremento comercial a promulgação do Código Comercial do Império do Brasil (Lei nº 556, de 25 de junho de 1850), que vigora ainda, com algumas alterações. Esse código foi fundamental para a organização do comércio, como destaca José Murilo de Carvalho:

Embora em sua origem não vinculado a essas medidas, o Código Comercial veio enquadrar-se perfeitamente na conjuntura, de vez que o fim do tráfico provocou pela primeira vez uma febre de negócios no país causada pela disponibilidade de capitais anteriormente empregados no comércio negroiro.²⁶

Na Bahia, da segunda metade do século XIX, a sua economia sofreu uma das piores crises. Esta crise estava ligada ao atraso das técnicas do plantio da cana-de-açúcar, à concorrência com o açúcar das Antilhas, pela descoberta na Europa do açúcar extraído da beterraba e pela escassez da mão-de-obra escrava com a interrupção do tráfico negroiro e o desvio de um grande número de escravos para a região sul cafeeira –pólo econômico

²⁵RIBEIRO, Ellen Melo dos Santos. *Abastecimento de farinha da cidade do Salvador: aspectos históricos*. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1982.

emergente – , diminuindo o preço do produto e arruinando muitos donos de engenhos baianos.

A decadência da lavoura canavieira repercutira de tal modo sobre a sua economia que fizera com que a capital da Província perdesse a posição que vinha ocupando, durante muitos anos, de segundo grande centro comercial do país, logo após o Rio de Janeiro. Enquanto suas exportações decresciam, tanto em valor como em quantidade, ao mesmo tempo, aumentavam suas importações, necessárias ao sustento e à manutenção dos hábitos cotidianos de uma população cada vez mais influenciada pelos hábitos europeus e menos provida, em seu conjunto, de um poder razoável de compra.²⁷

Outros fatores, como as epidemias da febre amarela (1854-55) e do cólera morbus (1857-58), contribuíram com a crise econômica,²⁸ que deverão ser analisados mais adiante no contexto das relações entre as duas regiões. Ao tratar sobre esta crise econômica, Luís Henrique Dias Tavares afirma que a economia baiana era uma economia de exportação de produtos primários – açúcar, fumo, couro, diamantes, café, cacau – e importadora de artigos manufaturados, como tecidos de algodão, de lã, vinhos, ferragens, calçados, papel, máquinas, carnes, estas provenientes principalmente do Prata.²⁹ Mostra assim que era uma economia dependente externamente, visto que necessitava de manufaturados e produzia apenas matéria-prima. A partir de 1850, cresceu na pauta dos produtos exportados pela Bahia o fumo.

A cultura do fumo sempre possibilitou uma renda elevada ao Estado, mesmo quando o açúcar era o principal artigo de exportação e também quando cedeu seu primeiro lugar para o cacau.³⁰

²⁷ CARVALHO, José Murilo de. *A Construção da Ordem: a elite política imperial; Teatro de Sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro, Ed. UFRJ – Relume-Dumará. 1996, p. 237.

²⁸ OLIVEIRA, Waldir Freitas. *A crise da economia açucareira do Recôncavo na segunda metade do século XIX*. Salvador: Centro de Estudos Baianos – UFBA. 1999, p. 52.

²⁹ REIS, Onildo David. *O inimigo invisível: epidemia do cólera na Bahia em 1855-56*. Salvador: EDUFBA. 1996.

³⁰ TAVARES, Luiz H. Dias. *A economia da província da Bahia na 2ª metade do século XIX*. Salvador: Revista UNIVERSITAS, n. 29, janeiro/abril 1982.

³¹ BORBA, Silva Fraga Costa. *Industrialização e exportação de fumo na Bahia 1870-1930*. Dissertação (Mestrado), Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1975.

Entretanto, mesmo com a crise açucareira nessa segunda metade, o açúcar ainda contribuía com mais da metade das exportações baianas. Foram esses dois produtos – e os derivados da cana-de-açúcar, como o aguardente – os que nortearam a pauta de exportação dos produtos baianos até o final do século XIX. No ano de 1860, a Alfândega da Bahia expediu ao presidente da Província uma recapitulação da importação durante a década anterior, evidenciando a dependência externa da Bahia em relação aos gêneros alimentícios, demonstrando o aumento da entrada de embarcações dos portos estrangeiros.

A importação da farinha de trigo duplicou, assim como tudo mais que respeita ao sustento, como bem explica a demonstração das entradas das embarcações vindas dos portos da província de barrafôra, que para este mercado trazem cereaes, madeiras, e outros artigos, os quaes entradas diminuem annualmente; entretanto que n'aquelle anno qual que foi duplicado o numero de embarcações, que das outras provincias do Imperio nos trouxeram taes generos; de modo que computo em mais de dez mil contos de reis a somma dos valores dos comestiveis importados do estrangeiro e das provincias do Imperio para este mercado.³¹

Apesar da farinha de mandioca ser produzida na própria província da Bahia, sua produção era insuficiente para atender o mercado local. Katia Mattoso revela alguns dos motivos, como a falta de incentivos para a lavoura da mandioca, ao contrário da lavoura canavieira, o uso de práticas agrícolas arcaicas, mantendo sempre uma baixa produtividade e, por fim, as intempéries climáticas. Um outro dado importante para o incremento dessa importação foi o crescimento populacional, “passava-se dos 50.000 habitantes no principio do século XIX para 108.138 habitantes em 1872 e 144.959 em 1890”,³² esse dado é significativo para o aumento do consumo de produtos básicos da alimentação do baiano, a exemplo da farinha.

O incremento da navegação a vapor, especialmente com a criação da Companhia Baiana de Navegação a Vapor em 1859, contribuiu para a dinamização do comércio local e

externo, alterando as relações tradicionais de trabalho e de tempo, a despeito, por exemplo, da maior velocidade adquirida pelas embarcações a vapor. Mesmo assim, a navegação tradicional continuou sendo utilizada ainda por muito tempo. Todavia, os comerciantes que residiam na Bahia continuaram utilizando as embarcações a vela, como veremos mais adiante.

O contexto da segunda metade do século XIX, para a Bahia, apesar de permitir evidenciar as relações comerciais com o Prata, é marcado por um período conhecido na historiografia como de estagnação econômica, o que significa uma dependência externa em vários setores econômicos, inclusive o de comércio de alimentos, tornando os produtos platinos imprescindíveis para a população baiana. As sucessivas crises ocorridas durante todo o século XIX propiciaram o enriquecimento de poucos e a paulatina perda de posição do mercado baiano no grande mercado internacional.

Crises que esgotam as forças da província as quais ainda vacilam sob o peso de uma importação que sempre sobrepujou a exportação, permitindo a fuga de capitais para fora e o empobrecimento gradativo das forças econômicas locais, incapazes de encontrarem alternativas que viesse modificar os termos de trocas em favor da Bahia. De 1840 a 1890 o quadro do comércio exterior da Bahia se deteriora.³³

As crises do setor agrícola baiano repercutiram em outros setores, como o comercial, que utilizava da produção para expandir seu comércio e casas comerciais na província, fora dela e no exterior. Porém, esses grandes comerciantes sofreram em menor impacto dessa crise, “utilizando todos os meios ao seu alcance para prosseguir aumentando os seus capitais e manter a posição privilegiada que haviam conquistado”,³⁴ investindo em

³¹ APEB. Alfândega. Maço 4095. 03/03/1860.

³² MATTOSO. op. cit., p. 71.

³³ *Ibid.*, p. 240.

³⁴ OLIVEIRA. op. cit., p. 58.

outras áreas econômicas de maior estabilidade, a exemplo da indústria, dos serviços públicos urbanos, em ações bancárias.

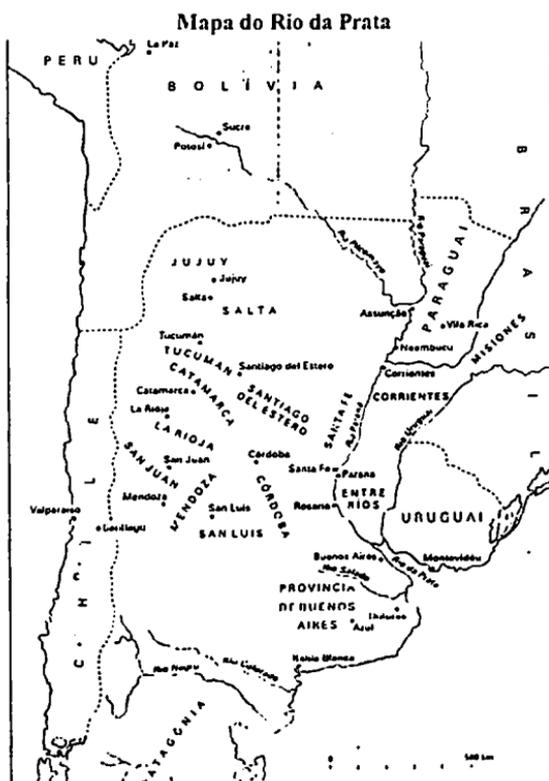
As pesquisas sobre o comércio exportador baiano estiveram mais voltadas para a África, cujo maior sustentáculo foi o sistema escravista, com a Bahia exportando principalmente fumo-de-corda, charutos, cachaça, açúcar de má qualidade e búzios,³⁵ para a Europa, nesse momento principalmente para a Inglaterra, voltada principalmente para o comércio com as Américas, seguiam o açúcar de boa qualidade e seus derivados, os couros, madeiras, destinadas para a construção naval, óleo de baleia, fumo, etc. E para o Rio da Prata, quem eram os agentes desse comércio, qual as mercadorias que circulavam, que outros fatores puderam interligar essas duas regiões? A partir de um esboço da economia platina nessa segunda metade do século XIX, buscaremos responder essas questões.

1.2. O Prata na segunda metade do século XIX.

A Bacia do rio da Prata é formado pelos rios Paraná, Paraguai e Uruguai, oriundos do planalto brasileiro, todos navegáveis. Apresenta-se como um imponente estuário com capacidades portuárias em ambas as margens.³⁶ No século XVI, o Rio da Prata era de pouca profundidade, coberto de areia, formando depósitos móveis no leito do estuário, causando grandes transtornos para as embarcações que adentravam o rio. A região era composta, neste período, pela província do Rio da Prata e do Paraguai, submetida ao Vice-Reinado do Peru até a criação do Vice-Reinado do Prata em 1776. Constitui-se numa das áreas geográficas da América Latina onde foi travado o maior número de batalhas entre os Estados nacionais pela posse de territórios.

³⁵VERGER, Pierre. Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séc. XVIII a XIX. São Paulo: Corrupio, 1987.

Interessa-nos aqui ampliar essa região, não mais como uma região no espaço físico geográfico, mas fundamentalmente no tempo histórico. Nesse momento, o Rio Grande do Sul constituiu-se em sua economia e sociedade como integrante do circuito platino, como destaca a historiadora Heloisa Reichel, definindo assim a “América Platina, especialmente nas áreas onde se desenvolveu a pecuária, ou seja, metade sul da Argentina e provincia de Buenos Aires, Uruguai e Rio Grande do Sul”.³⁷



³⁷ ORRIZÁBAL, Guillermo Andrés. La navegación en el Río de la Plata: una aproximación a las características náuticas y portuarias rioplatenses en la segunda mitad del siglo XVIII. IN: SILVA, Hernán A. Navegación y comercio rioplatense. Bahía Blanca: Universidad del Sur, 1996. p. 73-98.

Os portos mais importantes – Montevideú, Buenos Aires e Rio Grande – tiveram o papel fundamental de promover a integração comercial da região com o mundo. Buenos Aires, apesar dos navegantes descrevê-lo como um dos piores portos do Prata,³⁸ por ter sido o centro político da nação (até hoje), conseguiu um relativo destaque na região, com um desenvolvimento acelerado, promovido pelos governos dessa segunda metade do século passado. Porém, as obras do porto de Buenos Aires só foram realizadas no início do século XX, permitindo a Montevideú a posição de porto terminal dos navios vindos da Europa e do Pacífico, sendo as mercadorias e passageiros conduzidos para Buenos Aires através de pequenas embarcações que faziam a viagem.

Montevideú possuía melhores condições de navegação, sendo banhado pelo Rio da Prata e pelo Oceano Atlântico e destacou-se tanto ou mais do que o porto de Buenos Aires. O porto mais importante da República Oriental do Uruguai oferecia muitas vantagens para os comerciantes, especialmente no que se refer aos depósitos de mercadorias, que eram oferecidos aos negociantes por tempo indeterminado, facilitando o comércio de trânsito livre. E, como destaca a historiadora Lilia Medrano,

Em relação ao comércio com o Império Brasileiro e a Argentina, o porto de Montevideú foi um intermediário de importância. Era o porto de escala para os navios procedentes de ultramar que transportavam produtos brasileiros, da Europa e dos Estados Unidos, destinados à Confederação Argentina ou à província do Rio Grande do Sul.³⁹

Rio Grande se caracterizava como um porto e uma barra, descrito pelos viajantes como “muito perigosa, por causa de seus bancos de areia que se deslocam frequentemente

³⁷ REICHEL, Heloisa Jochims. Relatos de viagens como fonte histórica para estudos de conflitos étnicos na região platina (séc. XIX). IN: *Literatura e História: perspectivas e convergências*. Bauru, SP: EDUSC, 1999.

³⁸ OYARZÁBAL, op. cit.

⁴¹ BAGUET, A. *Viagem ao Rio Grande do Sul*. Santa Cruz do Sul; Florianópolis: EDUNISC; Paraula, 1997.

³⁹ MEDRANO, Lilia Inés Zanotti de. *A livre navegação dos rios Paraná e Uruguay: uma análise do comércio entre o Império brasileiro e a Argentina (1852-1889)*. São Paulo. Tese de Doutorado da USP, 1989, p. 259.

sob a ação das correntes".⁴⁰ A vila do Rio Grande de São Pedro foi fundada em 1737 pelos portugueses e gerou conflitos de fronteiras entre Espanha e Portugal. Elevada a Capitania Geral em 1807, recebeu o nome de São Pedro do Rio Grande, desenvolvendo sua pecuária principalmente para o consumo interno e interprovincial, rivalizando com os comerciantes platinos no comércio do charque. No século XIX, foi uma parada obrigatória para os que seguiam para os portos do Prata, caracterizando-se como porto de abastecimento e de troca de mercadorias.

Nos portos localizados nos rios Paraná e Uruguai, se encontravam um grande número de saladeiros - eram assim denominados os produtores platinos de charque - e mantiveram um ativo intercâmbio comercial com o Brasil. Além de por esses rios transitar o charque argentino, produtos brasileiros como o açúcar, o tabaco, o arroz e a farinha, também por eles seguiam em sentido oposto.

Os portos de Buenos Aires e Montevidéu permaneceram fechados ao comércio legal durante quase todo o período colonial, principalmente por imposição do Vice-Reino do Peru, que sempre considerou o comércio de Buenos Aires danoso aos interesses dos mercadores limenhos⁴¹ visto que a bacia hidrográfica do Prata representava o circuito e meio de circulação de mercadorias contrabandeadas para uma margem e outra dos rios.

Buenos Aires estava submetido político-administrativamente ao Peru, a região dependia das mercadorias da rota Panamá - Lima, chegando ao Prata, com os preços elevados. A região do Peru, de grande concentração de prata, buscava impedir qualquer avanço econômico da região platina a título de preservação de seus próprios privilégios. Essa era a política restritiva de Lima até 1776 que favorecia o contrabando na região do Prata, atividade alternativa para burlar o monopólio comercial espanhol, tendo se tornado

local privilegiado dessa prática. Impedidos de uma participação legal no comércio, os portenhos viam-se atraídos para o exercício de práticas comerciais ilícitas, tais como a introdução ilegal de escravos e da saída de prata de Potosí pelo rio da Prata.⁴²

Desde o século XVII (1680), com a fundação da Colônia do Sacramento, esta se tornou o mais importante posto de contrabando de prata e de escravos até quase todo o século XVIII. Sacramento foi a esperança de Portugal de firmar-se dentro das possessões no Prata, muito disputado pelos portugueses e espanhóis, pois estava localizado em posição estratégica geograficamente, o que lhe colocava em situação impar nas disputas entre as duas Coroas.⁴³

Para o Estado Português, apesar de haver investido belicosamente sobre o Prata, a perda de Sacramento em 1777, pelo Tratado de Santo Idelfonso, não representava grandes perdas em suas casas comerciais, pois continuava a dominar o comércio regional. Durante o período em que Sacramento esteve com os portugueses, eles alargaram seus interesses na região platina, apossaram-se de terras ao sul do Brasil e dedicaram-se à pecuária e ao comércio. Com um pé em Sacramento e outro no Império português, esses comerciantes intensificavam suas transações, dinamizando suas filiais nas praças do Rio de Janeiro e em Salvador.

A cidade-porto de Montevidéu, fundada em 1723, surge como uma defesa do reino espanhol contra a presença portuguesa no Prata. Montevidéu também entraria na disputa territorial entre as duas Coroas, porém, já no final do século XVIII, quando no seu porto proliferam as atividades mercantis, com agências de navegação e casas consignatárias, transformara as suas atividades econômicas, pois desde o século XVIII era o porto

⁴¹GARCIA, Emanuel S. da Veiga. *O comércio ultramarino espanhol no Prata*. São Paulo: Perspectiva, 1982.

⁴²TEJERINA, op. cit.

exclusivo de introdução de escravos e de exportação de charque para o Brasil e Caribe e couros para a Europa, juntamente com Buenos Aires.

O descuido metropolitano abriu oportunidades para que a região fosse impune e livremente frequentada por portugueses, holandeses, ingleses e franceses. Permitiu, ainda, o sabido e notório contrabando, especialmente de couro, sebos e metais preciosos.

(...)

Desde há muito, sentiam autoridades e comerciantes que uma forma de combater o contrabando e, ao mesmo tempo, atingir as necessidades de Buenos Aires seria habilitar seu porto para o comércio livre.

(...) No século XVIII, antes mesmo do vice-reinado, surgiram vários projetos para construção do cais. As dificuldades não se justificavam mais, após a criação do vice-reinado, entretanto, o porto de Buenos Aires arrastou-se pelo período setecentista nestas precárias condições ou servindo-se do porto de Montevideo e usando “chalupas” para, deste porto, alcançar o de Buenos Aires, como usualmente faziam os produtos transportados pelos navios-correios.⁴⁴

Com as Reformas dos Bourbons e com a criação, em 1776, do Vice - Reino do Prata e, logo em seguida, numa busca de um novo método de exploração do tráfico ultramarino, com o Regulamento do “Comércio Livre” das Índias, em 1778, o comércio da região platina foi diretamente beneficiado, abrindo-se para a presença estrangeira. Tanto na metrópole, quanto na colônia, diversos portos foram habilitados para participarem do comércio entre a Península Ibérica e a América.

En los dominios de America he señalado igualmente, como puertos de destino para las Embarcaciones de este Comercio, los de San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo y Monte-Christi en la Isla Española; Santiago de Cuba, Trinidad, Batabanó, y la Habana en la isla de Cuba; las dos de Margarita, y Trinidad; Campeche en la Provincia de Yucatán el Golfo de Santo Tomas de Castilla y el Puerto de Omoa en el Reyno de Guatemala; Cartagena, Santa Marta, Rio de la hacha, Portovebo, y Chagre en el Santa Fé, y Tierra Firme; (exceptuando por ahora los de Venezuela, Cumaná, Guayana, y Maracaybo concedidos a la Compañia de Caracas sin privilegio exclusivo), *Montevideo*, y *Buenos-Aires en el Rio de la Platu*; Valparaiso, y la Concepcion en el Reyno de

⁴³JUMAR, Fernando. Los portugueses, la Colonia del Sacramento y el Río del Plata: 1680-1777. Montevideo: s/ed., 1995.

⁴⁴BELLOTTO, Manoel Lelo. Correo marítimo Hispano-Americano. A carreira de Buenos Aires (1776-1779). Assis: FFCLA. 1971, p. 42-43.

Chile; y los de Arica, Callao y Guayaquil en el Reyno del Perú y Costas de la Mar del Sur.⁴⁵

A região platina ganhava, assim, um novo impulso para dinamizar seu crescimento. O desenvolvimento do comércio exterior, oportunidade que lhe fora negado no decurso dos séculos XVI, XVII e metade do XVIII, tornou-se uma realidade constante e uma força propulsora para o movimento de emancipação econômica e política, pois essas cidades passavam a agregar ricos comerciantes e grandes proprietários rurais. Esclarece-nos Heloisa Reichel a importância desses setores no processo de independência, sendo

por demais conhecido o papel que os comerciantes de Buenos Aires, liderados por Manuel Belgrano, e que os pecuaristas do interior, representado por Mariano Moreno, redator da *Representación de los Hacendados* desempenhavam no movimento que promoveu a ruptura com a metrópole, o qual tinha por objetivo principal o fim do monopólio comercial.⁴⁶

Com a sua independência política da Espanha a partir de 1816, a formação dos Estados nacionais e os primeiros passos para sua organização constitucional, as repúblicas do Prata na segunda metade do século XIX integraram-se ao sistema de livre comércio internacional, pois no decorrer da primeira metade estiveram envolvidos em questões internas, como a instabilidade política e em conflitos armados, como a Guerra Cisplatina, que gestou a República Oriental do Uruguai em 1828, estando o surgimento do Uruguai intrinsecamente ligado também aos interesses britânicos no Prata, como visto anteriormente.

Los intereses y la seguridad del comercio británico serían grandemente aumentados por la existencia de un estado en que los intereses públicos y privados de los gobernantes... tuviesen como el primero de los objetivos nacionales e individuales cultivar una amistad firme con Inglaterra... la Banda

⁴⁵ Reglamento y Aranceles Reales Para El Comercio Libre de España a Indias. IN: GARCIA, Emanuel Soares da Veiga. O comércio ultramarino espanhol no Prata. São Paulo: Perspectiva, 1982, p. 67-68.

⁴⁶ REICHEL, Heloisa Jochims. A valorização da propriedade da terra nuna sociedade em transformação: a campanha platina na virada para o século XIX. IN: ALMEIDA, Jaime de(org.). Caminhos da História da América no Brasil: tendências e contornos de um campo historiográfico. Brasília: ANPHLAC, 1998.

Oriental contiene la llave del Plata y de Sud América ... debemos perpetuar una división geográfica de estados que beneficiaría a Inglaterra ... Por largo tiempo, los orientales no tendrían marina, y no podrían, por tanto, aunque quisieran, impedir el comercio libre en el Plata.⁴⁷

A partir da segunda metade do século XIX, os portos de Buenos Aires e Montevidéu converteram-se em intermediários da produção exportável do interior e em centros de abastecimento dos produtos importados do estrangeiro. A produção bovina – couro e carne de charque – constituiu-se, assim, a base dos mercados platinos durante a segunda metade do século XVIII, quando da introdução das primeiras cabeças de gado na região, até finais do século XIX, momento em que essa região entrou no circuito do mercado europeu com o comércio de lãs.

O charque, produto barato, destinado principalmente para a alimentação de marinheiros, da população escrava e das camadas pobres, possuía mercado seguro no Brasil, Cuba e Estados Unidos, regiões onde se concentravam os maiores contingentes de cativos na América. Esses produtos permitiram a formação de um setor comercial nas cidades portuárias, encarregados do intercâmbio da produção do interior para o exterior. As exportações em 1850 já representavam aproximadamente 15% do produto interno bruto da Argentina.⁴⁸

Los sectores dinámicos en el proceso de desarrollo del Litoral, comerciantes y ganaderos, tenían sus intereses estrechamente vinculados a la expansión de las exportaciones. El libre cambio se convirtió, pues, en la filosofía y la práctica política de estos grupos.⁴⁹

⁴⁷ MACHADO, Carlos. *Historia de los Orientales: de la colonia a Rivera y Oribe*. Montevidéu: Ediciones de la Banda Oriental, tomo I, 1997, p. 151.

⁴⁸ FERRER, Aldo. *La economía argentina – las etapas de su desarrollo y problemas actuales*. México-Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, (19_?)

⁴⁹ *Ibid.*, p. 69.

Mesmo com a expansão da lã no comércio internacional argentino em meados do século XIX, a indústria saladeira⁵⁰ permanece em importância na América escravista, exportando grandes volumes de charque para os portos brasileiros e cubanos. Já o Uruguai sofria as consequências do fim da Guerra Grande,⁵¹ que destruiu os rebanhos bovinos. Os proprietários de terra e produtores da carne de charque foram obrigados a vender parte de suas estâncias, especialmente para os proprietários brasileiros do Rio Grande do Sul. Os brasileiros passavam, então, a dominar também o comércio exportador na cidade de Montevidéu, estabelecendo com casas comerciais e utilizando-se do seu porto, que estava muito mais estruturado que o porto do Rio Grande, pois sua barra constantemente provocava acidentes e dificultava a entrada e saída de embarcações.

O comércio oriental estava mais voltado para o trânsito de mercadorias. Montevidéu, por suas qualidades como porto natural em virtude de seus excelentes locais de ancoragem, segurança e profundidade, era um importante local de comércio de intermediação. Controlava um tráfico de mercadorias muito superior às importações e exportações de sua campanha,⁵² abrangendo o litoral argentino, o Paraguai e o Rio Grande do Sul.

Um pequeno grupo de comerciantes importadores-exportadores realizava o comércio de trânsito, ou seja, eles compravam as mercadorias ou recebiam as que vinham

⁵⁰ O saladeira ou charqueada é o estabelecimento onde se prepara o charque e outros produtos da rês. Os saladeiraistas eram os estancieiros que produziam carne-seca, chamado *tasajo* no Uruguai e Argentina. No Brasil, o charque recebeu diversas denominações; carne-do-sol, carne-do-sul, carne-seca, carne-velha, jabá, iabá, sambamba, sumaca. Segundo Maria Graham, a palavra charque origina-se do quichua "charqui" e significa a carne que sofreu um processo de salgamento para a sua conservação. Ver: GRAHAM, Maria. *Diário de uma viagem ao Brasil (1821, 1822 e 1823)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1956.

⁵¹ A Guerra Grande (1839-1852) é um fenômeno importante para o entendimento da nação uruguaia e seu processo de independência. Existe uma bibliografia oriental extensa sobre o tema, não sendo nosso objetivo aqui, aprofundar essa discussão. Ver: BARRAN, Jose Pedro. *Apogeo del Uruguay pastoril y caudillesco (1839-1875)*. Buenos Aires: Ediciones de La Banda Oriental, 1998; MACHADO, Carlos. *Historia de los Orientales (tomo II): de la Guerra Grande a Saruiva*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, 1997.

⁵² A campanha, na região platina, compreendia uma ampla faixa territorial que margeava os Andes e era formada pelas regiões noroeste e centro-oeste da atual Argentina. Em grande parte dessa região, foram desenvolvidas a pecuária extensiva e a grande concentração de terras, formando grandes latifúndios.

em consignação, reexportavam ou reembarcavam as mesmas. Esta atividade tornou-se altamente rentável durante a segunda metade do século XIX.⁵³ Pedro Barran nos oferece dados sobre esse comércio:

Entre 1856 y 1858, por ejemplo se exportaron por el puerto de Montevideo, 300.000 cueros anuales, de los cuales el 50% pertenecían al litoral argentino y Río Grande del Sur. El 25% del tasajo enviado a Cuba y Brasil era de las mismas procedencias.⁵⁴

Para a década de 1860, ocorreu uma recuperação do gado nas estâncias uruguaias e uma maior participação da carne de charque oriental na pauta de exportações. A recuperação física dos campos estimulou a alta reprodução bovina e, conseqüentemente, uma grande produção nesse período. O charque oriental tomou conta dos portos brasileiros e cubanos, desencadeando uma queda no seu preço. Registrando-se, nesse momento, tentativas de abertura desse mercado de carne por parte dos estancieiros e saladeiros para a Europa, com o objetivo de elevar o preço dessa mercadoria, porém sem êxito, como explicita José Barran

Se enviaron expediciones a España, Gran Bretaña y Francia, pero el gusto europeo se había refinado demasiado para admitir el charque, correoso, salado e indigesto, si no se le sabía preparar. Los esclavos lo consumían porque sus amos hallaron en él un alimento barato y bueno.⁵⁵

A produção econômica da região platina servia como complemento da economia baiana. Eram as duas economias dependentes externamente. Comercializavam produtos primários entre si, conseguindo travar relações especialmente no que se refere à alimentação das camadas populares, impondo hábitos alimentares, e esses, como se sabe, difíceis de modificar, impuseram-se nas relações comerciais entre as duas regiões.

⁵³ SOUZA, Susana Bleil de. A desarticulação do comércio inter-regional na Bacia do Prata: notas para um estudo do caso saltenho. *Revista do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas*, Porto Alegre, nº 13, 1985.

⁵⁴ BARRAN, op. cit., p. 71.

⁵⁵ *Ibid.*, p. 76.

1.3. A dinâmica regional

A segunda metade do século XIX foi um período conturbado na região platina. Não procurarei aqui listar as causas dos diversos conflitos, mas traçar um painel que permita uma melhor visualização das disputas políticas de fronteiras que envolveram o Rio da Prata nesse período da história que pretendo deter-me.⁵⁶

Em meados do século XIX surgiram interesses novos, nascidos após o período de consolidação das independências em relação às metrópoles ibéricas dos anos 1820, como as inúmeras questões de fronteira, a abertura do comércio exterior e migrações, das disputas pelo predomínio econômico desenvolvido especialmente pelos portenhos, a exemplo do projeto de reconstruir o Vice - Reino do Prata sob o governo de Buenos Aires, momentos esses que marcaram a região platina.

As guerras por disputa de fronteiras entre Brasil, Uruguai e Argentina, como também pelo direito de navegar nas águas da bacia do Prata, em 1850, começaram no momento em que o governador de Buenos Aires, Juan Rosas, impôs o bloqueio dos rios da bacia platina ao comércio e à navegação de outras nações.⁵⁷

O Uruguai serviu, então, de palco de lutas, visto sua localização estratégica. As tropas brasileiras acabaram vencendo a Guerra contra Rosas e a Argentina abrindo novamente a bacia para a navegação internacional. Há uma extensa bibliografia sobre os conflitos e enfrentamentos entre o Brasil e o Prata, desde o período colonial, quando pertencentes ao Império português e espanhol, respectivamente.⁵⁸ Nos interessa aqui apreender as relações comerciais advindas nos pós-guerras.

⁵⁶POMER, Leon. *Os conflitos na bacia do Prata*. São Paulo: Brasiliense, 1979.

⁵⁷REICHEL, Heloisa J. GUTFREIND, Ieda. *Fronteiras e guerras no Prata*. São Paulo: Atual, 1995.

⁵⁸A historiografia brasileira tradicional tratou de relacionar esses conflitos. Ver: POMBO, Rocha. *História do Brasil*. São Paulo: Edições Melhoramento, 1952.; SOARES, Teixeira. *Diplomacia do Império no Rio da Prata*. Rio de Janeiro: Editora Brand, 1955.; CALÓGERAS, J. Pandiá. *Formação histórica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1972. E citamos ainda, uma nova produção acerca da diplomacia no

Com o final da Guerra, a partir de 1853, delineou-se o período de conformação definitiva das repúblicas da Argentina e Uruguai, inclusive com criação de uma nova Constituição na Argentina, sinalizando ainda, segundo a tese de Moniz Bandeira, para o “expansionismo brasileiro”

Com um território de cerca de oito milhões Km², uma população da ordem de 10 a 11 milhões de habitantes, ou seja, de cinco a mais de dez vezes superior à de qualquer outro país da América do Sul, e um aparelho de Estado capaz de empreende, internacionalmente, uma ação autônoma, tanto diplomático quanto militar, o Império do Brasil, assegurada sua tranquilidade interna, pôde então imprimir-se como grande potência, em face do Rio da Prata. E, no curso da década de 1850, o Império do Brasil impôs aos países daquela região um sistema de alianças e de acordos, que visavam não ao equilíbrio de forças, mas à consolidação de sua hegemonia, em substituição à de França e Grã-Bretanha.⁵⁹

Essa tese é reforçada pela série de acordos firmados entre os três países (Brasil, Uruguai e Argentina) durante a década de 1850, redefinindo a presença brasileira no Prata, não mas pelo uso da força militar e, sim, pelos tratados de comércio, navegação e limites. Em 1851, o Tratado de Limite, Comércio e Navegação, entre o Império e o Uruguai, com duração de dez anos, garantiu a permanência brasileira mesmo após a Guerra Cisplatina.

Art. 1º- Entende-se a aliança temporária (do convenio de 29 de maio de 1851, entre o Brazil, Entre Rios e Republica Oriental) a uma aliança perpetua, para a sustentação da independencia dos dous Estados contra qualquer dominação estrangeira.

Art. 4. Obrigação reciproca de garantirem a integridade de seus respectivos territorios.⁶⁰

Um dos interesses do Brasil nesse momento era proteger os comerciantes brasileiros no Uruguai, sendo alguns deles baianos, mantendo, assim, um importante mercado

Brasil, a exemplo de: CERVO, Amado Luiz; BUENO, Clodoaldo. A política externa brasileira - 1822-1985. São Paulo: Ática, 1986.; RODRIGUES, José Honório. Uma história diplomática do Brasil (1531-1945). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1995.

⁵⁹BANDEIRA, Moniz. O expansionismo brasileiro e a formação dos estados na Bacia do Prata: da colonização à guerra da triplíce aliança. São Paulo: Editora Ensaio, 1995. p. 157-158.

⁶⁰ BN. Seção Manuscritos. Notas sobre a República Oriental do Uruguai.

consumidor e fornecedor de mercadorias. “Com esse tratado, o Império isentava o charque uruguaio do pagamento de qualquer tarifa. A medida visava evitar o encarecimento da alimentação básica dos escravos, com reflexos sobre os custos da produção de açúcar, café, algodão”.⁶¹

Em 1856, com a Confederação Argentina, o Brasil assinava um tratado de amizade, comércio e navegação e, secretamente, travaram um pacto em que o Império auxiliaria a Confederação Argentina a reincorporar o Estado de Buenos Aires, o que só aconteceria em 1862, com o presidente Bartolomé Mitre. A partir de então, estava unificado o Estado da República Argentina.⁶² Após esse tratado com a Argentina, alguns dos seus portos também se interligavam nesse circuito comercial, como nos aponta a documentação do Consulado de Buenos Aires na Bahia a respeito do porto de Bahia Blanca na Argentina:

Tenho a honra de participar à V^a Emo. que acabo de receber de meu governo o seguinte officio que sirva de noticia às pessoas desta provincia as quais possa interessar.

“O Senado e a camara de representantes do Estado de Buenos Ayres reunidas em Assembleia geral, sancionão em valor e força de lei o seguinte

Artº 1 – Declara-se porto franco para os navios mercantes de todas as bandeiras, o porto de “Bahia Blanca” sobre o Oceano Atlântico.

Artº 2 – Ficam em consequência impostos de todo o direito de porto os navios de altomar e cabotagem que ali concorram de qualquer procedência que fossem, excetos só os impostos de praticagem, visita e patente de saúde.

Artº 3 – São igualmente livres de todo direito de alfândega pelo espaço de 5 anos, as importações e exportações de toda classe que naquele porto se verifiquem, bem entendido que esta franquicia é limitada ao consumo exclusivo e produção própria daquele distrito.

Artº 4 – No caso que a limitação de franquicias de que fala o artigo 3 não podesse fazer efetiva por causa da localidade ou outros inconvenientes do qual resultasse, prejuizo para as rendas públicas, o Poder Executivo fica autorizado para suspender aquelas, mediante um aviso antecipado de seis meses com cargo de dar conta imediata à Legislatura para que esta tome as medidas convenientes.

⁶¹ BANDEIRA, op. cit., p. 148.

⁶² A constituição argentina foi proclamada em 1853, mas Buenos Aires só se incorporou à Confederação em 1862, quando eleito o novo presidente da nação, Bartolomé Mitre, que transformou Buenos Aires como a capital argentina. Ver: LUNA, Félix. Breve história dos argentinos. Rio de Janeiro: Instituto Cultural Brasil-Argentina, 1995.

Artº 5 – O trânsito das importações que se encaminham as províncias do Interior ou as produções que vilas venham à se exportar por este porto, será regulamentado pelo Poder executivo de acordo com as leis que estão em vigor.

Artº 6 – O poder executivo proverá oportunamente as oficinas necessárias e regulamentará o conveniente, com o fim de levar a efeito as disposições da presente lei.

O Senado e a camara de representantes dei Estado de Buenos Ayres reunidas em assembléia geral sancionarão com valor e força de lei o seguinte.

Artº 1 – Fazem-e extensivas ao porto da “Vila Del Carmen”, do Rio Negro e distrito de Patagões as franquias concedidas ao porto de Bahia Blanca, sancionada pela lei nesta data de 9 de junho de 1856.⁶³

Os grandes negociantes baianos recebiam as noticias desses acordos, haja visto serem eles os primeiros a se beneficiarem da isenção de impostos sobre os seus produtos. Não por acaso, circulares do Ministério da Marinha anunciavam os acordos para a Presidência da Província:

Remetto a V. Exª os inclusos exemplares dos Tratados de amizade, commercio e navegação, celebrados com a Confederação Argentina em 7 de março, e a Republica do Paraguay em 6 de abril do corrente anno, afim de que V. Exª os trasmita à Capitania do Porto dessa Província, para dar a conveniente publicidade às disposições dos mesmos tratados, quanto à navegação fluvial.⁶⁴

Nesse momento também, os problemas enfrentados pelo Brasil na contenção ao tráfico, aguçaram a busca por outras alternativas de entrada de escravos africanos no Brasil. O porto de Montevidéu, que já possuía um importante comércio de escravos com os portos brasileiros e com a África desde o período colonial, passando pela independência até a abolição da escravidão naquela região – entre 1843 e 1846, no período da Guerra Grande, quando os escravos foram libertados para engajarem-se nas tropas do exército de Oribe - permaneceu como um porto de passagem de levas de escravos que foram introduzidos no Brasil após a proibição do tráfico, burlando a vigilância inglesa e a legislação pertinente. A bibliografia uruguaia destaca a importância do porto de Montevidéu para o tráfico ilegal de

⁶³ APEB. Consulado de Buenos Aires na Bahia. Maço 1167, 24/07/1856.

⁶⁴ APEB. Avisos recebidos do Ministério da Marinha, Maço 934, 05/09/1856.

escravos: "A pesar de todas las leyes y disposiciones dictadas para asegurar la libertad de los negros, seguía el Brasil infestando nuestra campaña con su plaga de la esclavitud".⁶⁵

Um caso clássico da historiografia do tráfico é o comércio de africanos transportados pelo navio Rio de La Plata, de bandeira uruguaia, capturado em novembro de 1834, transportando 523 escravos procedentes de Angola.⁶⁶ Pierre Veger analisando a presença africana em Montevidéu questionou a existência de uma "colônia de africanos livres" naquela cidade, considerando que tal fato nada mais era que uma forma de "importar escravos para passá-los em seguida fraudulentamente ao Brasil. Os africanos são ostensivamente importados na "Banda Oriental" com contratos de trabalhadores livres e permissão do governo de Montevidéu."⁶⁷



Mapa del tráfico de negros desde África y Brasil al Río de la Plata

Fonte: VALDES, Ildelfonso Pareda. El negro en el Uruguay – pasado y presente. Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay, Montevidéu, n. XXV, 1965.

⁶⁵ ACEVEDO, Eduardo. Anales históricos del Uruguay. Montevidéu: Barreiro y Ramos, 1934, volume III, p. 433.

⁶⁶ BETHELL, Leslie. A abolição do tráfico de escravos no Brasil. A Grã – Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos. 1807-1869. São Paulo: EDUSP, 1976, p. 139.

⁶⁷ VERGER, op. cit., p. 370.

Em 1856, quando da proibição e intensificação da perseguição ao tráfico de escravos pelos ingleses, em documento confidencial do Ministério da Marinha ao presidente de província da Bahia, apontava para0 as relações com a república uruguaia, ao afirmar que:

O facto de se admittirem escravos a matricula nos navios nacionais para portos estrangeiros tem dado logar à questões desagradáveis, quando os ditos escravos desertão e procurão prevalecer-se do favor da legislação dos paizes que não reconhecem a escravidão, e convido evitar semelhante questão, sempre difficeis e odiosas, e mesmo o prejuiso dos proprietários de escravos julgo acertado recomendar a Vossa Excelência para que o force a Capitania do Porto dessa província que nos despachos das embarcações para taes portos, a excepção do Estado Oriental, com quem temos tratado, que nos garante a entrega dos desertores e escravos, não admitta a sua matricula marinheiros que não sejam livres, fazendo comprehender aos donos dos escravos o risco, que correm de os perder, e que quando por meios brandos, não consiga convencê-los se negue a conseção da matricula.⁶⁸

O tratado a que se refere o documento é um dos quatro acordos firmados entre Brasil e o Uruguai em 1851, já descritos. Esse tratado era o de extradição reciproca de criminosos e desertores e de devolução de escravos ao Brasil. Assinado na Corte pelo Imperador e pelo representante uruguaio, o advogado Andres Lamas em 12 de outubro de 1851, no qual a república oriental reconhecia o principio de devolução dos escravos pertencentes a súditos brasileiros que, contra a vontade dos seus senhores, fugiam para o território uruguaio.

O acordo feria a constituição uruguaia, que garantia proteção a todos os seus habitantes, sejam eles estrangeiros ou não e contrariava o principio da abolição dos escravos, já ocorrida no mesmo território. Na sua grande maioria, esses escravos pertenciam aos rio-grandenses e, ocasionalmente, eram escravos vindos nas embarcações mercantis saídas do norte do país em direção ao Prata. Os navios também funcionaram

⁶⁸ APEB. Avisos recebidos do Ministério da Marinha. Maço 934. 31/01/1856.

como rotas de fuga para escravos que se fizeram passar por marinheiros livres e se engajaram no trabalho marítimo.⁶⁹ Posteriormente, em 1860, o Uruguai não renovou esse tratado, exigindo, especialmente dos proprietários brasileiros da fronteira, que respeitassem a abolição da escravidão no território uruguaio.

No procederá V.S. a registrar contacto alguno por servicio personal com colonos de color introducidos del Brasil, sin serle antes presentada por el colono la carta de libertad que justifique su condición de hombre libre. Los peones deberán ser traídos a la presencia de V.S. y les hará saber que en la República no hay esclavos, y que ellos como los demás habitantes son completamente libres, sin outra obligación para com su patrón que las que se imponen por el contrato.⁷⁰

A não renovação do tratado de comércio e navegação (1851) deve ser entendida no contexto de recuperação da economia uruguaia após o fim da Guerra Grande e a pressão dos saladeiristas orientais contra a concorrência das charqueadas brasileiras do Rio Grande do Sul, que recebiam boa parte do gado pela fronteira, sem pagar nenhum imposto ao Estado uruguaio e utilizando-se da mão-de-obra escrava, mais barata que a mão-de-obra livre das repúblicas do Prata. A partir de 1861 foi estabelecido um pequeno imposto para o gado entrado em pé pela fronteira, contribuindo para o aumento da comercialização da carne uruguaia – de melhor qualidade e mais barata - nos mercados de todo o Império, até o final do século XIX.⁷¹

Esses acordos vieram no sentido de ampliar as relações comerciais e políticas entre o Brasil e o Prata, beneficiando muitos dos comerciantes que, com a interrupção do tráfico, buscavam outras fontes lucrativas de negócios, num momento de febre comercial de norte a sul do país. E a Bahia não ficaria distante das discussões e aplicações desses tratados, com as repúblicas do Rio da Prata ganhando cada vez mais destaque nas suas pautas de

⁶⁹ RODRIGUES, Jaime. *Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (séculos XVIII e XIX)*. Revista Brasileira de História, São Paulo, vol. 19, nº 38, 1999.

⁷⁰ MACHADO, op. cit., p. 78.

importação, assumindo o abastecimento de carne salgada para quase a totalidade do norte do Brasil.

A integração econômica, estabelecida através da circulação de mercadorias, insere-se em uma das etapas da integração pois, mesmos que os Estados nacionais latino-americanos e, em especial, no Prata, tenham se constituído numa perspectiva de aumento de suas fronteiras, em detrimento das fronteiras do outro, o segundo quartel do século XIX firma-se como aquele da consolidação da integração econômica.

⁷¹ BARRAN, op. cit., p. 89.

CAPÍTULO II

COMÉRCIO E COMERCIANTES NA BAHIA E NO PRATA

O presente capítulo objetiva estudar o comércio entre as duas regiões, a partir dos comerciantes envolvidos, das embarcações que circulavam entre os portos do Prata, do Rio Grande e de Salvador após 1850 – quando da assinatura dos tratados de comércio e navegação – entre as três nações e a repercussão no comércio externo nessas regiões.

Os tratados de comércio, analisados no primeiro capítulo, liberavam as águas platinas às embarcações brasileiras e beneficiaram enormemente a economia do Império, especialmente a província do Rio Grande, com a isenção de impostos sobre o gado em pé vindos do Uruguai. No Brasil nutria-se a esperança de que os charqueadores e comerciantes suprissem o comércio de charque para as outras províncias do Império, objetivo não alcançado, pelo menos até o final do século XIX, quando pudemos localizar o porto da Bahia abastecido pela Argentina, o Uruguai e o Rio Grande do Sul.

O comércio externo estava estruturado em alguns procedimentos que uniformizavam as transações, tais como a cotação do câmbio, o valor do frete, os informes de preços, qualidade e quantidade existentes dos produtos, que geralmente eram divulgados pelos periódicos e almanaques que circulavam nas praças comerciais, além de serem negociados casa a casa.

As compras e vendas no comércio colonial não eram realizadas em sua maioria através do pagamento com moedas. “No comércio português dos séculos XVII e XVIII, as letras de risco e as carregações são modos de comerciar muito frequentes, sobretudo se o

comércio é por via marítima”.¹ As carregações eram um dos instrumentos financeiros utilizados pelo comércio português para fazer circular suas mercadorias de um porto a outro.

As carregações descreviam a mercadoria a ser enviada ao porto de descarrega e a mercadoria a ser trocada, se não fosse vendida a dinheiro de contado, ou transformada em letra de risco a ser levada ao porto de origem.²

Os primeiros comerciantes, estabelecidos nas duas regiões, foram principalmente agentes administrativos coloniais, que possuíam mecanismos de defesa a uma possível denúncia, utilizando a própria estrutura das províncias como escamoteamento das atividades ilícitas. Alice Canabrava localizou o primeiro a travar relações comerciais entre o Brasil e o Prata, ainda que ilegalmente.

Coube a um prelado português, o bispo Francisco Vitória, a iniciativa de exportação de produtos de Tucumán para o Brasil e a tentativa de concatenar as atividades ilegais isoladas em rudimentar organização de contrabando para explorar o comércio entre o Brasil e o Rio da Prata.

(...)

Em 1587 enviou ele um navio ao Brasil, destinado a adquirir mercadorias na Baía; os objetivos comerciais da expedição estavam mascarados com propósitos de trazer jesuítas da cidade da Baía e de descobrir a rota de navegação para o Brasil. Segundo Cárcano, foi esse navio o primeiro a efetuar navegação ao Norte do Rio de Janeiro, partindo do Rio da Prata, custeado com recursos inteiramente locais. Levava cerca de 30.000 pesos em prata e ouro.³

Os principais produtos de exportação e importação entre essas regiões eram: o comércio de escravos, de gêneros alimentícios (arroz, sal, açúcar da Bahia e Pernambuco; pimenta, azeite, vinho de Portugal) e produtos manufaturados (móveis, como cadeiras de escritório do Brasil, além de cal, telhas, tijolos e madeira de construção, inexistente nos pampas) para o Prata; farinha de trigo, a prata (advinda de Potosi), carnes salgadas e sebo

¹ NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. “Letras de Risco” e “Carregações” no comércio colonial da Bahia (1660-1730). Salvador: UFBA, 1977, p. 6.

² Ibid., p. 11.

para o Brasil. Em 1639, quando ocorreu uma crise de abastecimento na Bahia – aliás constantes na colônia – remeteu o governador da Bahia para o Rio da Prata, quatro navios em busca de gêneros alimentícios, no qual foi atendido com prontidão.⁴

O comércio de abastecimento vigorou, desde o período colonial, como uma alternativa das distintas províncias à escassez de produtos básicos na alimentação da população. De negócios esporádicos e ilegais, passaram a uma constância legalidade, desenvolvendo estruturas mais sólidas e duradouras, como o dos transportes através do sistema de consignação de navios e de casas comerciais que perdurariam durante todo o século XIX, nas transações comerciais com o Rio da Prata. Esse processo está inserido na mundialização dos mercados, a partir, para a América Latina, da construção dos Estados nacionais no alvorecer do século XIX.

A partir de 1807, a presença crescente de embarcações da região do Prata como também saída do porto de Salvador em direção àquela região é freqüente, além daquelas que seguiam para a Europa e a África. Das 360 embarcações chegadas no porto de Salvador, 101 (28%) se deslocaram para os portos do Sul, sendo que 3 para Laguna, 8 para Montevideú e 90 para o Rio Grande. O fluxo é igualmente intenso na saída de embarcações com destino a aqueles portos. Dos 353 saídos, 86 destinavam-se ao sul, representando cerca de 24% dos navios.⁵

Estruturou-se, a partir daí, um sistema comercial organizado principalmente a partir da ingerência da maior potência estrangeira no período, a Inglaterra. A libra esterlina, portanto, era a moeda principal para os negócios e estava constantemente anunciado nos jornais seu valor correspondente à moeda nacional. Para o Uruguai, encontramos referência

³ CANABRAVA, op. cit., p. 82.

⁴ *Ibid.*

⁵ BN, Seção Manuscritos. Mapa de entrada e saída do porto da Capitania da Bahia no ano de 1807.

de permissão de circulação de moeda brasileira, além da libra inglesa,⁶ ampliando as condições comerciais entre os comerciantes brasileiros e orientais. O patacão⁷ – moeda de prata, corrente no Brasil - durante algum tempo, graças à criação do Banco Mauá⁸ no Uruguai, circulou também nos demais países da Bacia do Prata, contribuindo para o crescimento da base econômica brasileira no Prata. Os estados do Prata, especialmente o uruguaio, buscava solução para a escassez de moedas, especialmente para os negócios exteriores. A legislação vigente autorizava então que:

Para las operaciones de volumen se utilizaban monedas extranjeras de oro u plata; la ley del 23 de junio de 1854 autorizó expresamente la circulación en todo el territorio de la República de las monedas de plata u oro del Brasil, los Estados Hispanoamericanos, España y Francia – estableciendo un régimen bimetalista – y fijó una tabla de equivalencias con el peso nacional corriente.⁹

Os comerciantes baianos, portanto, poucos obstáculos encontraram, do ponto de vista monetário, para o estabelecimento de casas comerciais e pontos de venda na região platina. No Prata, um periódico de importante circulação no período, o Comercio del Plata, veiculava notícias da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco, numa seção no jornal chamada Parte Comercial.

La sección comercial, a la que consagra diariamente un espacio equivalente a la parte noticiosa, presenta el cambio del oro en las bolsas de Londres, París y Rio de Janeiro: las cotizaciones de aduana y el movimiento marítimo. Incluye

⁶ MILOT, Julio e BERTINO, Magdalena. Historia económica del Uruguay. Montevideo: Fundación de Cultura Universitaria, tomo II 1996, p. 422.

Essa moeda equivalia a 960 réis. No Segundo Reinado houve, com a expansão comercial, um aumento da emissão do papel moeda em função da falta de metais preciosos para a fabricação de moedas de grande valor e pela intensa falsificação das moedas de cobre.

⁸ O Banco Mauá fundou seu primeiro banco em Montevideo, ampliando logo a seguir sua sede para outras agências nas cidades de Salto, Paysandu, Mercedes e Cerro Largo, além de conquistar do outro lado do rio da Prata, na Confederação Argentina as cidades de Rosario e Gualeguaychú.

⁹ ABADIE, Washington Reyes; ROMERO, Andrés Vázquez. Crónica general del Uruguay: la modernización. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, tomo V, 2000, p. 95.

também frequentes estadísticas sobre importaciones y exportaciones comerciales.¹⁰

Em outras seções, como a Marítima, era anunciada a chegada e a saída das embarcações, dentre muitos da Bahia.

*Bahia el 23 pasado, bergantin brasilero Principe Americano, 270 toneladas, capitán Juan Francisco de Santos, 19 de trip., à F. Buxareo, com 224 pipas caña, 60 sacos arroz, 120 alqueires 60 dienos cacao com 261 arrobas, 31 libras, 15.000 cajas leña; al capitán, 30 barricas com 144.900 cigarros.*¹¹

Na seção de Avisos Marítimos, os proprietários de embarcações anunciavam as partidas e os destinos, noticiando os navios que se destinavam à Bahia “admitiendo carga y pasajeros para ambas cosas”, demonstrando a participação baiana no circuito comercial platino.

Na Bahia, os principais jornais de circulação e divulgação comercial desse período eram o *Jornal da Bahia*, o *Commercial* e *A Voz do Comercio*, que, igualmente, vinculavam notícia da região do Prata, como as mercadorias mais comercializadas e as transações das mesmas. Em 1870, encontramos na seção Comércio e Navegação:

*As transações efetuadas esta quinzena foram todas limitadissimas.... Os pedidos de sal para o Uruguay e as poucas entradas que tem havido melhoraram a posição d'este artigo, e os preços, quer para o consumo, quer para reexportar, subiram, mas é de crer que essa alta não seja duradoura pela moderação dos trabalhos das charqueadas.*¹²

Os anúncios de embarcações para o Prata também eram constantes nestes periódicos, haja visto a dinamização comercial e a rapidez com que os novos navios a vapor cruzavam os mares, transportando um número maior de pessoas e mercadorias.

¹⁰ WEINBERG, Felix. *Florencio Varela y el Comercio del Plata. Bahía Blanca: Cuadernos del Sur - Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, 1970, p. 264.* Esse periódico começou a circular em 1845, sob a direção de Florencio Varela, com sede em Montevideo. Circulava diariamente, menos aos domingos.

¹¹ BNU, *Jornal Comercio del Plata*, 10/10/1852.

Real Companhia de Paquetes. Rua Nova do Commercio, n. 1

O paquete inglez La Plata deve chegar sexta-feira 30 do corrente, depois da demora precisa, prosseguirá pelo Rio de Janeiro e Montevidéo para Buenos-Ayres, carrega para esses portos, e as passagens tem 25% de abatimento sendo de ida e volta d'entro de 6 meses, os carregadores para Europa devem prevenir a agencia antes da partida do paquete para o Sul afim de segurar sua carga.¹³

2.1. Veleiros e vapores: entre o antigo e o moderno

Entre 1850 e 1889, encontramos vários tipos de embarcações, como os patachos, brigues, lugares, escunas, barcas, sumacas, polacas, hiates, galeras - embarcações destinadas à mercancia e às transações comerciais, especialmente o de alimentos, saídos da Bahia e se dirigindo ao Sul e a região do Prata, carregados de açúcar, aguardente de cana, tabaco, sal, cacau e farinha.

Segundo Stuart Schwartz¹⁴ a duração de uma viagem de Salvador para Buenos Aires era de 21 dias, sem contar que muitas vezes ocorriam paradas nos portos do Rio de Janeiro e Rio Grande. Pode-se, então, estimar uma viagem de 30 a 40 dias. Com o advento das embarcações a vapor (na segunda metade do século XIX), o tempo de viagem reduziu em muito, variando de 3 a 20 dias com escalas.

Nos mapas de entrada e saída de embarcações da Policia do Porto de Salvador, encontramos a duração da viagem para uma boa parte dos navios, alguns chegando a levar 54 dias, vindo de Montevidéu. O brigue nacional Goa consignado a Marinho e Cia, com 225 toneladas de carne,¹⁵ e outros ainda com duração de 84 dias, o maior periodo encontrado na documentação, como foi o caso do iate português Novo São Lourenço, consignado a Costa e Filhos e Cia, casa comercial baiana, trazendo 118 toneladas de

¹² APEB, Jornal da Bahia, 27/04/1870.

¹³ APEB, Jornal da Bahia 28/09/1870.

¹⁴ SCHWARTZ, Stuart B. Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p.161.

¹⁵ APEB, Mapas de saída e entrada de embarcações. Maio 3194-2, 13/11/1868.

charque.¹⁶ Porém esses casos são a exceção, normalmente as viagens duravam de 25 a 30 dias.

As pequenas embarcações “eram usadas para enviar mensagens urgentes, para o transporte de soldados ou de cargas menores, ou percíveis nos casos em que a rapidez era essencial”.¹⁷ O ir e vir dessas pequenas e eficazes embarcações apontavam Salvador ainda como uma praça comercial de navios, tradicional na construção de bons navios desde o período colonial. Na documentação da Intendência da Marinha, encontramos negociantes comprando embarcações para o Rio da Prata.

Em additamento ao officio que tive a honra de dirigir a V. Ex^a com a data de antes de hontem, dando parte do resultado das indagações que fis, para achar pequenas embarcaçoens, que demandem pouca agoa, proprias para o serviço do Rio da Prata, tenho a honra de participar a V. Ex^a que esta manhã fui ver a Escuna americana Aphcus consignada a Eldiridege Nicherson, chegada hontem a este porto, e achei-a mui propria para o intento, he nova, e muito bem construída, pedem por ella a somma de seis contos de reis. Outrosim participo a V. Ex^a que a Escuna do Exmo Visconde de Pirajá he igualmente optima para aquelle efeito, e o Correio Leopoldina poderá também servir para canhoeira, huma vez que se compre algum dos pequenos barcos indicados no citado meu officio para substitui-lo. Ao sr. D. Nuno Eugenio de Lopes e Leilbiz.¹⁸

Como afirma o historiador uruguaio Julio Milot é “...un fenómeno que se manifiesta a nivel mundial es la relativamente lenta sustitución de los veleros por el barco a vapor”¹⁹. Para o comércio marítimo, essa é uma mudança relevante nas relações entre as regiões portuárias. Até a década de 1870, os navios a vela conservaram certa importância por sua agilidade e sua grande oferta nos portos, ocorrendo logo depois um predomínio dos vapores e as consignações voltadas para eles. Num trabalho pioneiro sobre o comércio entre o

¹⁶ APEB. id., Maço 3194-3, 19/01/1876.

¹⁷ RUSSEL-WOOD, op. cit.

¹⁸ APEB, Intendência da Marinha, 14/04/1823.

¹⁹ MILOT, op. cit., p. 314.

Brasil e o Uruguai, o cônsul do Brasil no Uruguai em 1929, Henrique Vasconcellos comenta a respeito dos anos de 1877 e 1878.

Aqui vê-se que tanto na entrada, quanto nas saídas, à exceção de dois exercícios, enquanto o número de navios diminui, aumentou-se a tonelagem. Esse contraste é devido aos vapores de grande capacidade, que, pela presteza de suas viagens e redução dos fretes, excluem os navios de vela da concorrência, reduzindo o seu número e deixando-os circunscritos a poucos e determinados gêneros para transportar, que exigem estiva que não lles dão os vapores²⁰

Encontramos nos mapas de saída e entrada de embarcações da Bahia a presença dos vapores europeus, especialmente também a partir de 1870, porém sem alcançarem o predomínio das embarcações a vela, na sua grande maioria brasileiras. Foram os ingleses os primeiros a introduzir as embarcações a vapor na América, sendo a Argentina um dos países que mais dependeu dos investimentos ingleses para o crescimento de sua economia, inclusive em produtos industrializados e navios.²¹ Destacam os historiadores Reyes Abadie e Romero que:

En los primeros años de la República, llegó a funcionar un servicio de vapores que unía a Montevideo con Buenos Aires; el poco volumen del tráfico hizo fracasar la iniciativa y los barcos a vela siguieron haciendo la mayor parte de los viajes, hasta que, hacia la década dei sesenta, el vapor inglés "Iquique" comenzó a atender la carrera entre ambas ciudades y la cuenca del Plata.²²

De fato, tanto na Bahia quanto no Prata, encontramos um crescimento do número de embarcações a vapor, a partir de 1860, quando entre Buenos Aires e Montevideu abriram-se as iniciativas para a criação de Companhias de Vapor, que comunicassem diariamente

²⁰ VASCONCELLOS, Henrique Pinheiro de. *Uruguay-Brasil: commercio e navegação 1851-1927*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1929, volume II.

²¹ LYNCH, John. As repúblicas do Prata da Independência à Guerra do Paraguai. IN: BETHELL, Leslie (org.). *História da América Latina: da independência a 1870*, São Paulo: Edusp, v. III, 2001.

²² ABADIE; ROMERO. op. cit., p. 79.

esses dois portos, e mais ainda as cidades em torno dos rios, como Rosário, Corrientes e Assunção, no Paraguai.

Tabela II

Vapores saídos da Bahia
para a região do Prata (1867-1889)

Ano	Destino	Tipo de embarcação
1867	Montevideu/Buenos Aires	Vapor Inglês
1867	Rio da Prata	Vapor Inglês
1867	Buenos Aires	Vapor Inglês
1867	Montevideu	Vapor Inglês
1868	Montevideu	Vapor Oriental
1869	Rio da Prata	Vapor Italiano
1870	Rio da Prata	Vapor Inglês
1873	Rio da Prata	Vapor Francês
1873	Rio da Prata	Vapor Francês
1873	Montevideu	Vapor Francês
1873	Rio da Prata	Vapor Francês
1873	Rio da Prata	Vapor Inglês
1875	Rio da Prata	Vapor Alemão
1875	Rio da Prata	Vapor Inglês
1875	Rio da Prata	Vapor Inglês
1876	Rio da Prata	Vapor Inglês
1876	Rio da Prata	Vapor Inglês
1876	Buenos Aires	Vapor Francês
1876	Rio da Prata	Vapor Inglês
1876	Rio da Prata	Vapor Alemão
1877	Rio da Prata	Vapor Alemão
1877	Rio da Prata	Vapor Alemão
1879	Rio da Prata	Vapor Francês
1879	Rio da Prata	Vapor Alemão
1884	Montevideu	Vapor Francês
1888	Rio da Prata	Vapor Francês
1888	Buenos Aires	Vapor Argentino Rebecador (Rocu)
1888	Buenos Aires	Vapor Argentino Rebecador (Mitre)
1888	Buenos Aires	Vapor Inglês
1888	Rio da Prata	Vapor Inglês
1889	Rio da Prata	Vapor Inglês

Total de vapores - 35

Vapores saídos da região do Prata
para a Bahia (1870 e 1889)

Ano	Saída	Tipo de embarcação
1870	Montevideu	Vapor Norueguesa
1870	Buenos Aires	Vapor Italiano
1873	B.A./Montevideu	Vapor Alemão
1873	Rio da Prata	Vapor Alemão
1873	Rio da Prata	Vapor Inglês
1875	Rio da Prata	Vapor Francês
1875	Rio da Prata	Vapor Inglês
1875	Buenos Aires	Vapor Inglês
1875	Buenos Aires	Vapor Inglês
1875	B.A./Montevideu	Vapor Inglês
1876	Buenos Aires	Vapor Alemão
1876	Rio da Prata	Vapor Inglês
1876	B.A./Montevideu	Vapor Inglês
1876	Buenos Aires	Vapor Alemão
1876	Buenos Aires	Vapor Inglês
1876	B.A./Montevideu	Vapor Francês
1877	Rio da Prata	Vapor Inglês
1877	Buenos Aires	Vapor Inglês
1877	Rio da Prata	Vapor Inglês
1879	Buenos Aires	Vapor Francês
1879	Buenos Aires	Vapor Inglês
1879	Buenos Aires	Vapor Alemão
1880	Buenos Aires	Vapor Francês
1884	Buenos Aires	Vapor Alemão
1884	Rio da Prata	Vapor Francês
1884	Buenos Aires	Vapor Inglês
1884	Montevideu	Vapor Alemão
1884	Buenos Aires	Vapor Inglês
1884	Buenos Aires	Vapor Francês
1885	Rio da Prata	Vapor Francês
1885	Rio da Prata	Vapor Inglês
1888	Rio da Prata	Vapor Inglês
1888	Rio da Prata	Vapor Inglês
1888	Rio da Prata	Vapor Inglês
1889	B.A./Montevideu	Vapor Inglês
1889	B.A./Montevideu	Vapor Alemão
1889	Buenos Aires	Vapor Alemão
1889	Rio da Prata	Vapor Inglês

Total de vapores - 37

Fonte: APEB: Mapa de saídas e entradas de embarcações da Polícia do Porto da Bahia.

Como a tecnologia empregada na fabricação dos navios a vapor, a maioria pertencia aos grandes negociantes e empresários europeus, que ampliaram o número de passageiros e o espaço para o transporte de mercadorias, incrementando assim, a atividade marítima como uma grande fonte de capitais. Destaca-se na tabela a presença de dois vapores do Prata, um uruguaio e outro argentino, região já inserida nos investimentos ingleses e no aumento da utilização dos vapores em substituição às embarcações a vela.

2.2. Produtos, produtores, revendedores e consumidores.

A comercialização dos produtos pouco diferiu do fim da era colonial. O charque platino, o sebo e o couro – exportados a partir de Buenos Aires e Montevidéu – e o açúcar e seus derivados como o aguardente, tabaco, arroz, farinha e cacau (esse despontando como importante produto de exportação na segunda metade do século XIX) – comercializados pelo porto de Salvador – constituíram as mercadorias mais importantes desse período. Analisemos as duas mercadorias, que de um e outro lado, representavam nas tabelas de importação e exportação das distintas regiões, os produtos mais procurados e tradicionalmente comercializados: a carne seca e o açúcar

O interesse dos grandes produtores de gado no Prata pela produção de charque decrescia em relação aos outros derivados bovinos. O couro e o sebo tinham amplo mercado na Europa e melhores perspectivas de preços altos. O mercado consumidor da carne de charque platina era os escravos e a população pobre do Brasil e de Cuba, ou seja, esse produto supria as necessidades das camadas mais baixas da população e eram vendidos a preços muito baixos. A disposição dos produtores e intermediários em manter o charque na pauta de exportação advinha do fato de já possuírem um mercado consumidor garantido e amplo, haja visto a predominância da população pobre e escrava nessas duas regiões.

A carne importada pelo Brasil era desembarcada em três portos: Rio de Janeiro, Salvador e Recife e tinha, a partir destes, uma ampla rede de comercialização, fazendo a sua distribuição para o interior e pelo comércio interprovincial. Salvador, por exemplo, abastecia boa parte das praças comerciais de Aracaju e Maceió e, ainda do seu litoral, como Ilhéus e Caravelas, atingindo também os sertões, através dos tropeiros e caixeiros viajantes.²³

Os preços e a oferta deste produto variou muito durante a segunda metade do século XIX, sofrendo com os fatores internos como com as crises de superprodução, aumentando, assim, a oferta e diminuindo os preços. na década de 1850, até o quase total fechamento dos portos brasileiros ao charque rioplatense nas últimas décadas, em virtude da epidemia do cólera *morbis* que assolou a Argentina, prejudicando as relações comerciais (os ciclos epidêmicos são tratados no Capítulo III) e ainda com a abolição da escravidão no Brasil (1888) e em Cuba (1898).

Como afirmou o historiador rio-grandense Guilhermino Cesar “sem o charque da área platina e sulriograndense, dificilmente a Ilha de Cuba com sua numerosa escravaria e o nosso Nordeste açucareiro teriam alcançado, na economia capitalista, tão grande influência no movimento de trocas”.²⁴ A sustentação da base alimentícia desses escravos permitiu, assim, aos produtores e comerciantes do açúcar fazerem projeções e ampliarem seus lucros. Num sistema que não permitia a expansão de outras culturas agrícolas, era necessário um mercado de abastecimento, que não comprometesse a produção de exportação. Esse foi o papel do sul platino em relação ao norte do Brasil. João Fragoso estabeleceu uma diferença “hierárquica” dos alimentos consumidos no Brasil colônia, e que no período imperial sofreria algumas mudanças.

²³ MATTOSO, id., 1978, p. 244.

o açúcar branco e mascavo, gênero voltado para a exportação; o trigo, mercadoria ligada ao abastecimento interno, dirigido particularmente para o consumo das camadas médias e superiores da sociedade colonial; o charque e a farinha de mandioca, alimentos que consistiam em itens básicos da dieta das camadas populares e dos escravos.²⁴

A carne de charque, juntamente com a farinha era item fundamental na alimentação dos escravos. Rico em proteínas, barato, de fácil preparo e de longa durabilidade, aspectos importantes pois a maioria dos produtos se decompunha muito rapidamente devido ao clima tropical, converteu-se em hábito alimentício de todas as camadas sociais cubanas e brasileiras.

O açúcar, produto tradicional baiano, mesmo com as diversas crises ocorridas, vigorou nas pautas de exportação como a principal mercadoria comercializada. Porém, outros centros, como o Rio de Janeiro e Pernambuco também exportavam o açúcar para o Prata e, segundo informações do *Jornal Comercio del Plata* e do cônsul brasileiro Henrique Vasconcelos, o açúcar baiano raramente atingia preços mais altos do que o das outras partes do Brasil.

De três pontos do Império exporta-se açúcar para aqui, da Província do Rio de Janeiro, da Bahia e de Pernambuco, o desta província é tido e havido pelo melhor dos três por ser mais seco, alvo, e mais convenientemente envasilhado, o da Bahia é considerado o pior e por isso tem menos extração e obtém menor preço. O desconceito em que está é devido em parte a defeitos de fabricação, em parte ao envasilhamento em grandes e pesados caixões, sistema adotado desde tempos imemoriais, também seguidos pelos exportadores de Havana e que embaraça muito a venda pela dificuldade que oferece de ser conduzido por terra principalmente, dificuldade que não oferece o açúcar de Pernambuco, o qual por algum tempo guardado uncede e muda inteiramente de cor e gosto.²⁵

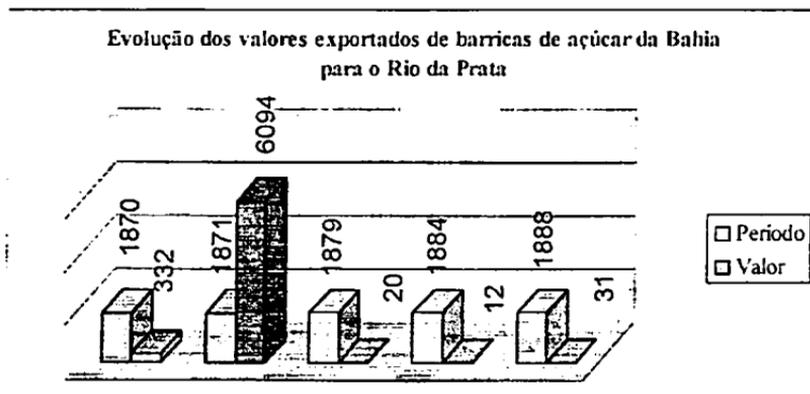
²⁴ CESAR, Guilhermino (org.). RS: Economia e Política. Porto Alegre: Editora Mercado Aberto, 1970, p. 09.

²⁵ FRAGOSO, João Luis R. Homens de grossa ventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998, p. 38.

²⁶ VASCONCELLOS, op. cit.

Ainda assim, a comercialização do açúcar nos aponta a importância de uma mercadoria sobre a qual gravitou grande parte da montagem da economia na colônia, especialmente do Recôncavo baiano e que se manteve num processo de continuidade/permanência até o final do século XIX, nas relações econômicas da Bahia.

GRÁFICO I



Fonte: Relatórios da Associação Comercial da Bahia (1870-1889).

Vale ressaltar a importância da província do Rio Grande do Sul para os negociantes baianos. No período colonial, era o caminho de acesso ao contrabando no Prata. A partir do século XVIII e XIX, firma-se como região produtora de charque, deixando de ser apenas ponto de contrabando e passando a competir no mercado interno brasileiro com os produtores platinos, convertendo-se, desde muito cedo, numa zona de enfrentamento e

integração com os castelhanos.²⁷ Interessa-nos especialmente o porto de Rio Grande, donde os produtos baianos entravam e a carne seca saía em direção aos portos brasileiros e as importantes áreas de charqueadas em Pelotas e Jacuí.

lattes transportavam couros salgados, charque, sebos pelos rios Pelotas e S. Gonçalo até o porto do Rio Grande, de onde eram exportados para Rio de Janeiro, Salvador e Havana.²⁸

Segundo Moniz Bandeira, em 1854, o Rio Grande do Sul não atendia nem a terça parte do consumo de carne seca no Brasil, que excedia o volume de mais de um milhão de arrobas por ano. Portanto, a presença do Prata no intercâmbio comercial brasileiro foi expressivo nessa segunda metade.²⁹ Destaca o historiador Elmar Manique o porque desse predomínio:

Sabemos que a província utilizava-se, ainda, de métodos de produção atrasados, tendo-se em vista os já atingidos pelos produtores platinos. Ora, com um sistema de produção realmente mais compensador e de melhor preparo, podiam os platinos, concorrer e dominar o mercado internacional (principalmente Cuba) e mesmo exportar com preços mais baratos, até mesmo para o centro do Brasil. A economia do charque do Rio Grande do Sul dependia, fundamentalmente, das crises e percalços que viessem a ocorrer no Prata (Argentina e Uruguai) e que prejudicavam a produção e exportação de seus produtos.³⁰

Para o comércio com a Bahia, podemos perceber uma relação de equilíbrio e interesses entre o Rio Grande e os portos do Prata, uma vez que as embarcações muitas vezes dirigiam-se para esses locais simultaneamente, com uma tendência de preços mais baixos para o charque platino, pelo próprio desenvolvimento de suas charqueadas e a

²⁷ Vale destacar a obra de Fernando Henrique Cardoso, *Capitalismo e escravidão no Brasil meridional – o negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977. Uma das teses deste trabalho é a de que o Rio Grande do Sul teria se projetado na economia nacional a partir da implementação do trabalho escravo, e que o desenvolvimento das charqueadas só foi possível com o enorme fluxo de servís para essa área.

²⁸ FLORES, Moutyr. *História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Nova Dimensão, 1993, p. 119.

²⁹ BANDEIRA, op. cit.

superação nas técnicas de produção. Porém, é válido destacar a concorrência das charqueadas da Confederação Argentina, da República Oriental do Uruguai e da Província do Rio Grande, como afirma Lília Medrano:

Para os países do Prata a meta se centralizava em consolidar sua presença nos mercados brasileiros e cubanos, enquanto que, para a província gaúcha era preservar sua permanência no mercado nacional. Neste dilema se debateram por muitos anos os três estados produtores e a causa gaúcha foi utilizada, muitas vezes, como um recurso político pelo governo Imperial Brasileiro.³¹

Diferencia ainda a produção nas duas regiões a utilização da mão-de-obra escrava no Rio Grande do Sul, que dificultava a racionalização da sua economia e mostrava-se vulnerável quando da transição da mão-de-obra servil para a livre.

Commercio – Importação

Charque – a existência é de 50.500 sendo 21.000 do Rio Grande e 29.500 do Rio da Prata. A do Rio Grande vende-se de 4#500 a 5#400 e a do Rio da Prata de 3#600 a 5#400.³²

Além do charque, o Rio Grande fornecia ainda farinha em tempos crise para a Bahia, com destacou Ellen dos Santos Ribeiro em seu trabalho sobre o abastecimento de farinha em Salvador entre 1850 e 1870.³³

2.3. Comerciantes baianos na região platina: perfil e destino.

Os principais comerciantes que faziam consignação na praça de Salvador eram: Joaquim Pereira Marinho, Francisco José Godinho, Antonio Ferreira Pontes e Francisco Broxado Chaves. Além destes, outros comerciantes, principalmente após 1870 e nas

³⁰ SILVA, Elmar Manique da. Ligações externas da economia gaúcha (1736-1890). IN: RS: Economia e Política. Porto Alegre: Mercado Aberto, (199?), p. 69

³¹ MEDRANO, op. cit., p. 23.

³² APEB. Jornal da Bahia. 06/01/1870.

últimas décadas do século XIX, participavam ainda que esporadicamente deste comércio, que analisaremos no decorrer do capítulo, tais como Francisco Fernandes Mesquita, Antonio Jose de Souza Belens, Manoel Jose Bastos, Francisco Cardoso e Silva, Jose Rodrigues da Costa e Raymundo Pereira de Magalhães.

Responsáveis do abastecimento de uma cidade cuja hinterlândia quase nada produzia os mercadores tinham os meios de impor sua dominação através da manipulação das quantidades e da qualidade dos gêneros ofertados à população.³⁴

Esses negociantes eram os maiores na praça comercial de Salvador. Como veremos, os mais destacados comerciantes eram de origem portuguesa. Mesmo com a predominância de estrangeiros, como os ingleses e alemães, no comércio baiano, os portugueses e brasileiros destacaram-se como os de maior número nas transações com o Prata, ainda que utilizassem embarcações estrangeiras à consignação para enviarem e trazerem os produtos desse comércio.

Os portugueses ainda dominavam, pelo menos numericamente, a praça comercial baiana nos anos cinquenta do século XIX, tendo tal domínio diminuído no final do século. Deve ser considerado também o fato de que, a esta altura, alguns comerciantes lusos tinham sido substituídos nos negócios pelos seus próprios filhos, muitos dos quais optaram pela cidadania brasileira.³⁵

Um outro dado, não menos importante, era o de que muitos desses comerciantes possuíam sua própria frota mercante, contribuindo muito para o exercício uma prática marítima por excelência nessa segunda metade do século XIX, o comércio exterior:

³³ RIBEIRO, Ellen Melo dos Santos. Abastecimento de farinha da cidade do Salvador: aspectos históricos. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1982.

³⁴ MATTOSO, id., 1978, p. 247.

³⁵ MONTEIRO, Tania Penido. Portugueses na Bahia na segunda metade do século XIX: imigração e comércio. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1982, p. 106.

O prestígio do grupo comerciante português na Bahia baseava-se na continuidade das relações comerciais mantidas com Portugal, e estava intimamente relacionado com o domínio que alguns dos seus membros tinham deste instrumento econômico que é o transporte marítimo. Vale lembrar que a posse de embarcações tinha, nesta época, relevância primordial numa cidade de localização estratégica para a navegação a vela e um ponto chave para distribuição de mercadorias a vasta área circundante.³⁶

As fontes utilizadas para a identificação desses comerciantes foram os inventários e testamentos. Alguns não foram possíveis a localização dessa documentação, por inexistência no Arquivo Público do Estado da Bahia, fazendo com que recorrêssemos a bibliografia específica sobre os mesmos.

Os testamentos, como muitas vezes era feito de memória, referiam-se a dívidas que deveriam ser mais bem examinadas por meio de papéis deixados pelo testador. Já os inventários pós-morte, quando completos, são mais elucidativos, porque permitem acompanhar o esforço dos testamentários em acertar as contas em nome dos herdeiros.³⁷

Considerando essa análise das fontes, privilegiamos os inventários, sem desprezar, todavia, os testamentos. Neles podemos encontrar a origem do comerciante, seus bens, incluindo embarcações e imóveis, os produtos armazenados para a venda, suas dívidas e créditos nas praças comerciais as quais se relacionavam, além de ter encontrado em um dos inventários, algumas cartas trocadas de dois comerciantes, com informes sobre a situação do comércio.

O comerciante português Joaquim Pereira Marinho estabelecido na praça de Salvador, como traficante ilegal de escravos mantinha intenso comércio de carne seca com o Sul, utilizando esta mercadoria na implementação das transações comerciais com a costa africana. Em 1831, ocorreu a primeira tentativa de extinção do tráfico internacional de

³⁶ *Ibid.*, p. 109.

³⁷ FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e o comércio das Minas setecentistas*. São Paulo: Hucitec, 1999, p. 109.

escravos, porém sem muita repercussão, até 1850, quando do acirramento dos conflitos diplomáticos entre a Inglaterra e o Império, e da perseguição aos navios que faziam o tráfico. Mesmo assim, Pereira Marinho continuou atuando no tráfico durante “o período de maior repressão, tanto dos ingleses quanto do governo brasileiro (1845-1855), sem nunca ter sido julgado pela justiça brasileira como ocorreu com alguns traficantes do Rio de Janeiro”,³⁸ daí ter permitido a ele se estender nesse tipo de comércio e acumular uma das maiores fortunas da cidade do Salvador no século XIX.

Possuía uma companhia de comércio denominada Marinhos & Cia, fundada em 1849, cujos investimentos estavam concentrados no comércio de cabotagem³⁹ e no comércio exterior. Desde 1850 até 1875, encontramos embarcações da sua propriedade dirigindo-se para os portos do Sul, mais freqüentemente, o Rio Grande e Montevideu⁴⁰

Com o fim do tráfico e as proibições e perseguições advindas da legislação, manteve seu comércio nestes portos, afastando-se paulatinamente do tráfico e dedicando-se ao “empréstimo de dinheiro a juros altos, a compra de navios e imóveis urbanos, a compra de monte-mores e execução de hipotecas”,⁴¹ ao comércio das carnes e de outros produtos que circulavam neste circuito, tornando-se um dos grandes monopolistas da carne de charque na Bahia.

Montevideu, como já evidenciou os estudos sobre o tráfico de escravos,⁴² serviu como porto de passagem de escravos para o Brasil, durante o período de 1831 a 1850, daí os vínculos estabelecidos desse comerciante na região. Cristiana Lyrio destaca que:

³⁸ XIMENES, Cristiana Ferreira Lyrio. Joaquim Pereira Marinho: perfil de um contrabandista de escravos na Bahia – 1828-1887. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1999, p. 67.

³⁹ A cabotagem consiste na navegação costeira ou entre cabos e portos do mesmo país.

⁴⁰ APEB, Portaria de embarcação, Polícia do Porto.

⁴¹ XIMENES, op. cit., p. 94.

⁴² Ver: BETHELL, id., 1976. VERGER, id., 1987. VALDES, Ildelfonso Pereda. El negro en el Uruguay: pasado y presente. Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay, Montevideu, n. XXV, 1965.

Henry Fox, embaixador britânico no Rio de Janeiro, no final do ano de 1834, escrevia ao primeiro ministro inglês, Lord Palmerston, chamando a atenção que tomava o comércio de escravos em Montevidéu. O governo uruguaio tinha licença para importar 'colonos negros' e era através desse subterfúgio que os africanos vindos da África eram introduzidos em Montevidéu e reexportados para o Brasil.⁴³

É importante evidenciar o papel do porto de Montevidéu na primeira metade do século XIX, como já explicitado no primeiro capítulo. Com as perseguições e a inviabilidade da permanência desse tipo de comércio, Pereira Marinho voltou-se quase exclusivamente para os negócios da carne. Ele já utilizava desse produto como "moeda de troca" na Costa dos Escravos, passando paulatinamente a ser um dos monopolistas do charque na praça comercial de Salvador.

A demanda de consumo das carnes produzidas no sul, especialmente no Rio Grande, não conseguia abastecer satisfatoriamente as praças atendidas pelo comércio de Pereira Marinho, como Sergipe, Alagoas e Pernambuco, fazendo com que ele se instalasse em Montevidéu e passasse a empenhar-se em manter aceso esse fluxo comercial. Junta-se a isso a assinatura de um segundo tratado comercial do Brasil com o Uruguai em 1858, isentando de impostos o charque uruguaio no território brasileiro, sendo aplicado até 1861, quando do rompimento do mesmo.⁴⁴ Esse rompimento explica-se pela reestruturação do estado uruguaio e de sua economia, após dez anos sem guerra civil, através da projeção do porto de Montevidéu com o comércio de trânsito. Portanto, o novo governo pretendia acabar com a hegemonia brasileira no Uruguai

negou-se a renovar com o Brasil o Tratado de Comércio e Navegação que expirou em 12 de outubro de 186 e, ao desembaraçarem-se-lhe as mãos, instituiu o imposto sobre as exportações de gado em pé para o Rio Grande do Sul. Tais disposições feriram os interesses dos estancieiros gaúchos.⁴⁵

⁴³ XIMENES, op. cit., p. 60.

⁴⁴ MILOT, op. cit., tomo I, p. 148.

⁴⁵ BANDEIRA, op. cit., p. 109.

O Rio Grande do Sul, que dependia de 75% do gado uruguaio para a produção do charque, agora teria que concorrer em desvantagem com o Prata. Esse fato desenvolveu ainda mais o comércio entre a Bahia e o Prata, pois seus comerciantes iam buscar no Prata as vantagens perdidas com o charque riograndense.

Dentre as atividades de Pereira Marinho no Prata encontra-se uma atividade diplomática, tendo o mesmo sido Vice - Cônsul da Argentina na Bahia no período de 1851 a 1865. Um decreto imperial de 1851 regulamentava as atribuições dos agentes consulares no Brasil, revelando os favorecimentos e vantagens recebidas por esses cargos.

Art. 1º. Os Agentes Consulares, isto he, os Consules e Vice-Consules estrangeiros no Imperio, tendõ obtido o Exequatur Imperial para as suas nomeações, exercitarão livremente as funcções de natureza administrativa proprias do seu cargo, que, sem offensa das Leis do paiz, lhes forem incumbidas por seus Governos. Compete-lhes favorecer e promover a navegação e commercio legal dos seus nacionaes, protege-los contra medidas illegais; assisti-los em suas justas pretensões perante as Autoridades locais; recorrer, no caso de denegação de justiça da parte dellas, ao Governo Imperial por intermedio do Agente Diplomatico da sua Nação, ou directamente, se o não houver; representar pelo mesmo modo sobre as medidas adoptadas, que affectem ou tendão a prejudicar o commercio e a navegação do seu paiz; e finalmente praticar actos administrativos, taes como receber as declarações, protestos, termos e outros documentos que lhes apresentaram os Capitães de navios da sua Nação; legaliza-los, passar certificados, fazer escripturas de contractos maritimos, de casamentos entre os seus nacionaes, e outros desta natureza, segundo seus Regulamentos, ou ordenanças dos seus Governos.⁴⁶

Mesmo que sua atividade estivesse mais concentrada em Montevidéu, se beneficiou dessa posição, fazendo constantes viagens comerciais ao Rio da Prata. Esse fato é revelador do poderio desse grande comerciante, que pôde obter um cargo politico de relativa importância e ampliar suas atividades econômicas a partir do uso das informações adquiridas no exercicio do vice-consulado.

Tendo de fazer uma viagem para o Rio da Prata para cuidar nos negócios da minha casa comercial rogo à V.^a Ex.^a queira ter a bondade de me mandar tirar o respectivo passaporte. O meu procurador bastante Sr. Alberto Scherrenberg fica entretanto encarregado dos negócios deste Consulado.⁴⁷

Após o seu desligamento do consulado da Argentina, deixou como sucessor o próprio filho, Joaquim Elizio Pereira Marinho, até o ano de 1875. Este acumulava ainda o cargo encarregado do Consulado da Venezuela durante o ano de 1869. Seu filho seguiu a tradição dos negócios com o Sul, evidenciada nas correspondências do Consulado, quando também informava viagens para aquela região.

Em aquiescencia aos desejos que manifesta V. Ex.^a seu favor de hoje, levo ao seu conhecimento os seguintes esclarecimentos.

Estou no exercício do Consulado argentino desde 20 de janeiro de 1863 e no da Venezuela como encarregado do Consulado desde 5 de julho de 1869 até agosto do mesmo ano, e como Consul interino desde 14 de dezembro do mesmo ano.⁴⁸

Percebe-se, assim, que a família perpetuava-se não somente no ramo mercantil, mas ainda nos cargos políticos. Beneficiavam-se do título que ostentavam e asseguraram durante quase toda a segunda metade do século XIX o comércio com o Sul platino. Quando em viagem ao Rio da Prata, era substituído pelo seu pai, o Barão de Pereira Marinho, na década de 1870.⁴⁹

Além do comércio, Pereira Marinho possuía também uma frota de embarcações: brigues, polacas, patachos e barcas,⁵⁰ todos referidos muitas vezes na documentação a serviço dos negócios da carne. Nessas embarcações levava-se do porto de Salvador

⁴⁶ Decreto nº. 855, Palácio do Rio de Janeiro em 08 de novembro de 1851. Paulino José Soares de Sousa, impresso na Typografia Nacional.

⁴⁷ APEB, Correspondência do Consulado da Argentina na Bahia ao presidente de província, 19/05/1854.

⁴⁸ APEB, Consulado argentino na Bahia, maço 1167, 07/10/1870.

⁴⁹ APEB, *idem*, 20/03/1873.

⁵⁰ Esses tipos de embarcações são tipicamente mercantes; pequenas, ligeiras, geralmente com dois a três mastros, com capacidade para o transporte de passageiros e carga.

diversos produtos, principalmente a cachaça, o açúcar, o tabaco e o sal, produtos muito consumidos na campanha uruguaia e argentina, entre a população mais pobre.

Marítima – Entrada

Bahia, el 20 de pasado, polacra brasileira Marinho, 261 toneladas, capitán José Martínez da Silva Viann, 14 trip., a Felix Buxareo, com 186 pipas aguardiente, 165 barricas azucar blanca 62 idem terciada y 1500 rajas leña.⁵¹

Ao chegar no porto de destino, muitas vezes o navio consignado passava muitos dias ancorado por muitos motivos: abastecimento para o retorno, espera de compradores para a sua carga ou interesse em comprar mercadorias com preços mais vantajosos. A polaca Marinho, no ano de 1857, como noticia o periódico uruguaio Comercio del Plata chegou no porto de Montevideu consignada a Cruzet y Fernandes, sem descrição de carga. Noticia-se a chegada dessa embarcação no dia 11 de agosto e seu retorno no dia 05 de setembro do mesmo ano. Retorna para a Bahia com “3.500 quilos de carne tasajo, 50 cueros de potro seco”⁵², o que explica a demora, haja visto a quantidade de mercadoria adquirida. Pereira Marinho, com essa quantidade de charque embarcada, facilmente conseguia manipular sua oferta na praça comercial da capital baiana, reforçando uma das características destacada pela historiadora Tânia Penido Monteiro, isto é, o caráter monopolista e açambareador desses comerciantes.

No comércio com portos do Rio Grande do Sul e da região platina, a importação de xarque tornou-se praticamente monopólio do grupo português na Bahia, tendo o produto grande aceitação no comércio local por integrar o regime alimentar de escravos. Joaquim Pereira Marinho teria disputado tal monopólio nesta província com o gaúcho Pedroso de Albuquerque. No entanto outros grandes comerciantes portugueses da praça, como Francisco José Godinho, também participavam deste tipo de comércio.⁵³

⁵¹ BNU, Jornal Comercio del Plata, 14/05/1853.

⁵² BNU, Jornal Comercio del Plata, 05/09/1857.

⁵³ MONTEIRO, op. cit., p. 123.

Na documentação da Policia do Porto encontramos uma denúncia do monopólio da carne seca pelo comerciante Pereira Marinho, o qual ao chegar do porto de Montevideú com um carregamento de charque, teria iniciado a descarga e logo depois suspendendo a mesma descarga com o objetivo de gerar a falta do produto no mercado local e provocar o encarecimento no seu valor. Uma instrução da Provincia de 1878 punia, com um imposto de 2% sobre o valor do carregamento de charque, os navios que chegando ao porto demorassem a descarga por mais de vinte dias, evitando assim a produção artificial da carestia do produto.

Marinhos Companhia, consignatários da Escuna Dinamarqueza – Anine - , procedente de Montevideó, com carga de xarque, recorrem para a V. Excia da decisão da Inspeçtoria da Alfandega que impoz ao dono d'aquella mercadoria a multa de 2%, além de declaral-o sujeito a igual imposto sobre o valor do carregamento, na forma do art.º 19 das Instruções de 10 de outubro do anno passado.

Não negão os recorrentes que, depois de vendida e descarregada parte da carga da Escuna, ficou por alguns dias interrompida essas descarga por não terem apparecido compradores para o resto do xarque: - o que negão, porém, é que a interrupção da descarga, quando motivada por essa causa ou por outra independente da vontade do dono da mercadoria ou de seus representantes.

E foi por isso que, prevendo a hypothese de dar-se começo à descarga dentro dos 20 dias, e desejar-se suspendel-a indefinidamente sophismando assim a lei. - sabiamente entendeu o governo dever nas Instruções de 10 de outubro prevenir essa hyphotese, e punil-a muito mais severamente do que a primeira, isto é, impondo n'aquelle caso, além do imposto, uma multa.

Evidente é, porém, que, por isso mesmo que impunha uma pena duplamente grave, não podia o Governo ter em vista equiparar a simples interrupção involuntaria da descarga à suspensão voluntaria , porque isso seria collocar no mesmo pé actos inequiparaveis. E, pois, é somente quando se verifica que o dono do xarque nega-se a vendel-o, que se pode com justiça impor-lhe a pena.

Quando, porém, isso não se verifica, não tem nem pode ter applicação o art.º 19 das Instruções.

Assim, no caso vertente, ocorria que, além de muitos outros navios de xarque, pertencentes ou consignados à casa dos Recorrentes, a saber: Marinho 6º, Marinho 7º, Marinho 9º, Marinho 13, Voluntaria e Adelaide.

Ora, comprehende-se facilmente que, não podendo apparecer ao mesmo tempo compradores para todos os carregamentos, nem podendo os Recorrentes estabelecer preferencia na venda dos de alguns navios em prejuizo dos de outros, tinha forçosamente de ficar interrompida em um ou alguns delles a

venda e a conseqüente descarga até que esgotados os carregamentos preferidos pelos compradores, tivessem os outros possibilidades de encontrar sahida.

Foi isto exactamente o que motivou a ficar interrompida apenas, e não suspensa, porque os Recorrentes nenhuma ordem derão no sentido de suspender-se ali a venda a quem a pretendesse, e desde que não apparecerão compradores, não havião elles de alugar em terra um deposito para remover a carne para ali, no que só haveria onus para elles, sem alcance algum em relação à lei, que deseja activar a venda, e não tem nem pode ter em terra, egi que fique guardada.

E, pois, os recorrentes esperão e pedem a V. Excia que digne-se dar provimento a este recurso e reformar a decisão recorrida.⁵⁴

Como um comerciante experiente, Pereira Marinho recorre dessa decisão algumas

vezes, tendo porém que pagar a citada multa de 2% no valor da carga. O documento ainda revela que num intervalo de dois meses aparece no livro de movimento portuário “ter desde o dia vinte de maio até vinte e três de junho do corrente anno, achavão-sc descarregando dez navios consignados a Marinhos Companhia, com carga de xarque”, evidenciando o grande dominio do mesmo nesse comércio.

O documento aponta também para o aluguel de depósitos em terra, que eram na verdade os trapiches. Sua função era a de transporte e armazenamento das mercadorias vindas do exterior e de outras provincias. Os trapicheiros – os proprietários desses estabelecimentos – cobravam caro o aluguel, sem muitas vezes oferecer a infra-estrutura necessária para uma boa acomodação dos produtos, principalmente os alimentícios. Em Salvador, os trapiches situavam-se na cidade baixa, próxima ao porto, para facilitar o processo de armazenagem.⁵⁵ Os comerciantes preferiam vender toda a sua mercadoria ainda em pleno mar, com o navio ancorado no porto, diminuindo assim as despesas com o aluguel de trapiches

O Comendador Francisco José Godinho, português de nascimento, foi um dos grandes comerciantes baianos no século XIX. Como evidenciou Tânia Penido, ele era

⁵⁴ APEB. Licença para carregar e descarregar. Polícia do Porto. Maço 3183. 03/06/1879.

⁵⁵ ROSADO, op. cit., p. 38.

possuidor de uma das grandes fortunas portuguesas na Bahia, com mais de quarenta e uma casas listadas no seu inventário, morou na Bahia por quase toda a sua vida. Possuía duas casas comerciais, uma em Salvador e outra em Santo Amaro. Sua sociedade chamava-se Godinho Paulo & Cia, que tinha de lucros até a sua morte 287:884\$621 réis.

Francisco José Godinho, um português de grande prestígio na sociedade baiana, tendo sido inclusive Provedor da Santa Casa de Misericórdia da Bahia e membro da diretoria da Associação Comercial, era dono de vários navios, que transportavam para Salvador xarque do Rio Grande do Sul.⁵⁶

Morava na freguesia do Pilar, que segundo Ana Amélia Nascimento era “residência de muitos portugueses ou brasileiros adotivos, onde instalavam com suas famílias, ou onde moravam no local dos seus negócios”.⁵⁷ O Pilar estava ainda situado nas proximidades da Cidade Baixa e próximo do porto de Salvador, o que serviu de atrativo para esses antigos negociantes, pois recebiam mais velozmente as notícias da chegada e saída de embarcações e da oferta e procura de mercadorias.

Até 1866, ano de sua morte e, mesmo depois, a sua firma Godinho Paulo & Cia realizou intenso comércio com o Prata e com o Rio Grande. Consta no seu inventário a existência de gêneros do seu comércio, tais como vinhos portugueses e açúcar, sendo o de maior quantidade em molhados o item da carne, “trinta e oito arrobas e vinte quatro libras de carne que avalia a dous mil e duzentos reis cada uma e todas uns oitenta e cinco mil duzentos e cincoenta reis 853250”.⁵⁸

O testamento ainda registra que:

conforme o contracto social registrado no Tribunal do Commercio com a firma Gomes e Moreira.... depois de alguns annos de avultados negocios com Pereira e Vianna do Rio Grande tivemos uma divida que ainda hoje existe, e desnudo-

⁵⁶ MONTEIRO, op. cit., p. 111.

⁵⁷ NASCIMENTO, Ana Amélia Vieira, *Dez freguesias da cidade do Salvador: aspectos sociais e urbanos do século XIX*. Salvador: Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1986, p. 91.

⁵⁸ APEB, Seção Judiciária, n. 03/1030/1499/10.

Ihe em minha consciencia dois contos e tanto que agora não sei em centavos, que consta em credito nos meos livros.

Essa observação condiz com o fato dos testamentos serem feitos “de memória”, e o que é mais importante é que essa informação, estando no testamento, não aparece mais no inventário, o que indica um não cumprimento dos anseios do comerciante em quitar sua dívida perante um outro negociante do Rio Grande.

Um exemplo da circulação dessas embarcações nos portos do Sul é o caso dos brigues brasileiros Feliz Americano e Almeida. Ambos eram consignados à firma Godinho Paulo & Cia e encontramos essas mesmas embarcações nos portos da Barra do Rio Grande e de Montevideú, no ano de 1858, indicando daí as possibilidades do comerciante em negociar seus produtos em duas praças distintas e com preços e ofertas igualmente distintos.

Nas carregações, a firma Godinho & Cia transportava vinhos para o Rio Grande e importava carne de Montevideú. Vendia-se e comprava-se onde eram colocados os melhores preços e produtos.

A partir de 1841, um decreto da presidência da província exigia que 2/3 da marinhagem nos navios fossem de nacionais. Caso isso não ocorresse, deveriam pedir permissão à Intendência da Marinha, o que resultou em diversos pedidos para o engajamento de marinheiros de outras nacionalidades, indicando o destino e o consignatário do mesmo. O Comendador Godinho entrou com vários desses pedidos:

Francisco José Godinho tendo de fazer seguir para o Rio da Prata, o Brigue Felicidade, e para o Rio Grande do Sul, a Barea Ligeira, para os quaes não tendo sido possível engajar marinheiros nacionaes para firma alguma, vem por tanto o supplicante impetrar de V. Excia. A graça de poder matricular estrangeiros, visto os referidos navios estarem carregados e promptos a

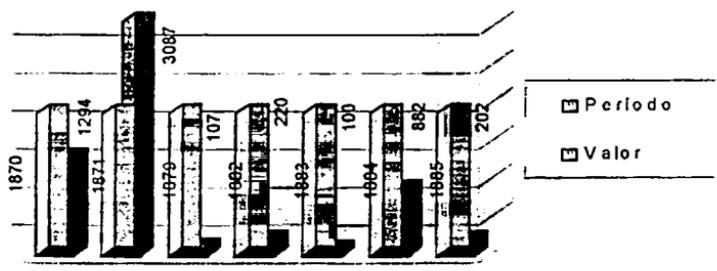
seguirem seus destinos, por tanto para V. Excia digne-se defferir-lhe com a costuma de justiça.⁵⁹

Na mesma documentação, encontramos outros produtos comercializados por Godinho, na região de destino a exemplo de... "30 pipas de cachaça e 60 feixes de açúcar". O aguardente aparece assim como outro produto muito procurado pelo mercado platino, porém já sofrendo com a concorrência de outras nações. Henrique Vasconcellos comenta para a década de 1860 que

A nossa é considerada inferior à de Havana, não obstante ter sido a sua importação maior. Seu consumo seria duplo se não viesse ela envasilhada em grandes pipas, como outrora só ia vir a de Espanha, cujos exportadores, há tempos a esta parte, mui acertadamente tem enviado esse liquido em pequenas vasilhas, como sejam barris, garrafões, etc. circunstância que muito facilitou o seu consumo e vulgarização pela campanha, em prejuizo de nossa aguardente, única então conhecida no interior do país, onde hoje sofre ela não só a concorrência de Havana, mas ainda das bebidas alcoólicas e fermentadas, que por preços ínfimos vai a Europa vulgarizando ainda pelos lugares mais longinquos da República⁶⁰

GRÁFICO II

Evolução dos valores exportados de aguardente (pipas) da Bahia para o Rio de Prata



Fonte: Relatórios da Associação Comercial da Bahia (1870-1889)

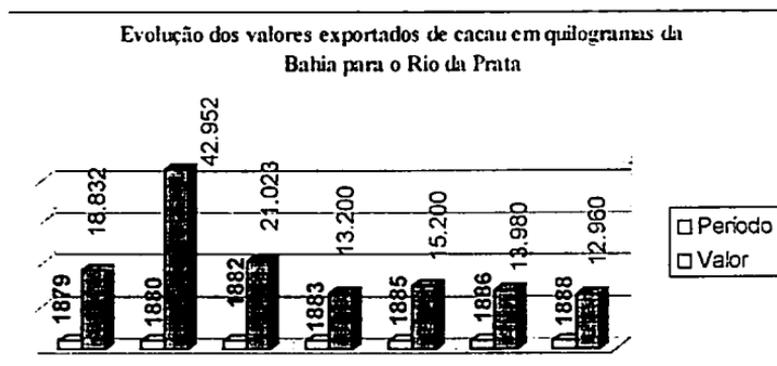
⁵⁹ APEB, Série Viação-Navegação, Maio 5066, 22/10/1853.

⁶⁰ VASCONCELLOS, op. cit., p. 98.

O cacau, produto tradicionalmente associado aos finais do século XIX e princípio do XX, desponta nas tabelas dos produtos de exportação da Bahia, desde o final da década de 1870 como uma mercadoria que ganhou espaço e se consolidou entre os produtos de maior importância para Bahia no mercado europeu, mas também nos mercados platino e americano.

Vale recordar que esses anos que medeiam o início do século e a década dos anos 30 assinalam a fase de consolidação da economia cacaueira na Bahia, cuja produção conferiu ao Brasil o título de maior produtor mundial, no ano de 1910, e que para o Estado passou a representar cerca de 45% das rendas de exportação.... No entanto, o desfalque produzido pela falência dos produtos tradicionais, o açúcar e o fumo principalmente, era maior que o aporte econômico dos novos gêneros.⁶¹

GRÁFICO III



Fonte: Relatórios da Associação Comercial da Bahia (1870-1889).

Um outro “negociante na Cidade da Bahia” era Antonio Ferreira Pontes. Igualmente nascido em Portugal, tinha ações no Banco da Bahia, no Banco Mercantil, na Sociedade Trilhos Urbanos e Sociedade do Comércio, o que significa ser um comerciante de muitos

cabedais e prestígio na cidade, investindo já no capital financeiro e no setor industrial, com a criação de sua fábrica de tecidos. A sua firma era em sociedade com outro comerciante, Francisco Fernandes de Mesquita, denominada Pontes & Cia. Era um homem com formação intelectual, haja visto ser um bacharel em Ciências Físicas e Matemáticas e engenheiro geógrafo e civil pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro.

Localizaram-se muitos navios consignados à Pontes & Cia em direção ao Prata e ao Rio Grande. Em 1876, ele afastou-se da Bahia por motivos de saúde, indo para Portugal e lá falecendo um ano depois. Porém seu inventário só foi terminado em 1888, tendo por motivo as desconfianças da viúva do comerciante perante os procedimentos adotados pelo seu sócio Fernandes de Mesquita nas questões de liquidação da firma e da conduta do mesmo na ausência do Sr. Ferreira Pontes

No seu inventário existem anexados algumas correspondências entre os dois sócios. Mesmo com a chegada da imprensa e a grande difusão desse meio de comunicação na segunda metade do século XIX, as correspondências circulavam entre comerciantes. Em situações vividas como as do comerciante Antonio Ferreira Pontes, era reativado o circuito de cartas para troca de informações e ‘gentilezas’ entre os sócios negociantes. Como destaca Júnia Furtado:

*esforçavam-se por informar a situação dos mercados, das vendas, acertavam contas, relatavam o rol de mercadorias recebidas e vendidas. Ao mesmo tempo, revelavam o cotidiano em que viviam e procuravam informar-se das novidades de além-mar.*⁶²

Estava em jogo, ainda, nessas correspondências a amizade entre os comerciantes. A amizade era sempre cobrada em troca de serviços ou em deferências em situações precisas.

⁶¹ GARCEZ, Angelina Nobre R. Associação Comercial da Bahia 175 anos: trajetórias e perspectivas. Rio de Janeiro: Ed. Expressão e Cultura, 1987, p. 31-32.

⁶² FURTADO, op. cit., p. 105.

O sócio mandava notícias do andamento dos negócios da carne ao mesmo tempo em que questionava por sua saúde, saudando-o sempre como “o seu companheiro e velho amigo”. Existe um total de quatro cartas emitidas por Francisco Fernandes Mesquita. A correspondência do inventariado não constava no mesmo.

Para um ano, essa quantidade de cartas é considerada alta, haja visto a distância de Portugal para a Bahia, porém nota-se também o desenvolvimento dos serviços dos correios, que levavam as notícias e correspondências em todo o Império e, especialmente, para a Europa, onde a grande quantidade de agente diplomáticos brasileiros exigiam rapidez das informações.⁶³ O trecho abaixo foi a primeira correspondência anexada no inventário do sr. Ferreira Pontes.

Os negócios da carne neste fim de ano não podem dar vantagens como eles lá pelo Sul calculam em razão de matarem pouco neste mês e no vindouro, pois aqui nos vale são os do Rio da Prata terem pouco e venderem a preços elevados, por que se eles matassem porção e suprissem o nosso mercado, de certo não se poderiam salvar os custos. Neste mês temos tido trovoadas e bastante chuva, e isto tem causado grande atraso nas vendagens das carnes no mar, e tão bem na fabricação dos assucares, mas, disem todos que tem favorecido as plantações para a safra vindoura, e beneficiado bastante a firma.⁶⁴

Mais uma vez, confirma-se a idéia de que o mercado baiano era abastecido pelas estâncias do Sul e as campanhas platinas. Quando da crise de uma, recorria-se a outra, tendo sempre em vista as taxações do câmbio e dos preços. Sobre a crise apontada pelo comerciante no período, esclarece Julio Milot que houve uma redução na produção de carne, por fatores internos, como a queda no estoque bovino pela guerra civil e pela epidemia que atingiu o gado uruguaio e fatores externos como a política protecionista do

⁶³ BANDEIRA, op. cit.

⁶⁴ APEB, Seção Judiciária, Inventário de Antonio Ferreira Pontes, nº 05/2179/2648/02.

Brasil, que passou a taxar o charque platino com direitos de importação que comprometiam 26% do valor do produto final.

O sócio comerciante continuou a tratar dos negócios da carne em suas correspondências, antes porém atualizando seu “companheiro e amigo” dos acontecimentos sociais e políticos da Bahia no ano de 1876:

Antehontem casou-se a filha do Chichi Ribello com o Leão da loja de Capelista, e tão bem se casou a filha do Desembargador Innocencio com o Doutor Araujo, filho de Araujo que foi thesoureiro da Thesouraria Provincial e que queria ser deputado...⁶⁵
O “2 de Julho” este anno correo muito bem e não me consta que houvessem desordens, pelo menos o sangue não chegou à Calçada – isto posso eu garantir.⁶⁶

Havia uma certa exigência nas informações oferecidas pelas cartas. Na verdade, o Sr. Ferreira Pontes era o sócio majoritário da firma e o Fernandes de Mesquita devia explicações do comércio e do andamento dos negócios:

Estamos d'accordo sobre o tomar parte do interesse em carregamento de carnes somente com as pessoas indicadas, e até com essas mesmo, nem sempre, pois hontem dissemos a Paiva que entediamos ser melhor não carregar de conta a Theodora, e fretala, do que fazer a vontade aos charqueadores pagando 3.800 rs por genero que aqui se vende o melhor entre 4.000 e 4.500 rs, e que achando se o Santo Antonio 2º em viagem para la, seria bastante carregar, e depois lá iria o S. José para carregar mais tarde. O Sr. Augusto escreveo aos Tigres que o Maria Clementina só deveria carregar de conta se os preços baixassem a 3.200 e se o genero fosse bom como da viagem passada. Na verdade esse negocio de carne tem dado, e dará ainda prejuizos não pequenos a muitos que forão animosos demais: pois os Baltazar Oliveira e Tigres que comprarão bastante, perderão muito, e para nós é de sentir que estejamos abarrotados para a vendagem, não havendo bastante sahida, e para maior atraso temos tido rigoroso inverno de seguidos dias de chuva ao mar agitado que nada deixa fazer em alguns dias. Já havia se pedido a remessa do dinheiro que temos em Buenos Ayres, mas o cambio é tão desfavoravel que não o fizerão mesmo para o Rio de Janeiro que quasi sempre apparecem saques, e resolveu se esperar a ver se melhora, ou se baixarem o preço das carnes mais tarde tomar parte em alguma carga.⁶⁷

⁶⁵ Ibid., p. 361-362, 04/07/1876.

⁶⁶ Ibid., p. 363-364, 08/07/1876.

⁶⁷ Ibid., 08/07/1876.

A inconstância era uma realidade nas casas comerciais de Salvador e a fragilidade no armazenamento e conservação das mercadorias punham os negociantes em sérios riscos de grandes prejuízos. O charque, apesar de ser um produto de maior durabilidade, se mal acondicionado acelera seu processo de decomposição, mesmo quando o tasajo

no requeria bodegas especiales en los barcos ni ninguna clase de transporte apropiado. Ello la daba una gran autonomia a su exportación, facilitando la competencia entre todos los navios que deseaban asegurarse la carga.⁶⁸

Porém, como já demonstra em sua última carta ao sócio-amigo em Portugal, um certo otimismo em relação ao negócio da carne, anunciando as boas novas do mercado.

Nosso mercado de xarque tem melhorado, por em quanto não esperamos muitas cargas que me vai parecendo terão de sustentar as loucuras de pagarem no Rio Grande 4#500 reis @. Digo loucura, porque na verdade assim o intendo, mas tão bem resolvi entrarmos nella com o interesse de uma Quarta parte em um carregamento que disem Tigre e Irmão ser bom para vendermos, pois agora somente contamos com as cargas do Maria Clementina Theodora, e da Favorita consignada pelo Cardia, e o Maia está encarreirando os navios para Pernambuco por estarem ali bons preços – o Ingratidão foi para lá.⁶⁹

Francisco Fernandes Mesquita cria, após o falecimento do seu sócio, a sua própria firma Fernandes Mesquita & Cia, continuando com os negócios de carne seca com o Rio Grande do Sul e o Prata, mas dedicando-se ainda à indústria de tecidos. Possuía ações no Banco da Bahia e do Banco Auxiliar da Classe, Banco Mercantil, Banco Econômico da Bahia, Companhia Transportes Urbanos, Estrada de Ferro Franc-Road de Nazareth, Companhia Aquaria S. Amarense, Companhia Interesse Público, Companhia Aliança, Companhia Industrial da Estancia. No testamento, declara ser irmão da Ordem Terceira de São Francisco, do Senhor dos Afflitos e da Santa Casa de Misericórdia. Pertenceu ao grupo

⁶⁸ BARRAN, J. P. *História rural del Uruguay moderno*. Montevideo, 1967-1978, p. 115-116.

⁶⁹ APEB, op. cit., p. 367-368, 20/09/1876.

de comerciantes que começava, a partir dessa segunda metade do século XIX, a investir no capital financeiro e industrial na Bahia.⁷⁰

Em 1879, dois meses antes do processo contra a suspensão da descarga de charque dos navios consignados a Pereira Marinho, já analisado, Fernandes Mesquita também foi multado em 2% pelos mesmos motivos. O patacho espanhol *Jayme Millet* consignado à sua firma Fernandes Mesquita & Cia, com carregamento de carne seca e couro,⁷¹ vindo do Uruguai, chegava ao porto de Salvador no dia 23 de janeiro e justificava-se:

Dando começo à venda da carne reconhecerão os supplicantes que não tinha ella aceitação no mercado que estava abastecido desse genero e de boa qualidade, e resolverão remeter o alludido carregamento, no mesmo navio, para Pernambuco.

Na ocasião de despachar-se a carne exigia a Inspectoria d'Alfandega o pagamento de Rs 1:852:496, importancia do imposto de dous por cento sobre o valor do carregamento, de addiconaes de tres por cento, e de multa de dous por cento de conformidade do artº 19 das Instruções citadas, como tudo verá. V. Exa dos documentos que a esta acompanhão sob números 1 e 2.

V. Exa, illustrado como é, chegará à evidencia de que não tem applicação ao caso vertente a disposição do citado artº 19 das Instruções, que trata de estabelecer uma penna, no intuito d'impedir o monopolio e a consequente carestia do genero alimenticio de primeira necessidade.

Prohibe, pois, o citado art. 19, que, começada a descarga, não possa ser suspensa a mesma descarga, para que não fique o mercado privado da concorrência do genero.

No caso de que se trata, porem, assim não aconteceo, o contrario teve lugar, por que o Mercado abastecido com genero da nova safra não dêo consumo e aceitação ao genero velho e de máo beneficio como erro o deste carregamento.

Com effeito, a descarga não foi suspensa: a venda do genero principiou a ser feita, o genero esteve no mercado, a elle concorreu não sendo, porem procurado, teve de ser despachado para o mercado de Pernambuco, onde preferem o genero mais barato, afim de que podesse ser procurado ali e consumido nos mercados do Norte, e como é permittido, especialmente sendo genero vindo do estrangeiro, que uma vez pagando os direiros de consumo, podem ser despachados, sem onus para qualquer porto do Imperio, assim se faz o despacho e se pagarão os direiros e multa exigida, sob protesto do direito de reclamação.

⁷⁰ FUNDAÇÃO DE PESQUISAS. A inserção da Bahia na evolução nacional: 1ª etapa 1850-1889. Salvador: 5 vols., 1978.

A polícia do porto estava atenta neste ano de mudança nas medidas de combate contra o encarecimento dos produtos básicos da alimentação baiana. O documento mostra ainda a recorrência a essa prática não apenas do grande monopolista – Pereira Marinho – mas também de outros negociantes que buscavam ganhar o mercado e os lucros do comércio da carne.

Ressalta-se aqui, para além da problemática da carestia dos alimentos provocada pelos grandes negociantes, a importância do porto de Salvador como “praça de distribuição de mercadorias importadas que alimenta regiões longínquas graças ao desenvolvimento dos transportes marítimos”⁷², resultando também como uma alternativa de minorar os prejuízos das transações comerciais e ampliar a rede consumidora dos gêneros alimentícios. Fernandes Mesquita trazia do Uruguai cerca de 152.000 quilos de charque, uma quantidade razoável, e pedia urgência para o despacho da sua mercadoria para a praça de Pernambuco

Antonio José de Souza Belens é citado como um nome ilustre na obra de Góes Calmon na década de 1870-1880. O seu inventário, aponta também para outras atividades além da comercial, como os investimentos em capital financeiro.⁷³ Tinha conta na Caixa Monte Socorro e no Banco Commercial da Bahia, possuía ações nas Companhias Tram Road Nazareth, Cia Plano Inclinado do Pilar, Cia União Fabril da Bahia, Cia Ferro Carril de Ondina.

A sua firma comercial, a Belens Costa & Cia era a responsável pelas transações comerciais. Porém, grande parte de sua renda advinha do aluguel de casas e do mercado e trapiche. Possuía o ‘Grande Mercado’ (antes Mercado do Ouro), situado na freguesia do Pilar e o trapiche Aroldo (antigo trapiche Andrade). Os trapiches eram de importância

⁷¹ O couro referido no documento não possuía o caráter de mercadoria, mas sim na função de proteger e encobrir a carne seca.

⁷² MATTOSO, op. cit., 1978, p. 244.

fundamental na economia baiana, visto que serviam de armazenamento de mercadorias e representavam uma alternativa de enriquecimento para muitos comerciantes que alugavam seus trapiches.

Os trapiches aumentaram em número, ao longo do século XIX, como decorrência da intensificação do comércio internacional e regional. Normalmente encontravam-se abarrotados de produtos tradicionalmente destinados à exportação e os produtos importados. Definitivamente, a expansão do comércio internacional reforçou no processo de entrada e saída de mercadorias, transformando-o em elemento indispensável à continuidade das transações comerciais.⁷⁴

Aparece ainda, no inventário, gastos em material e operários na obra do trapiche, bem como da construção da ponte sobre o mar, em plantas, licença, madeiras e mão de obra. Souza Belens unia, assim, dois ramos altamente lucrativos – o de comerciante internacional e o de trapicheiro.

Sua participação no comércio com o Sul pôde ser encontrada no periódico *O Commercial*, publicado na Bahia durante os anos de 1882 e 1888. Aqui destaca-se a presença de outros negociantes que predominaram o cenário dessa segunda metade do século XIX, como o Joaquim Pereira Marinho.

Xarque

**Existência a bordo em 9 do corrente
Do Rio da Prata a Marinhos e C.**

- Marinho 11 – 216.800 kg
a Magalhães e C.
- Laiza – 75.000 kg
- Posistivo – 171.000 kg
a Antonio José de Souza Belens
- Catalina – 56.000 kg
- Pedro Maristany – 183.700 kg
a Fernandes de Mesquita e C.
- Maria Zaris – 183.700 kg.⁷⁵

⁷³ APEB, Seção Judiciária, Inventário de Antonio José de Souza Belens, n.º. 5/2033/2504/24.

⁷⁴ ROSADO, op. cit., p. 84.

⁷⁵ APEB, *Jornal O Commercial*, 10/05/1882.

Os outros negociantes, como Manoel José Bastos, Francisco Cardoso e Silva, José Rodrigues da Costa e Raymundo Pereira de Magalhães aparecem muito esporadicamente, tanto nos mapas de saída de e entrada de embarcações, quanto nos periódicos de circulação local. Uma dificuldade já apontada de aprofundar os dados a respeito dos mesmos foi a não localização do inventário ou testamento no Arquivo Público do Estado da Bahia desses comerciantes.

No ano de 1860, a Alfândega da Bahia expediu ao presidente da Província uma recapitulação da importação na Bahia durante a década passada. Ela é muito interessante porque aponta a dependência externa da Bahia em relação aos gêneros alimentícios, demonstrando o aumento da entrada de embarcações dos portos estrangeiros e revelando um dado novo: o incremento da navegação a vapor, especialmente com a criação da Companhia Baiana de Navegação a Vapor em 1859, dinamizando o comércio local e externo e alterando as relações tradicionais de trabalho e de tempo, a despeito, por exemplo, da maior velocidade adquirida pelas embarcações a vapor. Mesmo assim, a navegação tradicional continuou sendo utilizada ainda por muito tempo, como já verificamos na documentação pesquisada. As cidades platinas também sentiriam os efeitos da navegação a vapor, que paulatinamente substituíram as embarcações a vela, que desde o período colonial haviam exercido um papel importante para a dinâmica local.

Segundo Cristiana Lyrio “o contrabando de africanos, entre 1830 e 1850, foi responsável pela origem da maior parte das fortunas baianas neste período”.⁷⁶ E muito provável que a manutenção dessas fortunas, após a interrupção forçada do tráfico internacional, advinha dos investimentos de parte desses comerciantes no comércio da carne de charque, o que de certa forma mantinha ainda os vínculos com a escravidão, uma

vez que o destino desse produto era a alimentação de escravos e da população pobre, negra e mestiça.

Com a abolição da escravatura, não se tornava necessário a preocupação com a alimentação escrava. Buscou-se alternativas, principalmente com o aumento das estradas de ferro e rodagem para o interior baiano, como a comercialização da carne de sertão, manufaturada nas regiões de Feira de Santana, Jacobina e alto São Francisco. Dai por diante, o charque platino perdia mercado consumidor para os produtos do sertão, sendo a carne de charque transformando-se em sinônimo de carne-de-sertão ou seca.

Para os comerciantes, cabia ainda se expandirem para outros ramos, como o setor da nascente indústria, tendência já identificada para alguns dos comerciantes com o Prata, e que seguiria com investimentos na tentativa de diversificação, face as crises do açúcar e da mão-de-obra pela qual esses negociantes tiveram que enfrentar a partir do final do século XIX.

⁹ XIMENES, op. cit., p. 122.

CAPÍTULO III

OS CIRCUITOS EPIDÊMICOS NA BAHIA E NO PRATA

"O cólera se transformou em obsessão... Parou de chofre como havia começado, e nunca se soube o número de suas vítimas, não porque fosse impossível estabelecê-lo, e sim porque uma de nossas virtudes corriqueiras era o pudor das próprias desgraças".

MÁRQUEZ. Gabriel García. *O amor nos tempo do cólera*.

O presente capítulo busca analisar as epidemias da segunda metade do século XIX integrando-as num circuito maior de duas regiões: a Bahia e o Rio da Prata. Certamente outras interseções podem ser realizadas, haja vista a amplitude do fenômeno provocado pelas epidemias, todavia interessa-nos essas duas regiões, especialmente no que se refere às relações e aos problemas econômicos decorrentes da existência de epidemias em uma e outra região.

Estudar a segunda metade do século XIX descon siderando as epidemias torna-se impossível, pois os problemas de saúde pública se constituíam em uma das maiores preocupações das autoridades médicas e administrativas na América Platina. As doenças epidêmicas até o final do século XIX não possuíam nenhum parecer definitivo, nem de sua prevenção e, muito menos, da sua cura. Eventos recidivantes até o final do século XIX, causaram medo e insegurança nas populações, das classes mais abastadas às mais miseráveis, nivelando as expectativas de vida, numa sociedade ainda sem os conhecimentos de higiene e saúde pública.

Outra regra sem exceção: as epidemias saltam a pés juntos de uma massa para outra massa de homens.... Da Índia, a cólera que aí existia em estado endêmico generaliza-se na Península em 1817, depois transborda desses

limites, elevando-se à altura de uma violenta e temível pandemia, que se estende em breve à Europa.¹

A América foi o último continente a ser atingido pelo cólera *morbis* e num momento em que a doença ainda não tinha sido diagnosticada corretamente pela medicina da época, o que só ocorre nos finais do século XIX e início do século XX com os avanços do estudo dos microorganismos e da epidemiologia.

Desde o período colonial, as epidemias já significavam graves transtornos à vida das comunidades. A historiadora Roseli Santaella aponta interseções de outras epidemias que chegaram a atingir as duas áreas. Informa, ainda, sobre a presença de pestes de sarampo e variola na região de Potosi, no século XVI, que levava à morte grande número de nativos, causando desestabilização da mão-de-obra. A autora relata a solução dada pelo presidente da Audiência de Charcas, através do tráfico de africanos vindos, principalmente, das regiões de Pernambuco e Bahia.

Para remediar a falta de braços nas minas, dizia ser conveniente a utilização de negros do Brasil. Apontava como principal vantagem o fato de serem mais fortes que os naturais. Além disso, a pouca distância por mar entre o Brasil e Buenos Aires facilitaria a viagem.²

Os acontecimentos das epidemias podem ser analisados de diversas perspectivas. Consideraremos aqui o impacto das mesmas nas relações comerciais entre a Bahia e o Prata, a partir da análise dos relatórios dos Presidentes de Província da Bahia, no que concerne à importação e exportação de mercadorias, da fala das autoridades da Junta de Inspeção de Saúde no Porto de Salvador, da Gazeta Médica da Bahia, do periódico platino Comercio de Plata e da bibliografia rio-platense sobre as epidemias.

¹BRAUDEL, Fernand. *Civilização material e Capitalismo*. Lisboa: Edições Cosmos, 1970, p. 64.

As epidemias da febre amarela (1849-50) e do cólera *morbus* (1855-56), contribuíram para a crise econômica vivida na Bahia, que devem ser analisadas no contexto das relações entre as duas regiões. Trabalhos sobre a epidemia na Bahia³ apontam para a importância do evento e suas consequências desastrosas, porém sem estabelecer ligação com as regiões do Prata.

O *cólera morbus* ocorreu na Bahia, no período que vai de 1855 a 1856, trazido pelo navio "Imperatriz" do Pará, onde causou centenas de mortes, sendo que esta foi a segunda província a ser atingida pela moléstia, depois do Pará. Os estudos apontam para uma pandemia, visto que o cólera tinha devastado quase todos os continentes. O porto era, então, além de porta de entrada de muitas mercadorias, entrada de graves enfermidades através da circulação de marinheiros de vários navios nacionais e estrangeiros, decorrente, principalmente, das péssimas condições de salubridade das embarcações. Todas as epidemias que atingiram a Bahia no século XIX, sem exceção, adentraram pelo mar e daí até os bravios sertões.

As enfermidades eram uma das causas de maior preocupação da gente do mar, como a constante incidência do escorbuto, doença provocada pela carência de vitamina C no organismo, principalmente nos finais do século XVIII, levando a morte vários marinheiros. Somente mais tarde, com o descobrimento da relação da enfermidade com a falta de vegetais e frutas frescas é que se conseguiu um certo controle da mesma, melhorando a qualidade dos alimentos levados para a tripulação. Outro problema grave, que não tinha relação direta com a qualidade das embarcações foi a sífilis, doença venérea causada

² STELLA, Roseli Santaella. Entre a situação legal e a de fato: o comércio de Buenos Aires com o Brasil no século XVI. Cuadernos del Sur -Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, n°26, p. 16-32, 1996.

³ DAVID, Onildo Reis. O inimigo invisível: epidemia na Bahia no século XIX. Salvador: EDUFBA/ Sarah Letras, 1996.

principalmente pela promiscuidade dos marinheiros, enfermidade também praticamente incontrolável na época.

A cidade da Bahia estava, assim, continuamente exposta às moléstias pelo constante movimento do seu porto, ao mesmo tempo em que não possuía infra-estrutura para receber os muitos marinheiros que desembarcavam contaminados por todo tipo de doença, a exemplo de todo tipo de “febres” que constantemente apareciam nos jornais médicos do período.

Na documentação da Marinha é grande a ocorrência de pedidos de capitães e marinheiros para desembarcarem por motivos de doença, sendo encaminhados para a Santa Casa de Misericórdia, o Hospital da Marinha, o São Cristóvão dos Lázaros (que era para atendimento dos leprosos), o Hospital de Mont Serrat e o Hospital Militar, sendo este restrito aos militares.⁴

Mesmo com a crise econômica vivida pela Bahia na segunda metade do século XIX, advinda do crescente declínio da mão-de-obra escrava e da crise açucareira com a substituição e expansão da lavoura cafeeira no Rio de Janeiro e em São Paulo, segundo Rita Rosado, Salvador,

Cidade intermediária entre os interesses dos grupos capitalistas externos e da comunidade produtora e mercantil local, Salvador, através do seu porto, conservou significativa importância regional. Fosse para prestar socorros, comercializar ou contrabandear, a importância geográfica e estratégica do porto fez de Salvador cidade-comercial e ofereceu oportunidades lucrativas a comerciantes estrangeiros e brasileiros.⁵

As ruas de Salvador eram sujas e irregulares, as casas sem abastecimento próprio de água e mal ventiladas. As inundações periódicas, a proximidade dos pântanos, os enterros

⁴ *Ibid.*, p. 53.

nas igrejas favoreciam as teses miasmáticas dos médicos baianos. Para os médicos “a decomposição de cadáveres produzia gases que poluíam o ar, contaminavam os vivos, causavam doenças e epidemias”.⁶

Para a região do Prata, em especial na cidade de Buenos Aires, o quadro não diferia muito, com habitações incômodas, insalubres e perigosas para a Assistência Pública, que implantou um corpo de desinfetadores para serem responsáveis pela higiene de casas contaminadas por doenças e epidemias.⁷

Segundo Onildo Reis “o cólera foi certamente o maior desafio enfrentado pelo saber médico baiano no século XIX”, visto que esse saber ainda não havia sido sistematizado para que se tomassem as medidas eficazes de combate à epidemia. Foram instalados em toda a cidade postos sanitários, onde médicos e estudantes da Faculdade de Medicina atendiam os doentes. Ocorreram visitas domiciliares de médicos, publicações de instruções sanitárias e vigilância no porto com as quarentenas.

No meio médico-sanitário ocorriam discussões a respeito da validade do uso da quarentena como método preventivo. Os médicos que acreditavam no contágio favoreciam essa medida, isolando os navios que chegavam e os marinheiros a bordo eram encaminhados principalmente para os hospitais mais distantes do centro das cidades: em Salvador, o Lazareto do Bom Despacho; e, em Montevidéu, a Ilha das Flores.

A maioria dos médicos baianos aderiu à teoria dos miasmas, acreditando que a alteração do ar que resultava da decomposição de matérias orgânicas gerava gases pútridos

⁶ ROSADO, Rita de C. Santana de Carvalho. *O porto de Salvador modernização em projeto: 1854/1891*. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1983.

⁷ REIS, João José. *A Morte é uma festa: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991, p. 247.

e que esses gases causavam as doenças. A quarentena inclusive, que contrariava esse princípio era, além disso, altamente prejudicial ao comércio porque afastava os navios que não estavam suspeito de cólera, mas que deviam se submeter à mesma. Essa defesa faziam também os comerciantes, que lutavam a todo custo para que as quarentenas não fossem utilizadas nos portos. Além desses, os diplomatas ingleses também se declaravam contra as quarentenas, especialmente na ocorrência da epidemia de febre amarela, pois queriam ver seu comércio livre no Brasil. Como destacou Sidney Chalhoub, “os diplomatas britânicos declararam ao governo brasileiro, com a fleuma do costume, que as quarentenas eram prejudiciais ao comércio e inúteis contra a febre amarela”.⁸

Além da polêmica acerca dos procedimentos de cura das epidemias, muitas autoridades sanitárias - da Bahia e do Prata - silenciaram-se quando do início do aparecimento das primeiras mortes, objetivando não propagar uma imagem negativa de suas distintas regiões para os comerciantes estrangeiros e para os primeiros imigrantes que já chegavam na América. Em muitos casos, essa omissão decorreu em um atraso nas providências necessárias para o combate das epidemias. Advém ainda, do fato de terem forjado explicações raciais para o surgimento das epidemias de cólera *morbis* e febre amarela, que ver-se-á mais adiante. A Gazeta Médica da Bahia relata o caso dos médicos argentinos.

Nos círculos médicos se dizia em segredo ao ouvido, com todo o cuidado: “Temos a febre amarela entre nós”; mas não foi senão para o fim do mez, quando já tinham cabido duzentas victimas, pouco mais ou menos, que atreveu-se alguém a dar o alarma. Ainda então alguns médicos contradisseram o rumor, e para confortar o espirito publico, disse um d’elles: “não é nada: é

⁸ ALVAREZ, Adriana. Resignificando los conceptos de la higiene: el surgimiento de una autoridad sanitaria en el Buenos Aires de los años 80. Revista Manguinhos - História Ciências Saúde. Rio de Janeiro. vol. VI, nº. 2, p. 293-314, julho-outubro, 1999.

⁹ CHALHOUR, Sidney. Cidade Febril: coriços e epidemias na Corte Imperial. São Paulo: Cia das Letras, 1996, p.68.

apenas a queda da folha, a estação doentia; não nos devemos surpreender de ver a mortalidade algum tanto acima da media”.

Pouco depois médicos de todos os calibres discutiram a natureza da epidemia; declaravam uns que era febre amarela, outros que era typhoide e outros *typho ictheroides*; etc.. Os cadáveres iam sendo enterrados com todos esses diagnosticos escriptos nas guias, e o povo ia continuando a morrer cada vez a mais e mais. O conselho de Hygiene não fez logo publicar instruções sanitarias. e nenhuma providencias eram tomadas oficialmente para não assustar o povo com dizem nesses casos.⁹

Porém, além dos fatores econômicos e ideológicos, não se pode esquecer do real pânico em que viviam também as autoridades de saúde. Jean Delumeau destaca que “médicos e autoridades procuravam então enganar a si mesmos. Tranquilizando as populações, tranquilizavam-se por sua vez”.¹⁰ Essa prática da não divulgação das epidemias insere-se num contexto mais amplo de punição e medo em que viviam as populações ocidentais cristãs.

Ao tempo em que se registra a assinatura dos tratados de comércio e navegação entre o Império e as repúblicas platinas, as epidemias surgiam e assustavam o comércio. Os navios que chegavam da Bahia em Montevidéu, por exemplo, ficavam de quarentena, um dos procedimentos tomados pelas autoridades sanitárias. As embarcações abaixo, chegadas ao porto do Buceo, em Montevidéu, provenientes da Bahia, provavelmente estava sob vigilância sanitária em função da febre amarela de 1850 e do cólera *morbis* em 1855-56 que assolavam a provincia:

Bahia, el 7 de junio, barca inglesa Ann Baldnein, 280 ton. capitan Philip Farley, 13 trip., à la ordem, com 284 pipas vino tinto, 6 medias id. id. 2 cuarterolas id. id., 2 id vacias, 112 pipas caña, 20 fardos tabaco, 3 cajas cigarros, 1700 cajoncitos id. Queda en cuarentena.¹¹
Fundearon fuera del puerto – dia 10

⁹ Gazeta Médica da Bahia, n. 122, 31/08/1872.

¹⁰ DELUMEAU, Jean. História do medo no Ocidente: 1300-1800. São Paulo: Companhia das Letras, 1989. p. 118.

¹¹ BNU. Comercio del Plata. 03/07/1850.

Bahía, el 19 del pasado, polacra sarda Felicia, a De Lasla Hermanos y Ca com cargamento jeneral: quedó en cuarentena.¹²

Bahía, el 20 del pasado, polacra brasileña Marinho, 261 toneladas, capitán José Martínez da Silva, 14 tripulantes. A Felix Buxarco, com 186 pipas aguardiente, 165 barricas azucar blanca 62 id. terciada y 1500 rajas leña. Queda em quarentena.¹³

Fundearon fuera del puerto

Bahía el 19 de pp. Bergantin brasileño Navegante consignado a J. Cablis com caña y azucar, quedo puerto em observacion sanitaria.¹⁴

A chegada da notícia da epidemia em Montevideu ampliava as práticas de caráter preventivo. As autoridades sanitárias orientais chamavam de plano defensivo uma série de instruções para o melhoramento das condições higiênicas na cidade. E, segundo os mesmos, teria sido esse plano que manteve o país, por um certo tempo, longe das epidemias

Al finalizar el año de 1855 aparecieron en las fronteras de Rio Grande algunos casos de cólera. Ya en otras provincias del Brasil había estallado la epidemia. La Junta de Higiene se puso a a la obra en el acto. Trazó un plan defensivo de cuarentenas y desinfecciones, expidió un pliego de instrucciones a la población encaminado a obtener el mejoramiento de las condiciones higiênicas, y dividió la ciudad de Montevideo en siete distritos a cargo de inspectores habilitados para formar en cada manzana una comission seccional encargada de vigiar al aseo interior y exterior, auxiliar a los pobres com alimentos, ropas y medicinas, fomentar la asistencia escolar y promover el concurso popular para el establecimiento de nuevas escuelas. Esse plan tan sabiamente combinado en el que estaba la concurrencia de los niños a las escuelas como medio de mejoramiento higiênico, dio excelentes resultados, pues la ciudad se vio libre del contagio.¹⁵

As epidemias prejudicavam o abastecimento nas cidades portuárias, que muitas vezes dependiam da importação de alimentos para suprir a população local que não os produzia em quantidades suficientes, sendo o caso de Salvador, recorrendo sempre à importação tanto do seu interior, quanto de outras provincias e países.

¹² BNU. Comercio del Plata. 11/07/1850.

¹³ BNU. Comercio del Plata. 14/05/1853.

¹⁴ BNU. Comercio del Plata. 17/09/1857.

¹⁵ ACEVEDO, Eduardo. Anales Históricos del Uruguay. Montevideo. Barceiros y Ramos, vol. II. 1934. pp.587-588.

No momento das epidemias na Bahia, a circulação no seu porto ficava muito comprometida, em função dos navios evitarem atracar nos portos infectados. E os serviços de higiene e saúde do porto tentavam, muitas vezes em vão, retardar os efeitos das doenças.

Para evitar o contágio tornaram-se as providências possíveis, referidos pelo digno inspector de saúde em seu relatório. O serviço relativo à saúde dos portos tem continuado a seu feito, em geral, de modo irregular e incompleto pela sua má e deficiente organização, pela falta que tanto se sente de meios indispensáveis.¹⁶

Portanto, as condições de salubridade e higiene nos portos pouco havia se modificado. A modernização portuária, que só se inicia no final do século XIX, tantas vezes clamadas pelos comerciantes, também eram solicitadas pelas autoridades sanitárias, que visualizavam os portos como áreas de grande risco para a contaminação e propagação de todo o tipo de doenças.

3.1 Epidemia e alimentação: interseções.

"Bom estômago e ventre-livre – um património. A vida é boa ou má, faz rir ou faz chorar, conforme a digestão e conforme o jantar. Toda filosofia, pode crê-lo doutor, ou tristonha, ou risonha, ou alegre, ou sombria, deriva em nós, tão orgulhosas criaturas, de gastro-intestinais combinações obscuras."
JUNQUEIRO, Guerra apud QUERINO. Manoel. A arte culinária na Bahia.

O abastecimento de carne para a Bahia dependia, em grande parte, do sul platino – Rio Grande do Sul, Montevidéu e Buenos Aires. Esse é o produto norteador das relações comerciais nessas regiões. Ele compunha, pelo menos, quatro fatores essenciais durante a segunda metade do século XIX: preço baixo, boa conservação, praticidade no transporte e

¹⁶ Gazeta Médica da Bahia, n. 122, 31/08/1872.

grande mercado consumidor. Junta-se a isso o fato de ser um alimento já de muito tempo incorporado no cotidiano das populações do Império e das repúblicas platinas.

Alimento tradicional, a carne constitui no mesmo tempo um critério essencial para o estabelecimento do nível de vida da população, sendo que a tendência à diminuição ou elevação de sua taxa de consumo é considerada como muito significativa.... Em 1838, era possível distinguir um conjunto de países grandes consumidores de carne, cuja ração diária por indivíduo oscilava entre 100 e 200 g. tratava-se dos Estados Unidos, da maioria dos países da Europa não mediterrânea e de um certo número de países da América do Sul, importantes produtores de carne.¹⁷

Num trabalho sobre as charqueadas, Paulo Xavier fornece o depoimento de um viajante no Prata acerca da confecção da carne charqueada.

Cortada a carne em mantas largas e delgadas se depositavam sobre couros, cobrindo-as com uma leve camada de sal; repetia-se a operação com novos pedaços de carne, colocando-se os couros um sobre o outro, em forma de pilha. Depois de algumas horas e, havendo as carnes perdido parte do líquido, colocavam-nas ao sol durante vários dias, tendo a preocupação de recolhê-las à noite. Colocavam-nas em pilhas, novamente, comprimindo-se com algum objeto pesado para espremer, convenientemente. Por último, as mantas se expunham, outra vez, ao ar e ao sol.¹⁸

A carne de charque não era recomendada na dieta alimentícia elaborada pelos médicos baianos. Segundo os mesmos, a população deveria evitar alimentos rançosos e gordurosos, dando preferência à carne verde. A entrada e saída de navios no porto de Salvador no período das epidemias tornam-se bastante resumida, afetando o fornecimento de produtos (carne, farinha, outros) na cidade e desencadeando uma revolta no início de

¹⁷ FLANDRIN, Jean-Louis; MONTANARI, Massimo (dir.). *História da Alimentação*. São Paulo: Estação Liberdade, 1998.

¹⁸ MILLAU, Francisco. *Descripcion de la provincia de la Plata, 1772*. Apud: XAVIER, Paulo. *Charqueadas – primeira indústria do sul da América*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, n.º. 131, 1995.

1858 denominada como o motim da “carne sem osso e farinha sem caroço”¹⁹ em que os revoltosos se queixavam do alto preço e da má qualidade das mercadorias. A carne referida nessa revolta era a verde, visto que estava sendo recomendada pelos médicos, passando a ser muito procurada pela população e seu preço manipulado pelos comerciantes e atravessadores.

No relatório da Comissão de Saúde da Divisão do Segundo Distrito Naval de Salvador, em 1863, ano em que o cólera *morbis* rondou novamente a cidade com a chegada da epidemia na província de Sergipe, recomendava-se para a alimentação dos marinheiros

que em tratando-se das causas preventivas de uma epidemia, as populações não devem bruscamente alterar seus hábitos e costumes, com tudo, acha prudente que, logo que se desenvolva entre nós o *cholera-morbis*, as guarnições façam completa abstenção do feijão, da carne secca, e do bacalháu, sendo substituídas pelo arroz, e carne verde, e fim de que, em consequencia de uma alimentação menos assimiladora, o estomago não encontre nunca embaraço em digerir o bôlo alimentar.²⁰

Certamente essas recomendações alimenticias desestabilizaram o comércio entre a Bahia e o Prata. Mesmo caracterizado como um hábito alimentar consolidado entre a população pobre da cidade, fazem-nos pensar que momentos de medo como os da epidemia mudavam em muito o comportamento das pessoas.²¹ Câmara Cascudo, em seu estudo clássico sobre a alimentação no Brasil, destaca a importância do charque na dieta dos escravos.

A comida dos escravos era a mesma das classes mais humildes e pobres do Império. Apenas era mais regular, diária, segura em sua limitação e com possibilidades ocasionais de melhorias festivas. Muito mais carne-seca que

¹⁹ Para maior aprofundamento no tema, ver o trabalho de: REIS, João José e AGUIAR, Márcia Gabriela D. de. “Carne sem osso e farinha sem caroço”: O motim de 1858 contra a carestia na Bahia. *Revista de História* – Universidade de São Paulo, São Paulo, n. 135, p. 133-160, 1996.

²⁰ APEB. Série Saúde – Cólera Morbus, nuço 5367, 05/04/1863.

²¹ Vide o trabalho de Onildo Reis a aceitação da população dos enterros nos cemitérios após os ciclos epidêmicos.

carne fresca, verde, dos açougues. Farinha e milho. Peixe, quase totalmente salpreso. Alimentos mais cozidos que assados, ao inverso dos indígenas.²²

A intervenção nos hábitos alimentícios da população provocada pela epidemia do cólera nos reporta para esse consumo de carne entre a população escrava e pobre nas regiões escravistas. Ocorreram tentativas no sentido de ampliar o mercado consumidor para a Europa, porém a justificativa apresentada para o fracasso das exportações de charque para aquele continente foi a de que o paladar europeu era muito refinado para um produto cuja aparência e sabor não se apresentavam tentadores.

El tajano como alimento, triunfó en aquellas poblaciones que no poseían un gusto tan evolucionado como el europeo y que aunque lo hubieran poseído, como no eram consumidores comunes, sino esclavos alimentados por amos, no hubieran podido imponer sus preferencias. Que los brasileños y cubanos lo siguieran consumiendo después de abolida la esclavitud no prueba nada contra este aserto: simplemente reafirma la fuerza del hábito que es muy notorio en la alimentación.²³

A conjugação entre alimentação e epidemia está intimamente relacionada com os impactos sofridos no comércio baiano e platino no final do século XIX. Indicação acerca desse retreamento econômico encontra em grande parte da bibliografia consultada, porém ainda sem analisar em âmbitos maiores, como as consequências diretas na população em geral e a diminuição da ofertas de alimentos básicos na sua alimentação.

3.2. Comércio e epidemia.

A epidemia do cólera *morbus* no Rio da Prata alcançou principalmente o porto de Buenos Aires e as cidades ribeirinhas argentinas, trazida para a região no decorrer da

²² CASCUDO, Luís da Câmara. História da alimentação no Brasil. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1983, p. 240.

²³ BARRAN, J. P. História rural del Uruguay moderno. Montevideo: 1967/78, p. 114-115.

Guerra do Paraguai²⁴ entre 1865-1870, assombrando a Bahia e a própria região platina, fazendo com que fossem criados vários outros mecanismos para evitar a propagação da mesma. Montevideu ficaria livre da epidemia até 1886, como veremos adiante.

Nesse período, exatamente porque o Rio da Prata se tornou local de manobras militares da guerra, da entrada e saída de armamentos, mantimentos, soldados e dos cadáveres dos milhares de mortos - que eram jogados nos rios que desembocavam na bacia do Prata - as comunidades que viviam à sua margem e de seus afluentes bem como a população dos portos acabaram ficando suscetível aos circuitos epidêmicos.²⁵

No período da Guerra do Paraguai, doenças como a variola, febre amarela e o cólera *morbis* assolavam os soldados, devido a grande quantidade de chuvas e a região pantanosa favoreciam a propagação das epidemias. Uma outra forma de propagar essas epidemias eram os transportes de mantimentos e armamentos para os soldados. Acusa-se a entrada do cólera em 1866 no acampamento do Curuzú a um transporte de guerra procedente do Brasil²⁶. Em depoimento de Dionísio Cerqueira, ele declara que “a cólera-morbis ceifava vidas aos montões em Curuzu, onde estava o 2º Corpo do Exército... E o terrível flagelo dos exércitos matava às cegas e cada vez mais.” Ainda destacava que os soldados continuaram bebendo da água contaminada pelos cadáveres dos coléricos.²⁷

Segundo Eduardo Acevedo, um jornal argentino da época da guerra “El Siglo” comentando os números de mortos na capital Buenos Aires, que

Es sensible que esas cifras que la alianza con el Brasil nos cueste no solamente tanto sacrificio de hombres y de dinero, sino que también le debamos es

²⁴ LUNA, Félix. *Breve historia de los argentinos*. Buenos Aires: Editorial Planeta, 1993.

²⁵ Consta ainda na historiografia platina que foram os soldados brasileiros que trouxeram o cólera para os campos de batalha.

²⁶ ACEVEDO, op.cit.

²⁷ CERQUEIRA, Dionísio. *Reminiscências da Campanha do Paraguai*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.

horrible flagelo desconocido hasta hoy en las repúblicas de la América del Sur.²⁸

Portanto, a guerra do Paraguai traria para o Império e para as repúblicas não só problemas de fronteira e de diplomacia, mas questões de saúde pública, a ponto de mobilizar os médicos das duas regiões na busca de soluções para problemas tão urgentes e devastadores. No pós-guerra podemos visualizar esse outro intercâmbio, ampliando as relações já antigas de comércio e navegação.

Juntamente com o final da Guerra, voltavam os sobreviventes “voluntários da Pátria” para a sua terra natal. Vinham muitos amputados e infectados por várias doenças adquiridas nos campos de batalha. Merece especial atenção o cólera, a febre amarela e a varíola, que dizimaram muitos combatentes mesmo no período da guerra.

As recentes epidemias de cólera, febre amarela, varíola, entre tantas outras, chamavam a atenção para a “missão higienista” que se reservava aos médicos. Além disso, com a Guerra do Paraguai, afluíam em massa doentes e aleijados que demandavam a atuação imediata de um corpo de cirurgiões... Por fim, crescia a apreensão médica frente ao fenômeno das doenças consideradas endêmicas entre certa população de imigrantes.²⁹

Na Gazeta Médica da Bahia,³⁰ em 1878, um importante médico argentino trocava muitas informações com os médicos baianos. O Dr. Emilio R. Coni era o redator principal da *Revista Medico-quirurgica* de Buenos Aires e buscava através da divulgação dos seus trabalhos o lugar de membro correspondente estrangeiro nesta publicação. Seu primeiro trabalho recebido “Apuntes sobre la estadística mortuaria de la ciudad de Buenos Aires desde el año 1869 hasta 1877 incluso, seguido del movimiento de los hospitales y hospicios

²⁸ ACEVEDO, op. cit., p. 497-498.

²⁹ SCHWARCZ, Lilia Moritz. O espetáculo das raças: cientistas, instituições e questão racial no Brasil - 1870-1930. São Paulo: Companhia das Letras, 1993, p. 198.

³⁰ Criado em 1866, publicou mensalmente até 1930. Similares a este, existiram em várias partes do Brasil. Rico em informações de saúde pública, publicava constantemente artigos médicos sobre as epidemias.

em 1877, y de un estudio sobre el clinica” buscava um estudo comparativo com as provincias do Império. E segundo as observações feitas pela Gazeta Médica “suas deducções são as melhores guias para a hygiene publica”, a preocupação mais recorrente da época. Percebe-se a gravidade da situação pois o trabalho do referido médico foi enviado para a biblioteca da Faculdade, para consulta dos alunos.

Ao lado dos trabalhos na área de epidemiologia (que traziam noções básicas de como distinguir os doentes infectados e tratar deles), toma força uma série de ensaios que tinham como meta prevenir a doença antes mesmo do seu aparecimento. Essa é a época dos grandes projetos de saneamento que invadem dos lares às igrejas, dos portos às escolas. Nenhum detalhe escapa. Prescrevem hábitos alimentares, indumentárias, costumes.³¹

Vale observar essa circulação de informações entre as duas regiões, especialmente no ano de 1879, quando alguns outros trabalhos do Dr. Coni foram divulgados na Gazeta. A partir desse mesmo ano, principiava-se uma prática que perduraria por muito tempo na Revista, que era o recebimento de jornais médicos, nacionais e estrangeiros, em troca da Gazeta Médica da Bahia. Constaria assim a Revista *Médico-Cirúrgica* de Buenos Aires e de alguns outros países da América Latina, como Chile, Venezuela, Peru e Cuba. O Dr. Coni era ainda um dos representantes na república argentina nas transformações em torno da saúde pública, compondo, juntamente com outros médicos, uma equipe que buscava modernizar a medicina nacional, entre os anos de 1879 a 1887.

El gobierno nacional y la municipalidad se hicieron cargo del saneamiento de la ciudad financiando las grandes obras de extracción de agua, de cloacas, de pavimentación y de vías públicas. Crearon una administración de la salud, el Departamento Nacional de Higiene (1880) y la Asistencia Pública (1883), para administrar los hospitales, los dispensarios, los asilos nocturnos y para controlar las medidas de desinfección, de aislamiento, de inspección de los domicilios y de vacunación. La primera estaba bajo la órbita nacional y la segunda, municipal.³²

³¹ SCHWARCZ, op. cit., p. 207.

³² ALVAREZ, op. cit., p. 297.

As repúblicas platinas mantinham a imagem de salubres e limpas até a década de 1870, por não terem sido atingidas pelas epidemias anteriores, se considerando imunes às mesmas, propagando inclusive na Europa os bons ares que circulavam naquela região, onde os imigrantes teriam as condições ideais para se estabelecerem.

Essa ideologia estava presente na Gazeta Médica da Bahia. Em 1871 um extenso relatório da Inspetoria de Saúde Pública publicado no periódico divulgava dados estatísticos da mortandade em Salvador, causada principalmente por “febres e beri-beri”. Ao comparar essas estatísticas com outras capitais do mundo, a exemplo de Paris e Londres, destaca “a de Montevidéo e Buenos-Ayres, cidades reputadas geralmente como eminentemente salubres”.³³ Concluiu o relatório reclamando do abandono vivido pela saúde pública na cidade e que só em tempos de epidemia a capital baiana recebia uma atenção maior nas questões de higiene e salubridade

O Jornal Comercio del Plata, ironizava a situação do Brasil, e como um “mal presságio” anunciava em suas colunas marítimas: “Este horrible flagelo se ha hecho sentir em el Brasil com sintomas ameaccadores. ¡Pobre tierra tan maltratada por esas pestes!”³⁴ Até esse momento, a trajetória das epidemias realmente se restringiam ao Império do Brasil. Delumeau refere-se ao medo que se tinha em falar ou divulgar as epidemias:

Constata-se então, no tempo e no espaço, uma espécie de unanimidade na recusa de palavras vistas como tabu. Evitava-se pronunciá-las. Ou, se eram ditas no começo de uma epidemia, era em locução negativa e tranquilizadora como ‘não é a peste propriamente dita’. Nomear o mal teria sido atraí-lo e demolir a última muralha que o mantinha à distância. Contudo, chegava um momento em que não se podia mais evitar chamar o contágio por seu horrível nome.³⁵

³³ Gazeta Médica da Bahia, n° 102, 31/10/1871.

³⁴ Idem, 03/04/1862.

³⁵ DELUMEAU, op. cit., p. 119.

No ano de 1871, a Gazeta Médica da Bahia divulgava a chegada da epidemia de febre amarela em Buenos Aires, num extenso relatório escrito por um médico baiano sobre

a epidemia que reinou na cidade de Buenos-Ayres em 1871, apresentado a S. Ex. o ministro e secretario dos negocios do Imperio, o Sr. Conselheiro João Alfredo Correia de Oliveira, pelo Dr. Luiz Alvares dos Santos, professor da botânica e zoologia do Lyceu da Bahia e de materia medica e therapeutica da faculdade da mesma provincia.³⁶

Continha as informações do processo, desde a chegada da epidemia até o número de mortos causado pela mesma até a data do relatório. O Rio da Prata, finalmente, integrava-se ao circuito epidêmico com a febre amarela.

O periódico Jornal da Bahia também divulgava o início da epidemia na cidade de Buenos Aires, numa coluna criada a partir do início da Guerra do Paraguai (1864-1870), denominada “Noticias do Prata”, veiculando a seguinte informação: “Confederação Argentina - continuavam-se a notar alguns casos de febre amarela na capital.”³⁷

A Associação Comercial da Bahia também ficaria a par dos acontecimentos da epidemia na Argentina. Criada em 1840, seus objetivos era o de promover os interesses do comércio e da agricultura na provincia baiana através de representações junto aos poderes instituidos. Porém, no estudo de Angelina Garcez ela avalia que

No desenrolar de sua história, porém, a Associação Comercial, suficientemente fortalecida, restringia, em termos, os seus quadros às classes mais ligadas à produção e ao comércio das mercadorias, representando principalmente os interesses do comércio exportador e importador, atendendo ao imperativo econômico de ser este setor o mais capitalizado entre todos os que compõem os seus quadros.³⁸

³⁶ Idem, n. 125, 15/10/1872.

³⁷ APEB, Jornal da Bahia, 20/04/1870.

O assunto, portanto, foi divulgado e discutido entre os grandes comerciantes baianos, principalmente os que possuíam comércio com o Prata, visto que sentiam os efeitos econômicos de perto da consequência dessas epidemias. Num relatório da Associação Comercial da Bahia aparece o interesse em auxiliar no combate à epidemia reinante na Argentina, beneficiando, assim, seu comércio externo com essa região.

Temos a honra de acusar a recepção do officio de V. Ex. de 8 do corrente, pedindo-nos para promovermos uma subscrição em favor dos infelizes habitantes da republica Argentina, victimas de uma horrivel calamidade.

Esta Junta bem desejaria contribuir eficazmente para o fim humanitario para que foi convidada, mas tendo-se antecipado o consul argentino e membro d'esta Junta o Sr. Joaquim Elyzio Pereira Marinho, mui pouco poderá fazer; com tudo não deixaremos de empregar todos os meios para obtermos alguns donativos, não só n'esta praça, como em outros pontos da Provincia, e para esse fim já temos dado algumas providencias.³⁹

A febre amarela teria chegado ao país por “imigrantes desembarcados de Génova, vindos na barca que tocara em Barcelona, cidade europeia, onde a febre amarela irrompera epidemicamente no fim do ano anterior”.⁴⁰ Esta epidemia foi mais divulgada na imprensa médica do que a do cólera, e porquê?

Como já me referi, segundo as autoridades da época, essas duas doenças atingiam camadas sociais distintas. A partir da década de 1870, vários acontecimentos iriam mudar o curso do Império. Em 1871 foi publicada na capital do Império a Lei do Ventre Livre, preconizando o que aconteceria mais tarde com a abolição da escravidão. Desde 1850 havia cessado o tráfico de escravos no Brasil, começando então a entrar na pauta das discussões dos deputados nas províncias e na Corte a substituição da mão-de-obra escrava pela livre. O

³⁸ GARCEZ, Angelina Nobre Rolim. Associação Comercial da Bahia 175 anos: trajetórias e perspectivas. Rio de Janeiro: Editora Expressão e Cultura, 1987, p. 17.

³⁹ Associação Comercial da Bahia, doc. n. 14, 22/05/1871.

⁴⁰ Idem, n. 122, 31/08/1872, p. 20.

projeto de imigração européia era o mais cogitado e tão logo iniciaram os planos, já entravam no Brasil algumas dezenas deles.

Quando desembarcavam nos portos brasileiros, muitos eram vitimados pela epidemia de febre amarela. Estudos feitos na época concluíram que os imigrantes estavam mais propensos a esse tipo de doença do que a outras. Isso desencadearia nos governos provinciais uma maior preocupação no combate ao vômito preto. Interessava aos mesmos sanar a referida epidemia, visto que os ideais de civilidade também passavam pela importação de habitantes europeus, protótipos do desenvolvimento e civilização.

No decorrer da década de 1870, a febre amarela tornou-se a questão de saúde pública no Brasil. Tal flagelo havia se constituído num dos principais obstáculos à realização do projeto político que estava gradativamente se impondo aos corações e mentes dos fazendeiros brasileiros; a idéia era enfrentar as incertezas do processo de emancipação dos escravos inundando o mercado de trabalho com imigrantes europeus.¹¹

Essa importação não somente de imigrantes, mas de hábitos e modas de Europa vão se acentuar ainda mais com a inauguração de uma linha regular de navio a vapor entre Liverpool, na Inglaterra, e o Rio de Janeiro a partir de 1850. E esses vapores possuíam como parada obrigatória o porto de Salvador. Como ressalta Luiz Felipe de Alencastro, os engenhos baianos só iriam conhecer o piano, "a mercadoria-fetiche dessa fase econômica e cultural" a partir de 1850, quando se intensificariam essas relações. Informa esse mesmo que esses vapores "saía sempre de Liverpool cada dia 24 do mês para chegar ao Rio no dia 21 do mês seguinte, continuando depois a viagem para o Prata".¹²

Na Bahia, o cólera *morbis* se tornou endêmico a partir de 1858, manifestando-se, sobretudo, em marinheiros entre 1869 até 1879. Alastrou-se por todo o Recôncavo e até

¹¹ CHALHOUB. op. cit., p. 89.

uma parte do Agreste baiano, atingindo as populações dessas duas regiões. Em 1874, aparecia através de um comunicado da Inspetoria de Saúde do Porto de Salvador a primeira notícia na Bahia do cólera *morbis* em Buenos Aires:

Tenho a honra de levar ao conhecimento de V. Excia que pus de observação o vapor inglês Mensselin proveniente de Buenos Aires, porto infeccionado da cólera *morbis* e por trazer a este vapor a carta suja. Outrossim dirijo-me a V. Excia. para que se digne de dar às suas ordens ao Chefe da Estação para que não consinta a entrada das embarcações provenientes daquele porto para ancoradouro sem que sejam previamente visitados por esta Inspeção.⁴³

Segundo a Gazeta Médica, o porto da Bahia continuava exposto às moléstias, sem a estrutura básica e sem a fiscalização eficiente, apesar das constantes notícias de epidemias nas diversas províncias do Império e do Prata. Faltava ao porto as reformas, tão em voga nesse final de século, mas que só seriam efetivadas no alvorecer do século XX, quando os círculos epidêmicos já tinham devastado e ceifado a vida de suas populações.

As embarcações procedentes de Pernambuco e Rio de Janeiro, portos infectados, continuaram, e continuam a ter livre prática, reforçando, por consequência, o foco já existente. Carga, bagagens e passageiros, tudo, como em tempos ordinários, desembarca para a cidade, anda isenta, sem que se preencha nenhuma das cláusulas do regulamento sanitario. Eis aqui o que é hoje na Bahia a inspeção de saúde do porto, isto é, pouco mais ou menos o que tem sido sempre, pois não há exemplo de se ter evitado aqui a importação de nenhuma moléstia contagiosa trazida por via marítima.⁴⁴

Esse aviso vem, portanto, num momento em que o governo da província se esforçava em combater e não consentir que a epidemia fizesse vítimas e prejudicasse ainda mais a sua economia. A febre amarela que chegou na Bahia de 1849-1854, trazida pelo brigue Brasil, proveniente de Nova Orleans e no Prata em 1871, continuava aparecendo na

⁴² ALENCASTRO, Luiz Felipe. Vida privada e ordem privada no Império. IN: NOVAIS, Fernando A. (coord.). História da Vida Privada no Brasil. São Paulo: Cia das letras, v. 2, 1997.

⁴³ APEB, Inspetoria de Saúde do Porto, Maço 5318, 03/02/1874.

⁴⁴ Gazeta Médica da Bahia, n. 135, p. 227, 15/03/1873.

documentação do Consulado Argentino na Bahia até o ano de 1885. Em correspondência do Cônsul Pereira Marinho, fica assim, evidenciado:

essa Província entendeu dever por em prática no intuito muitíssimo louvável de opor um obstáculo à propagação da febre amarela que infelizmente apareceu nesta capital e tem dizimado mais ou menos a sua população, com o máximo desejo de concorrer quanto me seja possível para o desaparecimento do mal que aflige os habitantes desta cidade, tendo tomado nota de tudo quanto V. Excia há por como fazer chegar ao meu conhecimento e recomendar-me com relação a tão momentoso assunto.⁴⁵

A prejudicial presença das epidemias prejudicava as relações comerciais entre os três países, tanto assim que terminada a epidemia de febre amarela no Prata, noticiou Eduardo Acevedo que:

se reunió em Montevideo um Congreso Sanitario integrado com delegados del Uruguay, de la Argentina y del Brasil, para el estudio de las medidas de defensa contra el flagelo, arribándose a las siguientes conclusiones:

“Iguualación de cuarentenas em los tres países para la fiebre amarilla, el cólera y otros males epidémicos; presentacion de patentes portados los buques; proibicion del rechazo de buques, sea cual fuera su estado; establecimiento de dos clases de cuarentenas: de observación para los buques em mal estado sanitario y de rigor para las procedencias de puertos infectados; sometimiento de las mercaderías a las medidas sanitárias.”⁴⁶

Em 1886 uma outra noticia denuncia o cólera no Prata:

O apparecimento do cholera em Buenos-Ayres tem impressionando a população de todo o Império, não só pela natural condolencia que inspiram os males que affligem os nossos vizinhos, como pelo bem fundado receio de que se estenda até nós o temeroso flagello.

É sem duvida por mar que a ameaça é mais aterradora, e, sentimos dizel-o, as medidas, que transcrevemos no nosso noticiario, decretadas pelo governo Imperial, estão longe de tranquilizar a população do imperio.⁴⁷

⁴⁵ APEB. Consulado Argentino na Bahia, Maço 1167, 11/06/1885.

⁴⁶ ACEVEDO, op. cit., p. 757.

⁴⁷ Gazeta Médica da Bahia, n. 5, Novembro de 1886.

Contudo, daí por diante, as autoridades provinciais decidiram tomar providências para impedir a entrada de navios vindos daquela região,⁴⁸ considerando suspeitos os navios saídos do porto de Buenos Aires, e que só poderiam ser recebidos depois de fazerem quarentena de rigor na Ilha Grande e bem assim os demais portos da República Argentina e Oriental.

Interessante apontar para o caráter das epidemias no Prata, pois como Buenos Aires e Montevideú mantinham relações constantes entre seus portos, quando uma epidemia atingia um lado do rio da Prata, mesmo com todos os cordões de isolamento formados para impedir a propagação para o outro lado, inevitavelmente ambos eram atingidos. Aconteceu assim com o cólera em 1886, tendo chegado primeiro em Buenos Aires e Santa Fé e, depois, em Montevideú.

A criação da Faculdade de Medicina de Montevideú surge no turbulento momento da epidemia de febre amarela, cujas necessidades de mão-de-obra qualificada impuseram a montagem da primeira escola de medicina do Uruguai. Em 1876 a Gazeta Médica da Bahia noticiava o acontecimento.

Os diários políticos comunicam-no a notícia de haver-se creado em Montevideó uma faculdade de Medicina... É digno de felicitação o Governo Oriental por este passo, pois vem assim a corresponder as exigências há muito sentidas.⁴⁹

Os estudos classificam a retração econômica como consequência do pavor e do número de mortes na população, diminuindo, assim, a produção e comercialização de produtos. Um outro fator ainda agravante do comércio do charque foi a proibição das charqueadas, por motivos de saúde pública, perto da capital argentina, como noticiou o Jornal da Bahia:

⁴⁸ APEB. Inspeção de Saúde do Porto. Maço 5318. 06/11/1886.

República Argentina – a legislatura provincial de Buenos-Ayres votou finalmente uma lei sobre as xarqueadas proibindo-as dentro do termo da capital, e tomando varias disposições par que estes estabelecimentos não prejudiquem a saude publica.⁵⁰

Na Bahia, isso afetou tanto a chegada da carne de charque produzida no Prata, quanto também a circulação de pessoas das duas nacionalidades, visto que o porto de Salvador era considerado parada obrigatória dos navios que se destinavam para o Sul e das embarcações que saíam de lá.

Em 1880, com a chegada do cólera no Prata, a Bahia tomava sua providências, ficando abalada as relações comerciais da Bahia com a região platense. Em primeiro lugar, garantindo a estrutura médica e hospitalar para o amparo dos doentes, com uma provável chegada da epidemia em sua capital.

pergunta se poderá ser extinto o Lazareto do Bom Despacho...Todavia no quadro atual, não acho prudente semelhante deliberação por quanto reina o cólera *morbus* em portos vizinhos do nosso país, e poderemos de momento ser invadidos por aquela epidemia⁵¹

Logo em seguida, proibindo a entrada de mercadorias do Rio da Prata, numa medida drástica em favor da preservação da provincia de um novo ataque epidêmico.

fica proibida a importação nos portos nacionais de diversos generos de procedencia argentina ou oriental; e bem assim que até segunda ordem, fiquem fechados os portos nacionais, exceto o da ilha Grande, a todos os navios procedentes da República da Argentina e de quaisquer portos infeccionados pelo cólera *morbus*.⁵²

Nesse último momento de ameaça da entrada do cólera na provincias, as medidas tomadas tinham um caráter muito mais agressivo e combativo do que em outro periodos.

⁴⁹ Gazeta Médica da Bahia, n. 4, p. 188, abril de 1876.

⁵⁰ APEB, Jornal da Bahia, 22/09/1871.

⁵¹ APEB, Inspetoria de Saúde do Porto, Maço 5318, 22/11/1886.

Um exemplo da rigidez das autoridades foi o caso de um navio consignado à Antonio José de Souza Belens, um dos grandes comerciantes da Bahia nos fins do século XIX, homem influente, dono de um grande trapiche no porto de Salvador e possuidor de diversas ações em Companhias importantes na província. Todo seu prestígio não influenciou as autoridades, apesar de sua correspondência ao Presidente da Província:

Antonio José de Souza Belens, consignatário da carga do bergantim portuguez “Cacilda”, procedente de “Colon” na Republica Argentina, e actualmente neste porto vem requerer a V. Exc^a se digne mandar que seja o mesmo navio admitido à livre pratica para o fim de ser descarregado.

Pelos documentos que o Suplicante tem a honra de apresentar a V. Exc^a que o despacho e a partida do mencionado navio teve lugar d’aquelle porto a 29 de outubro do anno passado, e, pois, em epoca muito anterior à declaração do Colera-morbus, não só no territorio da republica, como tambem, e muito mais remota ainda à declaração official de tal enfermidade no porto de “Colon”.

Não se trata, por conseguinte de navio procedente de porto estrangeiro infeccionado pela peste, e caso as disposições do Reg. n.º 9154 podessem ser applicaveis a especie, o que se suja a vista dos documentos juntos, o Capitão do bergantim “Cacilda” acha se impossibilitado de demandar se o porto da “Ilha Grande”, conforme as ordens que recebeu de V. Exc^a, pela impossibilidade absoluta em que se acha de prover de generos alimenticios o mesmo navio, e assim fazer a aludida viagem.⁵²

Depreende-se que, do processo aberto pelo comerciante, a Inspetoria de Saúde do Porto manteve a decisão de não dar a livre prática ao mesmo, alegando interesse de saúde pública. Essas atitudes estavam respaldadas pelo documento imperial publicado na Gazeta Médica, que proibia a “importação de carnes salgadas de procedencia argentina ou oriental ... em que *exceptua as carnes existentes em deposito nos saladeiros orientaes e preparadas antes do apparecimento do cholera na Republica Argentina*”⁵⁴. E era através dessa exceção que tentava, em vão, defender-se o dito comerciante.

⁵² APEB, *idem*, 26/11/1886.

⁵³ APEB, Licença para carregar e descarregar/ Policia do Porto, Maço: 3183, 29/01/1887.

⁵⁴ Gazeta Médica da Bahia, n. 5, Novembro de 1886.

Os tratados de comércio e navegação entre o Brasil e as repúblicas platinas foram analisados na perspectiva também da integração econômica. Esses acordos vieram no sentido de ampliar as relações comerciais e políticas entre o Brasil e o Prata, beneficiando muitos dos comerciantes que, com a interrupção do tráfico, buscavam outras fontes lucrativas de negócios, num momento de febre comercial de norte a sul do país. E a Bahia não ficaria distante das discussões e aplicações desses tratados, com as repúblicas do Rio da Prata ganhando cada vez mais destaque nas pautas de importação da Bahia, assumindo o abastecimento de carne salgada para quase a totalidade do norte do Brasil.

A região do Prata, como importante território de disputas e conflitos, desenvolveu outras relações de economia e comércio com outras áreas da América e da Europa no século XIX. Submetendo-se à tecnologia inglesa de estradas de ferro e navios a vapor, conseguia ao mesmo tempo dinamizar sua produção interna e escoá-la para os portos brasileiros e cubanos, mantendo os negócios da carne nas mãos dos nacionais, apesar de algumas tentativas dos estrangeiros em gerir esse comércio. Ao final do século XIX, as transformações alcançaram os pequenos e grandes saladeiros, modificando a produção e o tipo de produto que se destinavam ao mercado externo. A carne de charque foi paulatinamente substituída pela carne fresca, com os novos vapores frigoríficos, e as novas culturas da lã e do trigo se impunham como atividades mais lucrativas e adaptadas à nova face do capitalismo no início do século XX.

A Bahia beneficiou-se com o comércio platino, através do acúmulo de riquezas de alguns poucos comerciantes, que reinvestiram seu capital na incipiente industrialização, e, ainda, pela garantia do abastecimento do sul platino com o charque, gênero alimentício essencial para as populações pobres da capital baiana e seu entorno, num momento de constantes crises na sua economia.

Outros fatores de integração foram as epidemias de cólera *morbis* e febre amarela. Busquei evidenciar que os circuitos epidêmicos revelavam o intenso comércio entre as áreas atingidas, haja visto os diversos dispositivos criados pelas autoridades para o controle desse comércio. As doenças assustavam o comércio, aumentavam a mortandade, e interligava as cidades que eram contaminadas pelos flagelos. As informações circuladas nos jornais indicam para a atenção dispensada, por uma e outra região, dos obstáculos e do grau real dessas epidemias. Apesar da temporária interrupção da troca de mercadorias, as duas regiões buscavam ainda soluções para o rápido retorno das atividades comerciais.

As antigas relações de comércio com a África, a partir da segunda metade do século XIX, foram decrescendo, enquanto que a região platina ganhava cada vez mais espaço nas importações e exportações da Bahia. Até mesmo, diversas embarcações utilizadas no circuito platino e pertencente a comerciantes baianos, haviam sido redirecionadas do antigo negócio de escravos na costa ocidental africana.

Por fim, destaco as transformações ocorridas desde o final do século XIX para as duas regiões. A Bahia passou a investir na criação de estradas rodoviárias e ferroviárias, ligando a capital ao interior e aos centros produtores de carne seca e outras tantas mercadorias do Alto Sertão, do São Francisco, da Chapada e da Costa do Cacaú, diminuindo seus vínculos de abastecimento e comércio da carne de charque. Novas pesquisas certamente apontarão para os caminhos tomados por esse comércio entre as regiões estudadas.

No Prata, a modernização na fabricação e conservação da carne bovina criou outros centros consumidores, como os países europeus. E como nos reportamos um pouco acima, outros produtos tiraram a primazia da carne, impondo-se a um mercado cada vez mais

competitivo e exigente, ao contrário dos mercados cubanos e brasileiros, de populações escravas e pobres.

O estudo buscou, finalmente, contribuir para a interseção das regiões em análise, que distantes geograficamente, com sistemas de governo e de trabalho distintos – uma monárquica/escravista e outra republicana/livre –, mantiveram um intenso vínculo comercial durante a segunda metade do século XIX.

FONTES

Fontes manuscritas:

I. Salvador/BA

I.1. Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB)

Maço	Conteúdo	Período
	Série: Consulados	
1167	Consulado da Argentina	1842-1885
1170-1	Consulado do Brasil na Argentina	1857
1212-2	Legação do Brasil na Argentina	1841-1868
1212-11	Legação do Brasil no Uruguai	1838
1171-2	Consulado do Brasil no Uruguai	1831-1864
1212	Consulado do Uruguai	1838-1889
1213-1	Relação dos Cônsules residentes na província e corpo consular estrangeiro	1863-1888
	Série: Militares	
934	Avisos recebidos do Ministério da Marinha	1856-1857
935	Avisos recebidos do Ministério da Marinha	1858
936	Avisos recebidos do Ministério da Marinha	1859-1860
937	Avisos recebidos do Ministério da Marinha	1860
3245	Intendência da Marinha	1850-1852
3246	Intendência da Marinha	1824-1853
3247	Intendência da Marinha	1849-1854
3250	Intendência da Marinha	1834-1858
3252	Intendência da Marinha	1816-1859
3253	Intendência da Marinha	1826-1859
3255	Intendência da Marinha	1834-1859
3256	Intendência da Marinha	1839-1859
3257	Intendência da Marinha	1841-1859
3258	Intendência da Marinha	1849-1859
3260	Intendência da Marinha	1826-1860

3262	Intendência da Marinha	1818-1870
	Série: Policia do Porto	
3160-2	Portaria de Embarcação (solicitações)	1850-1852
3160-3	Portaria de Embarcação (solicitações)	1852
3161	Portaria de Embarcação (solicitações)	1857
3161-1	Portaria de Embarcação (solicitações)	1853-1858
3162-1	Portaria de Embarcação (solicitações)	1859
3162-2	Portaria de Embarcação (solicitações)	1859
3163	Portaria de Embarcação (solicitações)	1852-1862
3163-1	Portaria de Embarcação (solicitações)	1860-1862
3163-2	Portaria de Embarcação (solicitações)	1863
3164	Portaria de Embarcação (solicitações)	1826-1868
3165	Portaria de Embarcação (solicitações)	1850-1868
3165-1	Portaria de Embarcação (solicitações)	1865-1868
3165-2	Portaria de Embarcação (solicitações)	1868-1870
3165-3	Portaria de Embarcação (solicitações)	1869-1870
3166	Portaria de Embarcação (solicitações)	1869-1871
3167	Portaria de Embarcação (solicitações)	1844-1872
3168	Portaria de Embarcação (solicitações)	1847-1872
3169	Portaria de Embarcação (solicitações)	1835-1873
3170	Portaria de Embarcação (solicitações)	1868-1873
3171	Portaria de Embarcação (solicitações)	1869-1873
3171-1	Portaria de Embarcação (solicitações)	1871-1874
3172	Portaria de Embarcação (solicitações)	1850-1875
3173	Portaria de Embarcação (solicitações)	1875
3173-1	Portaria de Embarcação (solicitações)	1874-1878
3174	Portaria de Embarcação (solicitações)	1873-1887
3177	Mapas de saída e entrada de embarcações	1840-1884
3178	Licença para matricula de embarcações e marinheiros estrangeiros	1846-1854

3179	Licença para matrícula de embarcações e marinheiros estrangeiros	1855-1857
3183	Licença para carregar e descarregar	1823-1887
3183-1	Passaporte de embarcação	1846-1869
3189-1	Embarcação	1838-1859
3189-2	Embarcação	1850-1859
3189-3	Embarcação	1860-1865
3189-4	Embarcação	1865-1868
3190	Embarcação	1858-1869
3190-1	Embarcação	1869-1883
3190-2	Embarcação	1861-1886
3191	Embarcação	1827-1887
3192	Embarcação	1854-1889
3193	Embarcação	1860-1889
3191-1	Polícia do Porto	1828-1883
3194	Polícia do Porto	1823-1888
3194-2	Entrada e saída de embarcações	1843-1870
3194-3	Entrada e saída de embarcações	1873-1878
3194-4	Entrada e saída de embarcações	1878-1885
3194-5	Entrada e saída de embarcações	1886-1889
5959-2	Registro de saídas de navios de longo curso e passaportes	1866-1871
	Série: Administração	
4093	Alfândega	1836-1859
4094	Alfândega	1843-1859
4095	Alfândega	1860-1863
4096	Alfândega	1864-1874
4097	Alfândega	1860-1877
4098	Alfândega	1846-1885
4101	Alfândega	1823-1888
4101-1	Alfândega	1828-1889

	Série: Saúde Pública	
5316	Inspetoria de Saúde do Porto	1872-1888
5317	Inspetoria de Saúde do Porto	1889
5318	Inspetoria de Saúde do Porto	1843-1887
5367	Cólera Morbus	1862-1865
5368	Cólera Morbus	1833-1884
	Série: Policia	
6423	Polícia – Embarcação	1845-1854
6425	Polícia – Embarcação	1839-1848
6430	Mapa de Embarcação	1826-1860
	Série Judiciário	
03/1030/1490/10	Francisco José Godinho	
05/2179/2648/02	Antonio Ferreira Pontes	1883/1888
4/1448/1917/14	Francisco Fernandes Mesquita	1895
4/1616/2085/6	José Rodrigues da Costa	1859
N: ?	Francisco Joaquim Teixeira Chaves	1883
5/2033/2504/24	Antonio José de Souza Bciens	1899

1.2. Fontes impressas: jornais microfilmados

A voz do commercio	1881
Correio Mercantil	1849-1851
Diário da Bahia	-
Diário de Noticias	1872, 1888
Gazeta da Bahia	1879, 1880, 1881
Gazeta Médica da Bahia	1866-1880
Gazeta da Tarde	1881, 1885
Jornal da Bahia	1854-1878
Jornal do Comércio	-

O Argos Baiano	1850
O Commercial	1882-1888

2. Rio de Janeiro:

2.1. Biblioteca Nacional (BN)

Número	Conteúdo	Período
	Seção manuscritos	
I-3,33,30 n. 2	Uruguai – Tratados	1851
I-28.9.71	Montevidéu	1856
?	Mapa de entrada e saída do porto da Capitania da Bahia	1807

3. Porto Alegre/RS

3.1. Arquivo Histórico do Estado do Rio Grande do Sul (AHRs)

Maço	Conteúdo	Período
21-A	Correspondências recebidas – Diversas províncias	1850
24	Rio Grande	1853
29	Montevidéu (devolução de escravos)	1858
33	Rio Grande – irregularidades na Alfândega	1862
42	Outras províncias	1872
478	Rio Grande do Sul –quadro de importação e exportação	1849-1853

4. Montevidéu/UR

4.1. Archivo General de la Nación (AGN)

Caixa	Conteúdo	Período
346	Aduana de Montevidéu	1850
347	Aduana	1850
348	Aduana	1851
349	Aduana	1852
350	Aduana	1853
351	Aduana	1853

352	Aduana	1853
353	Aduana	1854
354	Aduana	s/d
48	Archivo do Dr. Eduardo Acevedo – código de comercio para el Estado de Buenos Aires	1857
191	Archivo de Agrimensor Francisco – Puerto de Montevideo: documentos reunidos para el estudio de los proyectos	1884
328	Impresos relacionados con la historia del Rio de la Plata	1822-1851

4.2. Biblioteca Nacional do Uruguai (BNU)

Rolo	Conteúdo	Periodo
114	Jornal Comercio del Plata	1849
115	Jornal Comercio del Plata	1850
116	Jornal Comercio del Plata	1851
117	Jornal Comercio del Plata	1852
118	Jornal Comercio del Plata	1853
122	Jornal Comercio del Plata	1857
123	Jornal Comercio del Plata	1858
124	Jornal Comercio del Plata	1862
	Sala Uruguai – Mobimiento del puerto de Montevideo	1854

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABADIE, Washington Reyes; ROMERO, Andrés Vázquez. *Crónica general del Uruguay: la modernización*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, tomo V, 2000.

ACEVEDO, Eduardo. *Anales Históricos del Uruguay*. Montevideo: Barreiros y Ramos, vol. II, 1934.

ALENCASTRO, Luiz Felipe. *Vida privada e ordem privada no Império*. IN: NOVAIS, Fernando A. (coord.). *História da Vida Privada no Brasil*. São Paulo: Cia das letras, v. 2, 1997.

ALVAREZ, Adriana. *Resignificando los conceptos de la higiene: el surgimiento de una autoridad sanitaria en el Buenos Aires de los años 80*. *Revista Manguinhos - História Ciências Saúde*, Rio de Janeiro, vol. VI, nº. 2, p. 293-314, julho-outubro, 1999.

BAGUET, A. *Viagem ao Rio Grande do Sul*. Santa Cruz do Sul: Florianópolis. EDUNISC: Paraula, 1997.

BANDEIRA, Moniz. *O expansionismo brasileiro e a formação do estados na Bacia do Prata: da colonização à guerra da triplíce aliança*. São Paulo: Editora Ensaio, 1995.

BARRÁN, José Pedro. *Apogeo y crisis del Uruguay pastril y caudillesco (1839-1875)*. Montevideo: Ediciones Banda Oriental, tomo IV, 1998. (Col. Historia uruguaya, v. I a IV)

_____. *História rural del Uruguay moderno*. Montevideo: Ediciones Puntos Unidos, 1970.

BELLOTTO, Manoel Lelo. *Correio marítimo Hispano-Americano. A carreira de Buenos Aires (1776-1779)*. Assis: FFCLA, 1971.

BENTACUR, Arturor A. *El puerto colonial de Montevideo: los años de la crisis (1807-1814)*. Montevideo: Librería de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, tomo II, 1999.

BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil. A Grã – Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos. 1807-1869*. São Paulo: EDUSP, 1976.

_____. (org.). *História da América Latina*. São Paulo: Edusp, v. I a X, 2001.

BORBA, Silza Fraga Costa. *Industrialização e exportação de fumo na Bahia 1870-1930*. Dissertação (Mestrado), Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1975.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização material e Capitalismo**. Lisboa: Edições Cosmos, 1970.

CALÓGERAS, J. Pandiá. **Formação histórica do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1972.

CANABRAVA, Alice. **O comércio português no Rio da Prata: 1580-1640**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1984.

CARDOSO, Fernando Henrique. **Capitalismo e escravidão no Brasil meridional – o negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

CARVALHO, José Murilo de. **A Construção da Ordem: a elite política imperial: Teatro de Sombras: a política imperial**. Rio de Janeiro, Ed. UFRJ – Relume-Dumará, 1996.

CASCUDO, Luis da Camara. **História da alimentação no Brasil**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1983.

CERQUEIRA, Dionísio. **Reminiscências da Campanha do Paraguai**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980

CESAR, Guillermino (org.). **RS: Economia e Política**. Porto Alegre: Editora Mercado Aberto, 1970.

CHACON, Vamirch. **Abreu e Lima: general de Bolívar**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1983.

CHALHOUB, Sidney. **Cidade Febril: cortiços e epidemias na Corte Imperial**. São Paulo: Cia das Letras, 1996.

DAVID, Onildo Reis. **O inimigo invisível: epidemia na Bahia no século XIX**. Salvador: EDUFBA/ Sarah Letras, 1996.

DELUMEAU, Jean. **História do medo no Ocidente: 1300-1800**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

FERRER, Aldo. **La economia argentina: las etapas de su desarrollo y problemas actuales**. México-Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, (19_?)

FLANDRIN, Jean-Louis; MONTANARI, Massimo (dir.). **História da Alimentação**. São Paulo: Estação Liberdade, 1998.

FLORES, Moacyr. **História do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Nova Dimensão, 1993.

FRAGOSO, João Luis R. Homens de grossa ventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

FUNDAÇÃO DE PESQUISAS. A inserção da Bahia na evolução nacional: 1ª etapa 1850-1889. Salvador: 5 vols., 1978.

FURTADO, Celso. A economia latino-americana (formação histórica e problemas contemporâneos). São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1978.

FURTADO, Júnia Ferreira. Homens de negócio: a interiorização da metrópole e o comércio das Minas setentistas. São Paulo: Hucitec, 1999.

GARCEZ, Angelina Nobre Rolim. Associação Comercial da Bahia 175 anos: trajetórias e perspectivas. Rio de Janeiro: Editora Expressão e Cultura, 1987.

GARCIA, Emanuel Soares da Veiga. O comércio ultramarino espanhol no Prata. São Paulo: Perspectiva, 1982.

GRAHAM, Maria. Diário de uma viagem ao Brasil (1821, 1822 e 1823). São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1956.

HERRERO, Pedro Peres. Comercio y mercados en América Latina Colonial. Madrid: MAPFRE, 1992.

JUMAR, Fernando. Los portugueses, la Colonia dei Sacramento y el Río del Plata: 1680-1777. Montevideo: s/ed., 1995.

LAPA, José Roberto do Amaral. A Bahia e a Carreira das Índias. São Paulo: Hucitec, Unicamp, 2000.

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

LUNA, Félix. Breve história dos argentinos. Rio de Janeiro: Instituto Cultural Brasil-Argentina, 1995.

LYNCH, John. As repúblicas do Prata da Independência à Guerra do Paraguai. IN: BETHELL, Leslie (org.). História da América Latina: da independência a 1870. São Paulo: Edusp, v. III, 2001.

MACHADO, Carlos. Historia de los Orientales: de la colonia a Rivera y Oribe. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, tomo I e II, 1997.

MÁRQUEZ, Gabriel Garcia. O amor nos tempos do cólera. Rio de Janeiro: Record, 1985.

MATTOSO, Katia M. de Queirós. Bahia: a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX. Salvador, HUCITEC, 1978.

_____. *Bahia, século XIX: uma província no Império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

MEDRANO, Lilia Inês Zanotti de. *A livre navegação dos rios Paraná e Uruguay: uma análise do comércio entre o Império Brasileiro e a Argentina (1852-1889)*. Tese (Doutorado). Instituto de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1989.

MILLAU, Francisco. *Descripcion de la provincia de la Plata*. 1772. Apud: XAVIER, Paulo. *Charqueadas – primeira indústria do sul da América*. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, n.º. 131, 1995.

MILOT, Julio e BERTINO, Magdalena. *História econômica de Uruguay: 1860-1910*. Montevideu: Fundación de Cultura Universitaria, tomo II, 1996.

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

NASCIMENTO, Ana Amélia Vieira. *Dez freguesias da cidade do Salvador: aspectos sociais e urbanos do século XIX*. Salvador: Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1986.

OLIVEIRA, Waldir Freitas. *A crise da economia açucareira do Recôncavo na segunda metade do século XIX*. Salvador: Centro de Estudos Baianos – UFBA, 1999.

OYARZÁBAL, Guillermo Andrés. *La navegación en el Rio de la Plata: una aproximación a las características náuticas y portuarias rioplatenses en la segunda mitad del siglo XVIII*. IN: SILVA, Hernan A. *Navegación y comercio rioplatense*. Bahia Blanca: Universidad del Sur, 1996.

POMBO, Rocha. *História do Brasil*. São Paulo: Edições Melhoramento, 1952.

POMER, Leon. *Os conflitos na bacia do Prata*. São Paulo: Brasiliense, 1979.

PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1972.

QUERINO, Manoel Raymundo. *A Arte culinária na Bahia*. Bahia: Papelaria Brasileira, 1928.

REICHEL, Heloisa J.; GUTFREIND, Ieda. *Fronteiras e guerras no Prata*. São Paulo: Atual, 1995.

REICHEL, Heloisa Jochims. *A valorização da propriedade da terra numa sociedade em transformação: a campanha platina na virada para o século XIX*. IN: ALMEIDA, Jaime de(org.). *Caminhos da História da América no Brasil: tendências e contornos de um campo historiográfico*. Brasília: ANPHLAC, 1998.

_____. Relatos de viagens como fonte histórica para estudos de conflitos étnicos na região platina (séc. XIX). IN: *Literatura e História: perspectivas e convergências*. Bauru, SP: EDUSC, 1999.

REIS, Onildo David. *O inimigo invisível: epidemia do cólera na Bahia em 1855-56*. Salvador: EDUFBA, 1996.

REIS, João José. *A Morte é uma festa: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

REIS, João José; AGUIAR, Márcia Gabriela D. de. "Carne sem osso e farinha sem caroço": O motim de 1858 contra a carestia na Bahia. *Revista de História – Universidade de São Paulo*, São Paulo, n. 135, p. 133-160, 1996.

RIBEIRO, Ellen Melo dos Santos. *Abastecimento de farinha da cidade do Salvador: aspectos históricos*. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1982.

RODRIGUES, Jaime. *Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (séculos XVIII e XIX)*. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, vol. 19, nº 38, 1999.

ROSADO, Rita de Cássia S. de Carvalho. *O porto de Salvador: modernização e projeto. 1854/91*. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1983.

RUSSEL-WOOD, A. J. R. *Um mundo em movimento: os portugueses na África, Ásia e América (1415-1808)*. Lisboa: Difel, 1998.

SANTOS, Corcino Medeiros dos. *A produção das minas do Alto Peru e a evasão de prata para o Brasil*. Brasília. Ed. Thesaurus, 1998.

SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SCHWARZ, Lília Moritz. *O espetáculo das raças: cientistas, instituições e questão racial no Brasil – 1870-1930*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

SILVA, Elmar Manique da. *Ligações externas da economia gaúcha (1736-1890)*. IN: *RS: Economia e Política*. Porto Alegre: Mercado Aberto, (199?).

SILVA, Hernán Asdúbal. *La Colonia del Sacramento el Vicereinato del Rio de La Plata y el libre comercio*. In: *Navegacion y comercio rioplatense*, Universidad del Sur, Bahía Blanca, 1996.

SOARES, Teixeira. **Diplomacia do Império no Rio da Prata**. Rio de Janeiro: Editora Brand, 1955.

SOUZA, Susana Bleil de. **A desarticulação do comércio inter-regional na Bacia do Prata: notas para um estudo do caso saltenho**. *Revista do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas*. Porto Alegre, nº 13, 1985.

SOUZA, Paulo Cesar. **A Sabinada: a revolta separatista da Bahia (1837)**. São Paulo: Brasiliense, 1987.

STELLA, Roseli Santaella. **Entre a situação legal e a de fato: o comércio de Buenos Aires com o Brasil no século XVI**. *Cuadernos del Sur -Universidade Nacional del Sur, Bahia Blanca*. nº26, p. 16-32, 1996.

TAVARES, Luiz H Dias. **A economia da província da Bahia na 2ª metade do século XIX**. Salvador: *Revista UNIVERSITAS*, n. 29, janeiro/abril, 1982.

TEJERINA, Marcela Viviana. **El comercio hispano-lusitano a fines del siglo XVIII: una propuesta alternativa para analizar la presencia portuguesa en el Rio de la Plata**. IN: *Cuadernos del Sur*. Universidade Nacional del Sur, Bahia Blanca, nº 26, 1996.7

TORRE, Elena. **El comercio británico desde Brasil al puerto de Buenos Aires en el contexto revolucionario del Rio de la Plata**. IN: SILVA, Hernan A. *Navegacion y comercio rioplatense*. Bahia Blanca: Universidade Nacional del Sur, 1996.

VALDES, Ildelfonso Pereda. **El negro en el Uruguay: pasado y presente**. *Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay, Montevideú*. n XXV, 1965.

VASCONCELLOS, Henrique Pinheiro de. **Uruguay-Brasil: commercio e navegação 1851-1927**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, v. II, 1929.

VERGER, Pierre. **Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séc. XVIII a XIX**. São Paulo. Corrupio, 1987

VILLA, Rafael D. **Autonomia do Estado e atores não-governamentais: o caso das migrações latino-americanas**. IN: V Congresso da Sociedade Latino-Americana de Estudos sobre América Latina e Caribe, março-abril de 1996, São Paulo. *Anais América Latina e Caribe e os desafios da nova ordem mundial*. v. 1, 1998.

WEINBERG, Felix. **Florencio Varela y el Comercio del Plata**. Bahia Blanca. *Cuadernos del Sur - Universidad Nacional del Sur, Bahia Blanca*, 1970.

XIMENES, Cristiana Ferreira Lyrio. **Joaquim Pereira Marinho: perfil de um contrabandista de escravos na Bahia - 1828-1887**. *Dissertação (Mestrado)*. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1999.

ANEXOS

ANEXO A

Tipo de documentação: Mapas de saídas e entradas de embarcação/ Polícia do Porto de Salvador

Localização: APEB

Maço: 6430

DATA	NOME/TIPO DE EMBARCAÇÃO	CAPTÃO/CONSIGNAÇÃO	DESTINO/PORTO DE ONDE VEM	CARGA/PAS- SAGEIROS	DIAS DE VIAGEM
30.11.1859	Barca mercante americana Henry	Consig. Gillmer	Indo ao Rio da Prata	179 t. de sal 12 trip.	—
27.11.1859	Polaca nacional Marinho	Mestre Francisco José Pimenta Cons. Joaquim Pereira Marinho	Indo ao Rio da Prata	261 t. de aguardente	13 trip./ 3 passag.
09.10.1860	Barca nacional Rio de janeiro	Mestre Jaime Cardoso Cons. Joaquim Pereira Marinho	Vindo do Rio grande	270 t. de carne 12 trip.	24
11.10.1860	Barca portuguesa Conceição	Consig. Francisco José Godinho	Indo ao Rio grande do Sul	360 t. de sal 14 trip.	—
14.10.1860	Pataxo nacional Tigre	Consig. Antonio Pontes	Indo ao Rio Grande	163 t. de sal 12 trip./ 2 pass.	
15.10.1860	Brigue brasileiro Castro 1º	Consig. Antonio Ferreira Pontes	Vindo do Rio Grande do Sul	191 t. de carne 13 tripulantes	30
16.10.1860	Brigue brasileiro marques d' Almeida	Idem	idem	208 t. de carne 12 trip.	26
05.06.1860	Brigue nacional Sublime	Mestre Bento d' Almeida Cons. Joaquim Pereira Marinho	Indo ao Rio Grande do Sul	268 t. de assucar e sal	
24.02.1860	Brigue nacional Principe Americano	Mestre João Antonio Cameiro Cons. Francisco José Godinho	Vindo de Montevidéu	253 t. de carne e couros/ 14 tr.	32
22.02.1860	Pataxo sueco Delphin	Consignação à Ordem	Indo ao Rio Grande	129 t. de sal 7 tripulantes	
19.02.1860	Brigue nacional Energia	Mestre João Monteiro Almeida Cons. Joaquim Pereira Marinho	Indo ao Rio Grande	304 t. de sal 13 trip./ 4 pass.	
23.02.1860	Escuna nacional Formosa	Mestre João Ignacio Ferreira Consig. Godinho	Indo ao Rio Grande	164 t. de sal o vinhos/ 10 tri.	3 passageir.

DATA	NOME/TIPO DE EMBARCAÇÃO	CAPITÃO/CONSIGNAÇÃO	DESTINO/PORTO DE ONDE VEM	CARGA/PAS-SAGEIROS	DIAS DE VIAGEM
14.02.1860	Pataxo nacional Vingador	Mestre Martinho Francisco C. Chaves, Francisco Broxado	Vindo de Montevidéu Pelo Rio de Janeiro	132 t. de carne 11 trip.	36
14.02.1860	Galera morcante francesa Nouvelle Pauline	Consig. Folin	Vindo de Montevidéu	485 t. de animâes/ 19 tri.	20
01.02.1860	Barca nacional Ada	Mestre João Antonio Alves Cons. José Joaquim Maxado	Indo ao Rio Grande do Sul	262 t. de sal 14 trip/ 2 pass.	
05.02.1860	Pataxo nacional Adelaide	Mestre Manoel Roiz Junior Consig. à Ordem	Indo ao Rio Grande	171 t. de sal 10 trip./ 5 pass.	
10.02.1860	Pataxo sueco Telegrafo	Consig. Pontes	Vindo de Buenos Aires	178 t. de carne 9 tripulantes	35
11.02.1860	Barca francesa Florian	Consignação à Ordem	Vindo de Buenos Aires	245 t. de animâes/ 12 trip	30
11.02.1860	Pataxo nacional S. Joaneiro	Consig. Francisco José Godinho	Vindo do Rio Grande	174 t. de carne 12 trip/ 2 pass.	42
05.12.1860	Barca inglesa Violeta	Consignação à Ordem	Vindo de Montevidéu	301 t. de lastro 11 tripulantes	24
03.12.1860	Brigue nacional Prazeres	Mestre João Roiz d'Almeida Cons. Francisco José Godinho	Indo ao Rio Grande	302 t. de vinhos 14 trip/ 1 pass.	
02.12.1860	Brigue nacional Linda Flor	Mestre José Maxado Francisco Consig. José Costa	Indo ao Rio Grande	178 t. de sal c vinhos/ 12 trip.	08 passag.
13.12.1860	Brigue nacional Argonauta	Mestre Antonio da Silva Soares C. Chaves, Francisco Broxado	Indo ao Rio da Prata	187 t. de assucar/ caxaça	12 trip./ 1 passageiro
13.12.1860	Barca hespanhola "Villa Nueva"	Consig. Francisco José Godinho	Vindo de Montevidéu	256 t. de carne 13 trip.	27
07.12.1860	Brigue nacional Castro 1º	Consig. Antonio Ferreira Pontes	Indo ao Rio Grande	190 t. de sal e vinhos/ 11 trip.	
21.12.1860	Polaca nacional Marinho	Mestre Antonio José dos Santos Cons. Joaquim Pereira Marinho	Vindo de Montevidéu	261 t. de carne 13 trip.	36
26.12.1860	Brigue nacional Firma	Mestre Antonio dos Santos Consig. José de Carvalho	Vindo de Montevidéu	175 t. de carne 11 trip.	35

DATA	NOME/TIPO DE EMBARCAÇÃO	CAPITÃO/CONSIGNAÇÃO	DESTINO/PORTO DE ONDE VEM	CARGA/PAS-SAGEIROS	DIAS DE VIAGEM
08.08.1866	Patacho nacional mercante 3 Amigos	Cap. Valeriano Pereria dos Santos/Consig. Marinho	Vindo do Rio Grande do Sul	152 toneladas de carne/ 10 passag.	20 dias
06.09.1868	Brigue nacional Victoria	Cap. Joaquim José./ Consig. Marinho	Indo para o Rio Grande do Sul	244 toneladas de vinhos/ 12 pas.	
15.06.1868	Barca alemã Stephanie	Cap. Schutte/ Consignação à Ordem	Vindo de Buenos Aires	315 toneladas de lastro/ 10 pas.	19 dias
15.06.1868	Barca francesa Jean Victor	Cap. J. de Marre/ Consignação Champion Cia	Vindo de Montevideo	416 t. de mulas e carneiros/ 15 pas.	24 dias
15.06.1868	Brigue nacional Feliz Americano	Cap. Antonio Muniz da Silva/ Consig. Godinho Paulo Cia	Vindo de Montevideo pelo Rio de Janeiro	291 toneladas de carne/ 16 pas.	29 dias
18.06.1868	Patacho ingles Nalopa	Cap. Dalhymple/ Consignação à Ordem	Vindo de Buenos Aires	234 toneladas de lastro/ 8 pas.	22 dias
19.06.1868	Lugar ingles Alarm	Cap. J. R. Henry	Vindo do Rio Grande do Sul	117 toneladas de carne/ 8 pas.	17 dias
19.06.1868	Barca russa Ahkera	Cap. Aquit/ Consignação à Ordem	Vindo de Buenos Aires	574 toneladas de lastro/ 16 pas.	18 dias
21.06.1868	Patacho holandês Acty	Cap. Huesman/ Consignação à Ordem	Vindo de Buenos Aires	141 toneladas de coisas salgadas	26 dias
26.06.1868	Escuna inglesa Waif	Cap. Densen	Vindo do Rio Grande do Sul	154 toneladas de carne/ 7 pas.	21 dias
26.06.1868	Barca norueguesa Pantser	Cap. Terjesen/ Consignação à Ordem	Vindo de Buenos Aires	353 toneladas de lastro/ 13 pas.	27 dias
27.06.1868	Escuna holandesa Tramette	Cap. Purveu/ Consignação Pontes Cia	Vindo do Rio Grande do Sul	110 toneladas de carne/ 6 pas.	29 dias
28.06.1868	Pataxo Moreira	Cap. Francisco Maria/ Consig. Godinho Paulo Cia	Vindo do Rio Grande do Sul	261 toneladas de carne/ 11 pas.	16 dias
30.06.1868	Pataxo noruegues Ira	Cap. Brechsaldt/ Consig. Marinho Cia	Vindo do Rio Grande do Sul	124 toneladas de carne/ 6 pas.	29 dias
05.12.1868	Brigue nacional Almeida 2ª	Cap. Antonio P. de Mesquita/ Consig. Godinho Paulo Cia	Indo para Montevideo	269 toneladas de armas e caçaça/ 15 pas.	

06.12.1868	Brigue nacional Maria Roza	Cap. Antonio Ignacio d'Oliveira/ Consi. Figueiredo	Indo para o Rio da Prata	271 toneladas de vinhos/15 pa	
10.12.1868	Patacho nacional Argos	Cap. André P. de Campos/ Consig. Marinho	Indo para o Rio Grande do Sul	298 toneladas de vinho/10 pas	
11.12.1868	Brigue oriental Flora Paquitax	Cap. Bustello/ Consig. A Ordem	Indo para Monteideo	208 toneladas de vinho/13 pas.	
11.12.1868	Barca nacional Energia	Cap. José Maria Coelho Sobrinho/Consig. Marinho	Indo para o Rio Grande do Sul	262 toneladas de sal/12 trip.	
13.11.1868	Brigue nacional Gôa	Cap. Manoel de Mesquita/ Consig. Marinho	Vindo de Monteideo	225 toneladas de came/10 trip	54 dias
19.12.1868	Brigue nacional Almeida	Cap. Joaquim Cardoso/ Consig. Godinho Paulo Cia	Indo para Monteideo	265 toneladas de vinho/14 trip	
21.12.1868	Brigue nacional Feliz Americano	Cap. Antonio M de Silva/ Consig. Godinho Paulo Cia	Vindo de Monteideo	291 toneladas de came/11 trip	21 dias
22.12.1868	Barca portuguesa Novo Elisio	Cap. Luis P. da Costa/ Consig. Marinho	Vindo de Monteideo	321 toneladas de came/15 trip	30 dias
24.12.1868	Brigue ingles Ada	Cap. Griffethel/ Consig. Pontes e Cia	Indo para o Rio Grande do Sul	308 toneladas de sal e lenha	
15.04.1869	Brigue nacional Marinho 3º	Cap. Antonio José dos Santos Pereira/ Consig. Marinho	Vindo de Monteideo	340 toneladas de came/12 pas.	26 dias
18.04.1870	Brigue nacional Honorio	Cap. Manoel Esteves Lopes/ Consig. Godinho Paulo Cia	Vindo do Rio Grande do Sul	224 toneladas de came/11 trip.	18 dias
29.04.1870	Barca portuguesa Maria Amelia	Cap. Paulino Antonio Cardoso/ Consig. José Ferreira Spinosa	Vindo do Rio Grande do Sul	240 toneladas de came/13 trip	22 dias
24.04.1870	Sumaca hespanhola Portollas	Cap. Pedro Isem/ Consig. Chaves Cia	Indo para o Rio Grande do Sul	155 toneladas de vinho/12 trip	
24.04.1870	Pataxo nacional Graça	Cap. Francisco Fernandes/ Consig. Pontes e Cia	Indo para o Rio Grande do Sul	236 toneladas de cal/11 trip.	
22.04.1870	Pataxo nacional Moreira	Cap. Francisco Maria de Souza/ Consig. Godinho Paulo Cia	Indo para o Rio Grande do Sul	261 toneladas de vinho/11 trip	
28.04.1870	Pataxo nacional Pollicianos	Cap. Francisco Dias da Costa Cons. Pontes e Cia	Destino Rio Grande do Sul	231 ton. De vinho/11 trip.	
21.01.1870	Brigue mercantil nacional Victoria	Cap. José Jorge da Conceição Consig. Marinhos Companhia	Vem de Montevidéo	244 tonel. de came/12 trip.	37

28.04.1870	Barca nacional Aurora	Cap. José Gomes do Santos Consig. Godinho Pontes Cia.	Vem de Payssandú e Montevideo	276 ton. De carne/12 trip.	22
16.03.1870	Fragata a vapor guerra francesa La Circé		Destino Montevideo	Alvora o pavilhão do	Almirante Fisqué
16.03.1870	Vapor mercante inglês Cassini		Destino Rio da Prata pelo R. de Janeiro	20 passag. e os artistas.	
15.03.1870	Barca mercante francesa Aleyson	Consig. à Ordem	Vem de Montevideo. Segue para as Antilhas.	296 ton. De mulas/13 trip.	26. Vem tomar agoa.
26.03.1870	Pataxo nacional Perseverante	Cap. José Coelho Sobrinho Consig. Marinhos Cia	Vem do Rio Grande do Sul	164 ton. De carne/12 trip.	36
27.03.1870	Pataxo nacional Elvira	Cap. Boaventura Roiz de Senna Consig. Marinhos Cia	Vem de Montevideo	206 ton. De carne/10 trip.	36
27.03.1870	Polaca hespanhola Lindo	Consig. Marinhos Cia	Vem de Buenos Aires. Segue para Havana	158 ton. De carne/ 12 trip.	28. vem arribada para abrir agoa.
24.03.1870	Barca norueguesa "Brasileira"	Consig. à Ordem	Vem de Buenos Aires	250 ton. De lastro/11 trip.	25
24.03.1870	Brigue allemão Genius	Consig. à Ordem	Vem de Montevideo	223 ton. De lastro	34
24.03.1870	Brigue nacional Almeida	Cap. Joaquim Pedro Cardoso Consig. Godinho Paulo Cia	Vem de Montevideo	265 ton. De carne/14 trip.	14
25.03.1870	Barca allemã Margarethe Blanca	Consig. à Ordem	Vem de Montevideo	490 ton. De lastro/15 trip	16
25.03.1870	Polaca nacional Marinho	Cap. Joaquim Pinto Monteiro Consig. Marinhos Cia	Vem de Montevideo	261 ton. De carne/ 9 trip.	35
22.03.1870	Pataxo nacional Argos	Cap. Bellamino dos Santos Consig. Marinhos Cia	Destino Rio Grande do Sul	298 ton. De sal e caxaca	
22.03.1870	Fragata a vapor de guerra norueguesa "Nordstiernen"		Vem de Montevideo	230 tripulantes	18
23.03.1870	Escuna mercante francesa Jenny	Consig. à Ordem	Vem de Montevideo	232 ton. De lastro/ 8 trip.	26
23.03.1870	Pataxo allemão Kosmopolit	Consig. à Ordem	Vem de Montevideo	162 ton. De gado/ 8 trip.	26
23.03.1870	Brigue nacional Almeida 2º	Cap. Antonio Pereira Mesquita Consig. Godinho Paulo Cia	Vem de Montevideo	269 ton. De carne/ 14 trip.	34

02.03.1870	Vapor mercante italiano Liguria	Consig. à Ordem	Vem de Buenos Aires e Pernambuco	479 ton. De couro e lan/ 30	19/ segue p Gênova com 204 p.
03.03.1870	Barca nacional Águia	Cap. Valeriano Pereira Consig. Marinhos Cia	Destino Rio Grande do Sul	287 ton. De vinho/ 11 trip.	
11.03.1870	Pataxo mercante nacional Singular	Cap. José Coelho Consig. Pontes e Cia	Vem do Rio Grande do Sul	203 ton. De carne/ 10 trip.	27
11.03.1870	Barca mercante francesa Marie Hortense	Consig. à Ordem	Vem de Montevidéo	213 ton. De lastro e carneiro	49
10.03.1870	Pataxo nacional Pelicano	Cap. Francisco Dias da Costa Consig. Pontes e Cia	Vem do Rio Grande do Sul	231 ton. De carne/ 10 trip.	36
05.03.1870	Hiate mercante portuguez Deligente	Cap. Antonio da Trindade Consig. Pontes e Cia	Destino Rio Grande do Sul	189 ton. De sal/ 9 trip.	
05.03.1870	Brigue nacional Maria Teresa	Cap. Francisco Xavier Omellas Consig. Godinho Paulo Cia	Destino Rio Grande do Sul	245 ton. De vinhos/ 11 trip.	
05.03.1870	Pataxo mercante nacional Graça	Cap. Francisco José Consig. Pontes Cia	Destino Rio Grande	235 ton. De carne/ 11 trip.	40
17.04.1870	Pataxo n. alemão Bertlia	Consig. à Ordem	Vem de Montevidéo	100 ton. De lastro/ 6 trip.	30
17.04.1870	Barca inglesa Cardignshire	Consig. à Ordem	Vem de Montevidéo/ Segue para Barbadoes	364 ton. De lastro/ 14 trip.	18 arribada por falta de agoa
08.04.1870	Escuna nacional Formoza	Cap. Antonio Francisco Consig. Godinho Paulo Cia	Vem do Rio Grande do Sul	164 ton. De carne/ 10 trip.	26
08.04.1870	Brigue nacional Sorpresa	Cap. Manoel da Costa Cardoso Consig. Pontes e Cia	Vem do Rio Grande do Sul	221 ton. De carne/ 13 trip.	26
15.04.1870	Pataxo mercante nacional Cassilhas	Cap. Antonio dos Santos Consig. Manoel da Costa Cia	Destino Montevidéo	193 ton. De caxaça/ 9 trip.	

DATA	NOME/TIPO DE EMBARCAÇÃO	CAPITÃO/CONSIGNAÇÃO	DESTINO/PORTO DE ONDE VEM	CARGA/PAS-SAGEIROS	DIAS DE VIAGEM
01.08.1873	Sumaca mercante hespanhola Pronta	Consig. Marinhos Cia	Vem de Payssandu p/ Montevidéo	147 ton. De carne/ 10 trip.	14
20.08.1873	Pataxo mercante nacional Positivo	Cap. Antonio Trvassos da Rosa Consig. Pontes e Cia	Vem do Rio Grande do Sul	230 ton. De carne/ 11 trip.	17
03.08.1873	Vapor mercane alemão Buenos Aires		Vem de Buenos Aires, Montevidéo Santos, RJ	1 passageiro	3 e 8 horas do último
03.08.1873	Brigue mercante nacional Maria Tereza	Cap. José Pedro d'Almeida Consig. Godinho Paulo Cia	Destino Rio Grande do Sul	240 ton. de aguardente/ 10	
09.08.1873	Vapor mercante frances Erymante		Destino Rio da Prata pelo R. de Janeiro	21 passageiros	
10.08.1873	Barca mercante francesa Nankin	Consig. Souza Chenau e Cia	Vem de Montevidéo	465 ton. de farinha/ 15 trip.	16
13.08.1873	Pataxo nacional Coimbra	Cap. Fabio Rios Consig. Joaquim da Costa	Vem do Rio Grande	237 ton. de carne/ 9 trip.	25
13.08.1873	Pataxo dinamarques Lassen	Consig. Marinhos e Cia	Vem do Rio Grande	121 ton. de carne/ 7 trip.	17
14.08.1873	Pataxo mercante hollandez "Bernardus Godolevus"	Consig. Pontes e Cia	Vem de Salto (Uruguay)	157 ton. de carne/ 6 trip.	37
15.08.1873	Brigue nacional Marinho 3º	Cap. João Camillo de Paiva Consig. Marinhos Cia	Vem de Montevidéo	340 ton. de carne/ 13 trip.	20
15.08.1873	Brigue nacional Sahy	Cap. José Ignacio de Mello Consig. Godinho Paulo Cia	Vem do Rio Grande	210 t. de carne/ 11 tripulantes	13
15.08.1873	Pataxo nacional Fernando 1º	Cap. Antonio de Souza Consig. Joaquim da Costa	Vem do Rio Grande	172 t. de carne/ 10 tripulantes	19
15.08.1873	Escuna nacional Theodora	Cap. Vicente Ferreira Consig. Pontes Cia	Vem do Rio Grande	129 t. de carne/ 9 tripulantes	31
15.08.1873	Polaca nacional Marinho	Cap. Joaquim Pinto Monteiro Consig. Marinhos Cia	Vem do Rio Grande	261 t. de carne/ 10 tripulantes	15
29.08.1873	Vapor francs Ville de Santos		Destino Rio da Prata e R.J	2 passageiros	

30.08.1873	Escuna mercante alemã "Ana e Ida	"Consig. Hasselman Cia	Destino Montevidéo	70 t. de assucar/ 5 tripulantes	
01.06.1873	Sumaca mercante hespanhola Teresina	Consig. Antonio Loureiro	Destino Rio Grande do Sul	136 t. de vinhos 10 trip.	
01.06.1873	Pataxo nacional D. Guilhermina	Cap. José Correia dos Santos Consig. Joaquim da Costa Cia	Destino Rio Grande do Sul	237 t. de vinhos 9 tripulantes	
04.06.1873	Brigue nacional Superior	Cap. Alcides d'Albuquerque Consig. Pontes Cia	Vem do Rio Grande do Sul	153 t. de carne 10 tripulantes	19
05.06.1873	Pataxo alemão Horizont	Consig. Constantino J. Ferreira Pinto	Vem do Rio Grande do Sul	146 t. de carne 7 trip.	21
05.06.1873	Pataxo nacional Guanabara	Cap. Lourenço de Souza Lobo Consig. Godinho Paulo Cia	Vem do Rio Grande do Sul pelo R. J	152 t. de carne 12 tripulantes	28
06.06.1873	Escuna hollandesa Helius	Consig. Godinho Paulo Cia	Vem do Rio Grande	124 t. de carne 6 tripulantes	19
06.06.1873	Brigue nacional Infeliz	Cap. Antonio J. dos Santos Consig. Marinheiros Cia	Vem de Montevidéo	265 t. de carne 12 tripulantes	14
06.06.1873	Brigue mercante nacional Princesa	Cap. Valentim J. Augusto Faria Consig. Joaquim da Costa	Vem do Rio Grande	181 t. de carne 9 tripulantes	25
06.06.1873	Brigue alemão Norma	Consig. H. Meyer Cia	Vem de Montevidéo	194 t. de lastro 8 tripulantes	19
09.06.1873	Vapor frances Rio Grande		Destino Rio da Prata pelo de Janeiro	23 passageiros maioria italiana	Vindo empregars e
10.06.1873	Brigue nacional Honorio	Cap. Manoel Esteves Lopes Consig. Godinho Paulo Cia	Destino Rio Grande do Sul	224 t. de lastro 11 tripulantes	
11.06.1873	Brigue mercante nacional Sublime	Cap. José Teixeira d'Azevedo Consig. Marinheiros Cia	Destino Rio Grande do Sul	268 t. de vinhos 11 tripulantes	
12.06.1873	Vapor alemão Argentina		Vem do Rio da Prata, Santos e R.J	12 passageiros	4
13.06.1873	Escuna alemã Heinrick	Consig. Joaquim da Costa Sol	Vem do Rio Grande do Sul	123 t. de carne 7 tripulantes	21
20.06.1873	Pataxo nacional Lynce	Cap. Manoel Gomes Cardia Consig. Pontes Cia	Vem do Rio Grande	236 t. de carne 10 tripulantes	19
20.06.1873	Pataxo nacional Oliveira	Cap. Camillo Ignacio d'Oliveira Consig. Godinho Paulo Cia	Vem de Payssandu p/ Montevidéo	262 t. de carne 11 tripulantes	36

20.06.1873	Pataxo hollandes Hendrick	Consig. Pontes Cia	Vem do Rio Grande	153 t. de carne 7 tripulantes	28
20.06.1873	Escuna holandesa Potjer	Consig. Marinheiros Cia	Vem do Rio Grande	131 t. de carne 6 tripulantes	20
21.06.1873	Pataxo dinamarques Barso	Consig. Pontes Cia	Vem de Buenos Aires pelo Rio de Janeiro	96 t. de carne 6 tripulantes	23
23.06.1873	Pataxo hollandes Albertha	Consig. Constantino José Ferreira Pinto	Vem do Rio Grande	182 t. de carne 7 tripulantes	12
26.06.1873	Vapor ingles Neva		Vem do Rio da Prata pelo de Janeiro	7 passageiros	12
26.06.1873	Brigue nacional Adolpho	Consig. Pontes Cia	Vem do Rio Grande	198 t. de carne 10 tripulantes	15
27.06.1873	Brigue hespanhol Salvador	Consig. à Ordem	Vem de Buenos Ayres	140 t. de carne 12 tripulantes	20
29.06.1873	Vapor ingles Bi=oyne		Destino Rio da Prata pelo de Janeiro	30 passageiros	
19.12.1874	Barca nacional Pombinha	Cap. Agostinho Gomes Guimarães	Destino Rio Grande do Sul	279 t. de vinhos 12 tripulantes	
03.03.1875	Brigue nacional S. José	Mestre Araújo Consig. à Antonio Fernandes	Vem do Rio Grande do Sul	191 t. de charque/ 10	25
07.10.1875	Pataxo nacional Marinho 2º	Mestre Ezio de Oliveira Cura Consig. à Marinho Cia	Vem do Rio Grande do Sul	240 t. de charque/ 11 trip	21
08.10.1875	Vapor frances Mendosa		Vem do Rio da Prata pelo R. J	14 passageiros	3
08.10.1875	Vapor ingles Vandyck		Vem do Rio da Prata pelo R->J	6 passageiros	3
12.10.1875	Vapor alemão Montevideo		Destino Rio da Prata por escalas	3 passageiros	
27.10.1875	Vapor ingles Neva		Vem de Buenos Aires p/ escalas	13 passageiros	12
28.10.1875	Vapor ingles Douro		Destino Rio da Prata	23 passageiros	
28.10.1875	Brigue nacional Marinho 12	Cap. Joaquim Mendes Consig. Marinheiros Cia	Vem do Rio Grande do Sul	265 t. de charque/ 12 trip	20

29.10.1875	Patacho portuguez Rafia	Mestre Cardoso Consig. à Marinheiros Cia	Vem do Rio Grande do Sul	186 t. de charque/ 9 trip.	21
29.10.1875	Barca nacional Andrade Neves	Mestre Ribeiro Consig. Marinheiros Cia	Vem do Rio Grande do Sul	265 t. de charque/ 11 trip	20
30.10.1875	Brigue nacional Felicidade	Consig. à Godinho Paulo Cia	Vem do Rio Grande do Sul	269 t. de charque/ 12 trip	22
07.03.1875	Vapor ingles Olbers		Vem de Buenos Aires por escalas	2 passageiros	11
29.03.1875	Vapor ingles Kepler		Vem de Buenos Aires, Montevideo e Santos	Passageiros em trânsito	14
30.03.1875	Sumaca hespaniola Maria Rosa	Consig. à Ordem	Vem do Rio da Prata	178 t. de cahrque/ 11 trip	30
28.11.1875	Vapor ingles Elbe		Destino Rio da Prata por escalas	25 passageiros	
06.01.1876	Brigue nacional Ingratidão		Destino Rio Grande do Sul	110 t. de sal 9 tripulantes	
02.01.1876	Vapor alemão Bahia		Vem de Buenos Aires por escalas	14 passageiros	10
12.01.1876	Vapor ingles Minho		Vem do Rio da Prata pelo de Janeiro	14 passageiros	3
12.01.1876	Vapor ingles Guadiana		Destino Rio da Prata por escalas	10 passageiros	
08.01.1876	Vapor ingles Olbers		Destino Rio da Prata por escalas	14 passageiros	
19.01.1876	Hiate portuguez Novo S. Lourenço	Mestre José Vieira Consig. Costa e Filhos	Vem do Rio Grande do Sul pelo R.J	118 t. de charque/ 8 trip.	84
17.01.1876	Vapor ingles Kepler		Vem de Buenos Aires e Montevideo	Não conduz passageiros	8 e 1/2
17.01.1876	Vapor alemão Vandalia		Vem de Buenos Aires por escalas	Passageiros em trânsito	14
15.01.1876	Patacho nacional Ganganelli	Mestre João Lopes de Cardoso	Destino Rio Grande do Sul	222 t. de sal 9 tripulantes	
14.01.1876	Vapor frances Equateur		Destino Buenos Aires por escalas	22 passageiros	

14.01.1876	Barca francesa Decide	Consig. à Ordem	Vem de Montevideo	398 t. de lastro 14 tripulantes	34
13.01.1876	Brigue nacional Felis Americano		Destino Rio Grande do Sul	290 t. de sal 12 tripulantes	
31.01.1876	Vapor ingles Oibers		Vem de Buenos Aires por escalas	3 passageiros	9
31.01.1876	Vapor frances Vertena		Vem de Buenos Aires e Montevideo	Passageiros em trânsito	10
31.01.1876	Brigue nacional Marinho 10	Cap. Manoel Ribeiro Garcia Consig. à Marinhos Cia	Vem do Rio da Prata	265 t. de charque/ 11 trip	40
28.01.1876	Vapor ingles Douro		Destino Rio da Prata por escalas	23 passageiros	
27.01.1876	Vapor alemão Montevideo		Destino Rio da Prata por escalas	3 passageiros	
27.01.1876	Brigue nacional Felicidade	Cap. Joaquim Gadret	Destino Rio Grande do Sul	269 t. de sal 12 tripulantes	
25.01.1876	Patacho nacional Marinho 8º	Mestre Francisco Liborio	Destino Rio Grande do Sul	206 t. de sal 10 tripulantes	
12.04.1877	Vapor mercante ingles Minho		Vem do Rio da Prata pelo R.J	9 passageiros	3
14.04.1877	Patacho nacional Principe	Mestre Alfredo Gadret	Destino Rio Grande do Sul	216 t. de vinhos 10 tripulantes	
31.08.1877	Vapor alemão Argentina		Destino Rio da Prata por escalas	5 passageiros	
30.08.1877	Polaca nacional Marinho 1º	Mestre Manoel de Barros	Destino Montevideo	263 t. farinha e cachaça	10 trip./ 1 passageiro
30.08.1877	Lugar nacional Grumete	Mestre Manoel de Souza	Destino Rio Grande do Sul	181 t. de vinho 9 tripulantes	
29.08.1877	Vapor ingles Biela		Vem de Buenos Aires por escalas	Passageiros em trânsito	10
16.03.1877	Barca portuguesa Aninda	Cap. Joaquim José da Silva Consig. Bastos Sobrinho	Vem do Rio Grande do Sul	240 t. de charque/ 11 trip	30
16.03.1877	Vapor alemão Bahia		Destino Rio da Prata por escalas	6 passageiros	

12.03.1877	Vapor ingles Mendigo		Vem do Rio da Prnta por escalas	13 passageiros	10
------------	----------------------	--	---------------------------------	----------------	----

Maço: 3177

DATA	NOME/TIPO DE EMBARCAÇÃO	SAÍDA / ENTRADA	CARGA	DURAÇÃO DA VIAGEM
17.03.1875	Emb. nacional mercante Marinho 11. Consignação Marinho Cia	Vindo do Rio Grande do Sul	298 toneladas de charque.	
16.03.1875	Emb. nacional mercante Arabe	Vindo do Rio Grande do Sul	229 toneladas de charque	30 dias
16.03.1875	Emb. inglesa mercante	Vindo de Montevideo	299 toneladas de lastro	38 dias
19.03.1875	Emb. nacional mercante Pombinha, consignada a Marinho Cia.	Vinda do Rio Grande do Sul	297 toneladas de charque	25 dias
22.03.1875	Emb. inglesa mercante Curier	Vinda de Buenos Aires	283 toneladas de lastro	25 dias
19.05.1884	Emb. alemã mercante tipo vapor, consignação Agência.	Vinda de Buenos Aires e escalas	---	8 dias
26.05.1884	Emb. inglesa mercante Tagus	Indo para o Rio da Prata	12 passageiros, sem carga	
18.05.1884	Emb. francesa vapor mercante Equateur, consignação Agência	Vindo do Rio da Prata e/ escalas	34 passageiros, carga Vg (verbi gratia)	2 1/2 dias
01.05.1884	Emb. inglesa mercante vapor Avon, consignação Agência.	Vindo de Buenos Aires e escalas		13 dias
22.05.1884	Emb. vapor alemã mercante Setos	Vindo de Valparaiso por Montevideo	Vem tomar carvão, segue para Londres.	20 dias
21.05.1884	Emb. nacional brigue mercante Marinho 12º	Indo para Montevideo	11 pas., 180 toneladas de aguardente.	
18.05.1884	Emb. francesa vapor mercante	Indo para Montevideo e escalas		
27.05.1884	Emb. inglesa vapor mercante Mondego, consignação Agência	Vindo de Buenos Aires e escalas	Carga Vg (verbi gratio)	8 dias

28.05.1884	Emb. francesa vapor mercante, consignação Agência	Vinda de Buenos Aires	Carga Vg (verbi gratio)	20 dias
------------	--	-----------------------	-------------------------	---------

Maço: 3194-4

DATA	NOME/TIPO DE EMBARCAÇÃO	CAPITÃO/CONSIGNAÇÃO	DESTINO/PORTO DE ONDE VEM	CARGA/PAS-SAGEIROS	DIAS DE VIAGEM
19.03.1873	Pataxo nacional Singular	Consig. Pontes e Cia	Vem do Rio Grande do Sul	203 t. de carne 9 tripulantes	42
18.03.1873	Brigue alemão Emil	Consig. à Ordem	Vem de Buenos Aires	309 t. de lastro 9 tripulantes	24
22.08.1880	Vapor mercante frances S Martin		Vem de Buenos Aires por escalas		3
18.07.1879	Vapor frances Orinoque		Idem	37 passageiros	9 e 1/2
07.07.1879	Vapor frances Senegal		Destino Rio da Prata por escalas	39 passageiros	
31.07.1879	Vapor ingles Leibuit		Vem de Buenos Aires , Montevideo e R.J	Passageiros em trânsito	10
19.07.1879	Vapor alemão Hahnstantin		Vem de Buenos Aires por escalas	4 passageiros	9
19.07.1879	Lugar nacional Araba	Consig. Costa Magalhães Cia	Vem do Rio Grande do Sul	199 t. de charque/ 9 trip.	33
27.07.1879	Brigue nacional Marinho 2º	Cap. Francisco da Costa Consig. Marinhos Cia	Vem de Montevideo pelo R.J	162 t. de charque/ 7 trip.	47
27.07.1879	Escuna nacional Itiuba	Cap. José Augusto Trindade	Destino Rio Grande do Sul	162 t. de vinhos 7 tripulantes	
27.07.1879	Vapor alemão Argentina		Destino Rio da Prata pelo R.J e Santos	21 passageiros	
28.07.1879	Patacho nacional D. Francisca	Cap. Alfredo da Costa Torres	Destino Rio Grande do Sul	196 t. de sal 6 tripulantes	

16.07.1879	Patacho nacional Marinho 6°	Cap. Ezio Oliveira Cua	Destino Rio Grande do Sul	280 t. de vinho 9 trip.	
02.09.1885	Vapor frances Poitou		Vem do Rio da Prata por escalas	5 passageiros	9
15.09.1885	Vapor ingles Tamar		Idem	18 passageiros	11
23.09.1885	Lugar nacional Antalia	Cap. José Alves Consig. Magalhães e Cia	Vem do Rio Grande do Sul	168 t. de xarque 8 trip.	21
22.09.1885	Patacho alemão Gesine	Consig. Manoel José Bastos	Vem de Montevideo	81 t. de xarque 4 trip.	25
21.09.1885	Brigue nacional Marinho 12°	Cap. José Marques Consig. Marinhos Cia	Vem de Montevideo	185 t. de charque/ 9 trip.	24
22.09.1885	Patacho nacional Marinho 6°	Cap. Francisco Silva Consig. Oliveira Cayres	Destino Rio Grande do Sul	112 t. de sal 5 tripulantes	
20.09.1885	Barca norueguesa Emilie		Vem de Rozário de S. Fé	306 t. de ferro 9 tripulantes	35

DATA	NOME/TIPO DE EMBARCAÇÃO	CAPITÃO/CONSIGNAÇÃO	DESTINO/PORTO DE ONDE VEM	CARGA/PASSAGEIROS	DIAS DE VIAGEM
30.06.1869	Brigue escuna de guerra Tornelero	1º Tenete Nolasco da Cunha	Vem do R.J	Conduz 12 sentenciados e 2 desertores	11
02.05.1869	Barca nacional Energia	Cap. José Alves Ferreira Consig. Marinho	Destino Rio Grande do Sul	262 t. de sal 12 trip.	
05.06.1869	Patacho nacional Todos os Santos	Cap. Custodio Antonio da Silva Consig. Godinho Paulo Cia	Vem do Rio Grande do Sul	172 t. de carne 10 trip.	24
05.06.1869	Brigue nacional Mensageiro	Cap. Augusto Simões Consig. Godinho Paulo Cia	Idem	224 t. de carne 11 trip.	25
07.06.1869	Barca alemã Vesla		Vem de Buenos Aires	324 t. de lastro 12 trip.	20
21.06.1869	Escuna holandesa Millemina	Consig. à Marinhos Cia	Vem do Rio Grande do Sul	169 t. de carne 7 trip.	30
12.06.1869	Patacho nacional Perseverante	Cap. José Marques Coelho Consig. Marinhos Cia	Destino Rio Grande do Sul	231 t. assucar e caxaça	
12.06.1869	Barca nacional Saudade	Cap. Joaquim Antonio Dias Consig. Pontes Cia	Vem do Rio Grande do Sul	231 t. de carne 12 trip/ 2 pass.	18
07.02.1889	Barca inglesa Frederica	Consig. Americo de Freiras	Vem de Rozário de S. Fé	429 t. de lastro	33
09.02.1889	Vapor ingles Pode		Vem de Buenos Aires por Montevideo		12
09.02.1889	Vapor alemão Uruguay		Idem		8
11.02.1889	Patacho ingles Agnatie	Consig. à Ordem	Vem de Buenos Aires	361 t. de lastro 9 trip.	33
13.02.1889	Vapor alemão Belgrano		Vem de Buenos Aires por escalas	Passageiros em trânsito	9
15.02.1889	Vapor ingles Ellie		Vem do Rio da Prata por escalas	18 passageiros	10

03.06.1889	Patacho hespanhol S José	Consig. à Magalhães Cia	Vem do Rio Grande	143 t. de xarque 9 trip.	21
24.06.1889	Vapor ingles Tamar		Destino Rio da Prata por escalas	27 passageiros	
25.06.1889	Galera alemã Diamant	Consig. à Schrasmn Cia	Destino Buenos Aires	971 t. de vinhos 18 trip.	
05.06.1888	Vapor frances Congo		Destino Rio da Prata por escalas	19 passageiros	
05.06.1888	Patacho alemão D. Pedro	Consig. Magalhães Cia	Vem do Rio Grande do Sul	182 t. de charque/ 5	14
08.06.1888	Vapor ingles Ellie		Vem do Rio d Prata por escalas	15 passageiros	10
09.06.1888	Rebocador a vapor mercante argentino Presidente Roca		Destino Buenos Aires		
09.06.1888	Rebocador a vapor argentino Presidente Mãre		Destino Buenos Aires		
11.06.1888	Vapor ingles Tamar		Destino Buenos Aires Por escalas	13 passageiros	
24.06.1888	Vapor ingles Frent		Destino Rio da Prata por escalas	13 passageiros	
26.06.1888	Vapor ingles Vile		Vem do Rio da Prata por escalas	6 passageiros	11
29.06.1888	Patacho naruegues Rabbi	Consig. Antonio José de Souza Belens	Vem do Rio Grande do Su;	174 t. de xarque 7 trip.	21
03.03.1887	Lugar nacional Amelia	Consig. Magalhães Cia	Vem do Rio Grande do Sul	180 t. de charque/ 9 trip.	29
03.03.1887	Barca nacional Marinho 11°	Cap. José Marques Consig. Marinhos Cia	Destino Rio Grand edo Sul	290 t. de sal 10 trip/ 5 pas.	

ANEXO B

Gazeta Médica da Bahia

Microfilme n.º 0052

Ano VI - 31 de agosto de 1872 - N. 122, p. 20-23

Serviço de Saúde dos portos

No porto do Rio de Janeiro não houve ocorrências extraordinárias.

Felizmente não appareceram casos de febre amarela, apesar de haver reinado esta terrivel molestia epidemicamente e com a maior intensidade na cidade de Buenos-Ayres, e de ter-se manifestado nos portos do Imperio já mencionados.

Para evitar o contagio tomaram-se as providencias possiveis , referidas pelo digno inspector de saude em seu relatorio (annexo F). É de crer que a ellas e particularmente aos cuidados e esforços empregados se deve, ao menos em grande parte, o resultado obtido.

O serviço relativo à saude dos portos tem continuado a ser feito, em geral, de modo irregular e incompleto pela sua má e deficiente organização, pela falta que tanto se sente de meios indispensaveis. Já expuz a instante necessidade de cuidar-se deste importante melhoramento. Para comprehendel-a, especialmente com relação ao porto do Rio de Janeiro, basta atender ao avultado numero de navios que entraram, tripolados por 43.172 homens, trazendo 55.080 passageiros, dos quaes vieram com destino a esta cidade 29.500, em transito 26.480.

Sobre os outros portos do Imperio reporto-me ao que se acha exposto no relatorio de digno presidente da junta de hygiene.

(Continuação do n. 120)

Capitulo II

Caracteres que assumiu a epidemia

O titulo d'essa parte de meu escripto autorizame a tratar de tres classes de assumptos, como vou fazer.

1ª - Retrospecto historico da epidemia

Desde a 1ª semana de Janeiro manifestara-se a molestia no bairro de S. Telmo. Ao principio a existencia foi sentida apenas por alguns italianos, que achavam-se ignorantes do caracter real de seu hospede. Aceita a affirmação do *Standard* de haverem desembarcado emigrantes de Genova, vindos na barca que tocara em Barcelona, cidade européa, onde a febre amarella irrompera epidemicamente no fim do anno anterior, acclara-se a questão da importação, attento o lugar em que fez a epidemia a erupção - em S. Telmo, onde há grande numero de conventillos ou casas de inquilinato para o albergue dos immigrantes pobres. A *officina de immigração*, como se chama em Buenos-Ayres o escriptorio d'esse serviço público, tem uma *casa de immigrantes*; mas essa casa é demasiado insufficiente para seu fim e é isso talvez devido não só a negligência das autoridades, como à deficiencia da renda municipal. Os immigrantes italianos são arrumados então nos *conventillos*, especie dos cortiços d'esta Côrte. Recebem ali alojamento pagando por noite um peso papel (quatro vintens em a nossa moeda)

Esses *conventillos* são uma constante ameaça à saude publica. Os relatorios da policia mostram que há 91 somente na parochia do *Socorro*, e provavelmente para cima de 400 em toda a cidade. Constituem o ramo de negocios o mais proveitoso que se pode imaginar, dando 10 a 15 % mensalmente sobre o custo d'elles. Consistem geralmente de um andar duplo de quartos, tendo diversas series de camas, com um pateo estreito no centro, e ahi no espaço de 10 a 60 jardas, são aglomeradas centenas de pessoas da classe mais baixa, gente notavel pela ausencia total de accio nos corpos, e nas habitações.

Meia duzia de peões, ou de lavadeiras eram todos os dia arrebatados, e por fim espalhou-se o rumor de que a febre estava fazendo estragos em S. Telmo.

Nos circulos medicos se dizia em segredo ao ouvido, com todo o cuidado: "Temos a febre amarella entre nós"; mas não foi senão para o fim do mez, quando já tinham cabido duzentas victimas, pouco mais ou menos, que atreveu-se alguem a dar o alarma. Ainda então alguns medicos contradisseram o rumor, e para confortar o espirito publico, disse um d'elles: "não é nada; É apenas a queda da folha, a estação doentia; não nos devemos surprehender de ver a mortalidade algum tanto acima da media".

Pouco depois medicos de todos os calibres discutiram a natureza da epidemia; declaravam uns que era febre amarella, outros que era typhoide e outros *typho icttheroides*; etc.. Os cadaveres iam sendo enterrados com todos esses diagnosticos escriptos nas guias, e o povo ia continuando a morrer cada vez a mais e mais. O conselho de Hygiene não fez logo publicar instruções sanitarias, e nenhuma providencias eram tomadas officialmente para não

assustar o povo com dizem nesses casos. No principio de Fevereiro não excediam de 20 as mortes diarias da epidemia; mas continuava o tempo muito quente e cada vez mais se tornava pior o efluvo do *Riachuelo*; depressa dobrou a mortalidade. Não obstante attrahiram toda a attenção publica os preparativos para o carnaval, e o povo procurava ignorar a peste, como se assim obstasse os effeitos d'ella. Na Quarta-feira de Cinza augmentou a mortalidade; mas ainda limitava-se a febre à localidade onde tinha brotado. Varias medidas foram então propostas, entre as quaes o estabelecimento de um cordão sanitario ao redor da parouquia de S. Telmo. Accendiam-se à noite fogueiras nas ruas e carros hiam derramando alcátrão pelas calçadas. Houve a proposta de remover o hospital e para isso arrendar o do "instituto sanitario modelo".

Estabeleceu-se um lazareto municipal nos suburbios, e o cemiterio do sul foi exclusivamente separado para os que morressem de febre amarella. Era o diagnostico que triumphava. N'esse periodo ainda a febre não dominava a cidade. Só a 22 de fevereiro o primeiro caso de febre amarella fora da parouquia S. Telmo teve logar na rua Paraguay, e perto da rna Florida. Esse logar fica ao norte da cidade, perto da praça do Retiro, que fica um pouco a cavalleiro do porto de desembarque d'esse lado.

O alarma appareceu então. Nos dias seguintes outros casos foram tendo logar nas ruas da porção norte da cidade, e foi observado pelo conselho de Hygiene que quando a febre amarella espalhou-se de S. Telmo, foi collocando-se o principio nas ruas atraves das quaes correm os "Terceros" ou rios das ruas a que acima alludi. No fim de Fevereiro augmentou-se a mortalidade. Adoptava a municipalidade todas as medidas que estavam em seu poder; formavam-e comissões parochiaes; limpavam-se as ruas com insolita regularidade; mas a epidemia fazia seus progressos.

Em Março tornou-se cada vez mais furiosa. Os jornaes da cidade procuravam mitigar as más noticias, publicando "menor numero de mortos do que na realidade havia" (*Standard*) O governo e as autoridades eram infatigaveis nos esforços para adoptar as medidas que as circumstancias aconselhavam, e de que fallarei mais adiante.

No mez de Março tornou-se geral a epidemia. A parouquia do Soccorro, ao norte da idade, considerada uma das mais audáveis, foi infectada. Na rua "Callao" a mais larga e arejada ocorreram numerosos casos e as partes as mais ventiladas de Buenos-Ayres foram as primeiras, e as mais severamente atacadas, enquanto o centro escapava ainda. Eram as do litoral.

A medida da mortalidade na primeira semana de Março era de 70 por dia, e a 8 de Março chegou a 115.

Recomendavam os medicos a todos que deixassem a cidade. A'quelles, cujos negocios exigiam a presença na cidade, aconselhavam que dormissem nos suburbios. Os trens de caminho de ferro faziam suas viagens acumulados de passageiros. As villas e aldêas proximas as ferro-vias ficaram atopetadas, e de noite ficava deserta a cidade. No meiado de Março. Julgava-se que para mais de 100,000 pessoas tinham deixado Buenos-Ayres, e ainda assim augmentava a mortalidade a um alto grau.

Alguns dos principais jornalistas, medicos e juriconsultos, n'aquella conjectura, convocaram uma reunião publica na praça da Victoria, na qual foi eleita uma comissão popular. Dirigiram-se então do seio d'ella deputações aos governos nacional provincial, e obtiveram, tanto do presidente da republica como do governador da provincia, toda a segurança de cooperação e apoio. O primeiro logo prohibiu o desembarque de immigrants europeus; e o ultimo abriu um credito de dez milhões de pesos para a municipalidade, e tomaram-se logo medidas energicas para a inspecção dos "conventillos" e prover de accomodações as classes obreiras. O panico desgraçadamente tinha-se communicado a todas as classes. Dizia-se que metade do medicos tinha fugido. Os que restavam achavam-se sobrecarregados de trabalho: uma duzia desses herões da sciencia e da humanidade foram destinados a succumbir a seu espirito de dedicação. Entre esses sobressahiram os medicos inglezes, que no posto de honra a nenhum cediam.

Um moço brasileiro de nome Antonio Barboza de Oliveira a convite de nosso digno consul alli, o S. Adolpho Lisboa, prestou muitos serviços à causa da humanidade, sendo ali depois galardoado pela população com uma medalha de ouro, e por V. Ex. como ministro do Imperio com o habito de cavalleiro da Rosa. As irmãs de caridade, francezas e irlandezas, o clero catholico e das congregaçõs ingleza, irlandeza, escosseza e americana deram notaveis exemplos de philantropia e heroismo. Parece que a liberdade religiosa que há na Republica obrigava a certo estimulo da parte de cada ministro de religião n'aquellas horas solenes e tristes. Muitos clerigos, protestantes e catholicos, serviram muitas vezes de enfermeiros; e muitos parochianos, abandonados de parentes e amigos, expiraram nos braços de um padre, encostando-lhe sobre o hombro a pesada cabeça, que não se devia mover mais. Por esse tempo a mortalidade que a principio tinha sido somente de italianos, abarcava todas as nacionalidades. Alguns medicos observaram, como já disse, que mui poucas mortes occorriam nas casas de altos, ou nos andares superiores dos sobrados. Mas devo notar aqui que especialmente nos distritos mais pobres a maior parte das casas são de um andar apenas. Pelo fim do mez de Março por poucos dias a mortalidade decresceu. Houve a esperança de que o pior tinha passado já. Sonho vão! Que a ultima semana de Março

desfez, crescendo então a mortalidade a 350 por dia. Seguiu-se então segundo pânico, maior do que o primeiro. Vagões, carros e todas as especies de vehiculos eram tomados a qualquer preço para transportar fugitivos, e trastes para o campo. Alguns levavam consigo barracas de campanha. Outros viviam em carros cobertos, outros tomavam o caminho de ferro para os pontos mais remotos. Mas a propria fuga nem sempre era a salvação. Muitas pessoas que tinha deixado a cidade, aparentemente em boa saude, eram atacadas dos fataes symptoms dous dias depois e morriam sem socorro medico.

E, cumpre notar aqui, Ex. Sr, não transmitiam a molestia a povoação onde se albergavam. Na cidade fazia então a morte espantosa devastação nos "conventillos", sendo tirados de um só 70 cadaveres de uma vez. Era muito comum para a policia achar cadaveres nos quartos abandonados. Ao principio esses cadaveres anonymos appareciam na lista da mortalidade com as letras N. N.; mas depois não foram mais contados absolutamente. Um facto importante se passava então. Ou em razão do terror que despertavam scenas, ou em consequencia do delirio que acompanhava a alguns casos da epidemia, o numero de loucos cresceu, e os hospicios de alienados, alli existentes, receberam muitos d'esses infelizes, que ainda lá se acham completamente doudos. Os enterramentos eram feitos com tanta pressa que se deve nutrir a apprensão de que alguns doentes foram enterrados vivos. Registram-se alguns factos d'esses, entre os quaes o de um brasileiro que servia de enfermeiro em uma casa, e que depois de posto no cemiterio dentro do caixão, quebrou-o, e com grande surpresa dos conductores poz de pé e deixou a morada dos mortos. A mortalidade até esse mez era calculada em 11.000 pessoas. O governo preparava a toda pressa um novo cemiterio, o da Chacarita, para o qual fazia-se um ramal da estrada de ferro, para onde as locomotivas do caminho de ferro de oeste faziam o serviço especial do transporte dos defunctos.

Para tão grande mortandade concorria muito a ignorancia e superstição do povo de Buenos-Ayres. Acreditava essa gente que os medicos e os sacerdotes os estavam envenenando lançando de noite pelas ruas o pó do veneno. Essa aberração de espirito não é nova na republica argentina. Já em 1867 essa crença (do que são testemunhas todos os brasileiros que ahi se achavam então) dominou em Corrientes, e em Buenos-Ayres. Agora ressurgia no meio dos horrores da epidemia nova. Recusavam portanto muitos doentes a assistencia medica, e em alguns casos adoptavão os remedios os mais ridiculos, e os mais prejudiciaes talvez, que lhes suggeriam as imaginações desvairadas. Acontecia muitas vezes que levados por aquelle erro os amigos dos doentes pediam aos facultativos e aos sacerdotes que não os envenenassem com seus remedios. Não há, pois, razão para tão grande

mortalidade, quando tantas causas se reuniam para isso, além da lethalidade propria do mal. No mez de abril o horror e a devastação chegou ao seu auge. O dia 10 d'esse mez foi o de maior mortandade, como verá V. Ex. do quadro estatistico junto. A commissão popular, já antes d'esse dia publica em uma circular estas palavras: "Ficaram na cidade apenas 30.000 pessoas, das quaes 7.000 estão doentes, e a proporção da mortandade é de 400 a 500 por dia". No dia 10 foram expedidas 540 guias para inhumações desde o nascer até o pôr do sol. Os coveiros trabalharam até a luz de lanternas, e ainda assim não deram conta de toda a tarefa. Cumpre aqui notar que dos 360 coveiros empregados no cemiterio nenhum morreu da febre.

A 16 de Abril começou visivelmente a declinar a epidemia, descendo a mortandade. Verdade é que a população estava reduzida a um quarto. Muita gente começou a voltar para a cidade, e a tratar de seus negocios. Recrudescer porém, a epidemia, e o director do corpo medico, a 28 de Abril. Dirige ao Conselho de Hygiene uma participação official de que consta o seguinte: "pelas partes que diariamente recebo dos Srs. Facultativos ao serviço das parouquias d'esse municipio adquirir a convicção que ainda que seja certo que a epidemia de febre amarella declinou notavelmente, o que se deduz não só do número de enterramentos diarios, mas tambem da diminuição na apparição de casos novos, não é menos certo que esses ultimos são bastante numerosos para merecerem chamar especial attenção. Se suppozermos que esta cidade conta actualmente com 40.000 habitantes pode se assegurar que, d'esses. 25.000 tem tido a molestia reinante, e então os casos novos que diariamente apresentam-se devem ser considerados como ocorrendo em uma massa total de 15.000 habitantes. Ora bem: n'estes ultimos tres dias pode se calcular mui provavelmente a apparição de 600 novos doentes, o que equivale a 200 casos por dia, e esse algarismo não é certamente de desprezar.

"Outra observação digna de attenção é que uma grande parte dos atacados novamente são individuos que se achavam fora da cidade havia algum tempo, já nas povoações de nossa campanha, já nas embarcações que sulcam nossos rios. Esses individuos voltaram, crendo passado o perigo, e em geral, aos quatro dias depois de estarem n'esta cidade tem sido surpreendidos pelos symptomas prodromicos da febre e muitos terminaram fatalmente em mui poucos dias achando-se outrosim estado summamente grave. D'estes casos conheço muitos exemplos nas parouquias de S. Telmo e da Conceição.

"Outro facto que merece também menção especial é que muitas pessoas que durante largo tempo tem estado a fazer visitas por algumas ou por muitas horas por dia, e que pernoitaram em pontos mais ou menos distantes d'este municipio, antes o fizeram impunemente e agora tem sido recentemente atacadas pelo flagelo". Depois da exposição desses factos, e ouvida a opinião

do conselho de Hygiene e da commissão municipal, o governo baixa um decreto, prorrogando as ferias que dera a 10 de Abril até 15 de Maio, e aconselhando “que continue o desalojamento da cidade, e que se mantenha ausentes d’ella os que as tinham abandonado, até que possam regressar a seus lares sem o menor perigo para suas vidas”. O decreto é de 29 de Abril.

Depois d’isso vai declinando a epidemia, e o governo em data de 3 de Junho, depois da informação do conselho de Hygiene, que diz a 29 de Maio. “A declinação notavel que se observa já n’esta epidemia, a temperatura que cada vez se torna mais fria, a circumstancia do augmento de povoação no municipio n’estes ultimos dias sem augmentar o numero de doentes, tomam possivel a prompta extincção do flagelo, e até certo ponto auctorizam a V. Ex., a dictar uma medida de tanta importancia para a educação publica, como é a abertura dos estabelecimentos de ensino, baixa um decreto determinando-a

Cada vez se vai contando menor numero de casos de então em diante, sendo no 1º de Julho suspenso por um decreto o serviço medico official, e sendo a 11 d’esse mez considerada extinta a epidemia.

(Continua)

N. 125 - 15 de Outubro de 1872

Hygiene Publica

Relatorio sobre a epidemia que reinou na cidade de Buenos-Ayres em 1871, apresentado a S. Ex. o ministro e secretario dos negocios do imperio, o Sr. Conselheiro João Alfredo Correia de Oliveira, pelo Dr. Luiz Alvares dos Santos, professor da botanica e zoologia do Lyceu da Bahia e de materia medica e therapeutica da faculdade da mesma provincia.

(Continuação do n. 122)

II

Estatistica da mortalidade.

Pelo quadro junto verá V. Ex. que de accordo com as notas officiaes da municipalidade de Buenos-Ayres a mortandade da epidemia chegou a 13.614. Mas, se attendermos a diversas considerações, veremos que a estatistica que dá o *Standard* se aproxima mais da verdade, e que, portanto, essa publicação do periodico inglez não merecia a punição que lhe infligiu o governo da Republica Argentina, fazendo baixar um decreto suspendendo a subvenção

que dava áquelle diario o thesouro nacional. O rigor da pena revela até certo ponto o interesse que tinha o governo da Republica de occultar a verdade, afim de não afastar a immigração estrangeira. De certo (como diz o capellão da legação ingleza em Buenos-Ayres) “não é o caso de uns poucos milhares de mortos, mais ou menos, que há de afastar a qualquer pessoa d’aquellas plagas: mas sim meramente o facto de que a febre amarella appareceu no Rio da Prata com caracter virulento”. Vou pois, de accordo com as notas colhidas da carta d’aquelle sacerdote ao encarregado de negocios de S. M. Britannica em Buenos-Ayres, procurar fundamentar o calculo feio pelo *Standard* que foi tão desabridamente punido.

Vejo que o dia 27 de Janeiro foi a data fixa pela municipalidade com a precisa do primeiro apparecimento da febre amarella, produzindo a morte n’aquella cidade no anno de 1871. Enquanto 3 é o numero colocado para indicar os enterramentos d’aquelle dia, nos tres dias seguintes encontro 1 por dia. Ora, porventura não ocorreram casos desde os primeiros dias de Janeiro?

Eu fui informado por um distincto compatriota alli residente, o Sr. Antonio Rodrigues Fernandes Braga, de que no dia 5 de Janeiro teve elle de apressar uma viagem para Montevidéo, porque já se temia que essa cidade pozesse em quarentena os vapores sahidos de Buenos-Ayres em razão dos factos da epidemia em que já os casos de mortes pela febre amarella chamavam a attenção do povo. Porventura esses casos provocaram logo investigações doudas a respeito da natureza da molestia? E não foi depois quando se fizeram os necessarios estudos, estabelecido por aquelles que eram os competentes para julgar, que a molestia nova devia ser considerada *febre amarella*? É pois de crer que não figuram na estatistica da municipalidade todos os casos que tiveram logar até 27 de Janeiro.

O numero dado a 7 de Fevereiro é 1. Há boas razões para affirmar que uma indagação mais exacta havia de achar que houve mais casos.

A 2 de Março são referidas 36 mortes por febre amarella, ao passo que trinta são attribuidas a outras causas. A 3 temos 34, a 4-45 e por outras causas 30 por dia, o que não é muito quanto à epidemia nascente, convindo notar que, quando a população da cidade estava decrescendo. 30 mortes por dia por molestias geraes é proporção muito alta de mortalidade, e necessita alguma explicação ou medica, ou official, que entretanto não foi dada.

A 5 de Março as notas offerecidas ao público dão 47.

O numero de mortos de febre por dia desde 14 de Fevereiro segue esta seria 8, 13, 16, 13, 9, 12, 11, 20, 24, 30, 27, 29, 31, 41, 40, 38, 44, 47, o que perfaz um total de 536 pessoas, isso é, uma media de 15 por dia em 36 dias (de 27 de Janeiro a 5 de Março) sendo o numero mais alto em um dia 47.

Ora, 47 mortos de febre em 160.000 habitantes e 30 de outras causas, fazendo ao todo 77, segundo as notas municipaes, não era cousa para produzir os efeitos que já se observavam então na cidade.

O enterramento dessas victimas já exigião, entretanto, excessiva energia da parte das autoridades, e aquelles factos causaram já tão extenso panico entre os circulos officiaes que alguns membros da legislatura, juizes, e outras autoridades publicas abandonaram a cidade. Começava tal desordem nas providencias officiaes, que os cidadãos depois de uma séria deliberação, determinaram fazer uma reunião em massa (meeting) no primeiro dia da proxima semana para nomear uma commissão popular de 33 municipes, nacionaes e estrangeiros, para tomar as providencias que se julgavam proprias. Mas é licito portanto com os numeros da municipalidade diante dos olhos, e estando patentes a todos os factos de desanimo das autoridades, e sua fuga então, perguntar o porque fugiam, quando, depois de um aviso de anno, e depois que o progresso registrado da epidemia em 36 dias dava um total de 356 mortos, esse numero não justifica o panico daquellas pessoas ao menos o deviam ter, visto que em seu caracter official sabiam que estavam melhor familiarizados com o estado real das cousas que davam apenas o numero de 15 mortos por dia (media). É realmente notavel que se assustassem tanto os que sabiam que o numero totla de mortos era de 536, e se conservassem calmos os que consideravam que já tinham morrido 1.500 pessoas (Ver. Ash.).

A 6 de Março referem-se 102 mortos que é entretanto....

.....

.....

... está hoje reconecido que a epidemia da febre amarella não tem predileção para raças e especies.

Anno VI - 15 de Novembro de 1872, N.º 127

Hygiene Publica
(Continuação do n. 125)

3ª Diagnostico da molestia

Quando a febre amarella surgiu no Brasil, em 1849, recebia eu o grau de doutor em medicina, e entrava na pratica da arte. Cheio de fé em mim e na sciencia, que trazia dos bancos escolares, atirei-me com muita confiança aos dominios da clinica no proprio seio da epidemia, que devastava então a cidade da Bahia. Foi um triste noviciado: mas trouxe-me a util lição dos desapontamentos, e das desillusões das theorias em respeito a uma molestia

grave como é a febre amarella. O facto de se tornar endemica desde então n'aquella provincia proporcionou-me até agora os meios de observala e estudal-a por muitissimas vezes. D'ahi a convicção que nutro de que a febre amarella é uma das molestias mais susceptiveis de modificar-se segundo certas circumstancias como epidemia, embora fique a mesma na essencia, e de que só pode o medico ter um conhecimento um pouco completo de seus caracteres quando tiver atravessado muito periodos epidemicos e tiver observado attentamente cada uma das phases da intensidade e dos caracteres variaveis que habitualmente apresentam esses longos periodos. Então somente, como diz Dutroulau, podem explicar-se as dissidencias muitas vezes radicalissimas, que apresentam entre si os escriptos de auctores, que, não tendo observado a molestia senão durante um tempo limitado e sob uma das suas faces, chegaram a resultados differentes sobre os caracteres symptomaticos, a natureza, a mortalidade, o modo de transmissão, e o grao de efficacia do tratamento da epidemia. De certo o grao de gravidade, as differentes phases que apresentam os longos periodos epidemicos, o caracter que imprime a cada phase de recrudescencia o predominio de certos symptomas, todas essas circumstancias tem sido a causa das mais erroneas apreciações sobre a maior parte das questões concernentes a febre amarella. A natureza d'este trabalho não me permite exprimir aqui os graos diversos que pode esta molestia tomar, mascarando por assim dizer a essencia da epidemia, a natureza do mal, e figurando molestias differentes no mesmo facto morbido que modificou-se segundo a localidade, e segundo as phases epidemicas da mesma localidade; mas devo assentar aqui a verdade aceita po Dutroulau, e dizer que há trez graos diversos que apresenta, nos seus dous periodos, a febre amarella. Bem se vê que não fallo dos periodos da molestia: fallo dos graos de gravidade que parecem dar character diverso a epidemia, que é a mesma na essencia.

Pela exposição dos sypthomas que ouvi, não só das pessoas estranhas a sciencia, mas dos facultativos mais importantes de Buenos-Ayres entre os quaes o Dr. Rawson e Dr. Debrenne medico francez que assistio em Caracas a duas epidemias de febre amarella, a epidemia de Buenos-Ayres foi d'esa molestia mesma. Cephalalgia, rachialgia e dores transversaes dos lombos (coup de barre) pelle ardente, vomito amarello e depois negro, dysuria, anuria e albuminuria, descloração amarella dos tegumentos (ictericia) durante a vida e principalemtno depois da morte, manchas lividas da pelle, delirio em muitissimos casos, e os phenomenos ataxicos e adynamicos, foram os symptomas principaes que me foram geralmente expostos, e se acham descriptos nos jornaes da época. A molestia tinha a marcha continua, durava de cinco a dez dias.

Não me é pois licito duvidar de que a epidemia foi de febre amarella, quando muitos facultativos de diversas nacionalidades alli residentes que a observaram, que trataram innumerados doentes, são unanimes em dar tal diagnostico. Os facultativos que sobreviveram a epidemia em Corrientes, que foram um italiano e dous brasileiros, expoem-me os mesmos symptomas mais ou menos e estão accordes no diagnostico da febre amarella. A divergencia apparece somente a respeito da epidemia da cidade de Assumpção

.....

terminarei essa parte do meu trabalho com os seguintes trechos de officios do conselho de hygiene de Buenos-Ayres, cujo secretario é o Dr. Monts de Oca, que, me parece, estudou medicina na faculdade do Rio de Janeiro, e que por isso é um dos medicos argentinos que inspiram mais confiança.

“Conselho de Hygiene Publica, Buenos-Ayres 10 de Fevereiro de 1871.
Ao Sr. Ministro, etc.

Em razão de um officio remetido pelo Sr. Cvice presidente da municipalidade, dando conta dos primeiros casos occorridos na parochia de S. Telmo e pedindo instrucções, o conselho, depois de praticar a necropsia no cemiterio do sul de um dos fallecidos de febre amarella, cujo resultado confirmou plenamente o diagnostico feito pelos medicos que assistiram aquelles casos, manifestou aquella corporação que só tinha a aggregar aos officios de Abril do anno passado em consequencia da pequena epidemia que reinou nos arredores do hotel de Roma, e mui principalmente às instrucções minuciosas que redigiu em data de 20 de Abril para as commissões extraordinarias de hygiene nas *manzanas* da parochia de S. Telmo, em que tem havido casos de febre amarella, e que se ordenasse terminantemente que todos os fallecidos da dita molesia fossem levados ao cemiterio do sul e ali inhumados.

Posteriormente a comissão municipal convidou ao conselho a concorrer ao lugar de suas reuniões, e alli apenas lhe foi pedida a sua opinião, - este manifestou de novo que era conveniente e urgente a evacuação das *manzanas infectadas*, devendo se conduzidos os doentes ao Lazareto, ou casas bem arejadas e convenientemente situadas, onde permaneceriam 15 dias, debaixo da vigilancia da autoridade.

“O Conselho que se reúne em sessão diaria desde o dia 8 do corrente, e em quanto durem as presentes circumsancias, crê conveniente ajuntar por oração exposto os seguintes; 1º Que o superior governo deve impedir sob penas severas que continue a infecção do Riachuelo da Boca, que se produz principalmente porque se lançam ali residuos das charqueadas, e os restos dos alimentos e outras substancias putresciveis, procedentes dos numerosos navios

estacionados neste ponto. 2º Que o Superior governo se sirva pedir ao governo nacional com toda a urgencia e para ser transmittido ao conselho, uma noticia exacta das medidas sanitarias tomadas nos rios para impedir novas importações de febre amarella.

Se por tanto foi feita a autopsia, se verificou-se quantidade de sangue negro extravasado no estomago e intestino, se verificou-se também o estado do fgado que é igual ao da degenerescencia gordurosa desse órgão, se verificaram-se as chapas hemorrhagicas da pelle, e os focos sanguineos do tecido celular e dos musculos, que são proprios da febre amarella, a questão está julgada: a epidemia foi febre amarella. De mais o conselho de hygiene a declarou tal officialmente; fazendo notar que eram synonymos os outros termos com que tinha sido designada até então, para não assustar ao povo. Outra autoriade, o Dr. Frankland do collegio de Londres, quando consulta não põe em duvida o diagnostico da febre amarella. Todas essas provas produzem convicção.

Na Bahia, o intenso controle impedia a entrada de qualquer navio vindo do Prata. mesmo, como ressaltou a Gazeta Médica, tendo nos seus cargos de cônsules e vice-cônsules do Prata grandes comerciantes. Para aquela região isso significou uma crise de superprodução do gado e da carne de charque, pois perdia, ainda que temporariamente, um dos seus maiores mercados.

Brasil, embarcado en la política proteccionista del tasajo riograndense, va a aumentar los impuestos a su introducción llegando en 1887 a clausurar sus puertos al tasajo rioplatense com motivo de la aparición del cólera en la Argentina. El 70% de la producción queda sin exportar. El impuesto aplicado luego de reiniciada la exportación se duplicó com creces llegando a significar el 27% del precio.⁵⁵

No final de 1887 e com o retrocesso da epidemia, as provincias voltaram a reabrir seus portos para as embarcações vindas do Prata, tendo essa atitude causado um forte ressentimento na diplomacia platina.

Antes de finalizar el año volvieron a reabrirse los puertos brasileños de acordo com la Convención Sanitaria suscrita em Rio de Janeiro por los representantes diplomáticos del Uruguay, de la Argentina e del Brasil. Pero la crisis ganadera no desapareció del todo y el tema abordado por la Asociación Rural continuó por varios meses a la ordem del día.⁵⁶

As epidemias vieram posteriormente acompanhadas de reformas urbanas realizadas em várias cidades ocidentais na segunda metade do século XIX e nas primeiras décadas do século XX. A ideologia que permeava essas mudanças era a de “civilizar os costumes”, ou no caso baiano “desafricanizar os costumes”, retirar da barbárie especialmente os povos colonizados, onde a presença negra e mestiça era predominante.

⁵⁵ MILOT, Julio e BERTINO, Magdalena. *História economica de Uruguay: 1860-1910*. Montevídu: Fundación de Cultura Universitaria, tomo II, 1996, p. 153.

⁵⁶ ACEVEDO, op. cit., p. 427.

No caso do Brasil, as reformas só chegariam no início do século XX, findada a escravidão e o sistema monárquico. Para o Prata, essas modificações vieram mais cedo, inspiradas diretamente nas reformas parisienses, quando a República seria tomada de exemplo de civilização no final do século XIX,⁵⁷ e também pelo forte fluxo migratório que se dirigiu para as cidades platinas, especialmente Buenos Aires e Montevidéu. A Gazeta Médica da Bahia noticiava essas reformas, a exemplo da abertura da Faculdade de Medicina de Montevidéu em 1876, criada, não por acaso, no período das epidemias naquela região, que exigia a formação de médicos e práticos para o atendimento dos enfermos.⁵⁸

O Brasil e os países do Prata disputariam a partir de 1870 o mercado de imigrantes. Enquanto a região platina buscava propagar uma imagem de repúblicas avançadas, de cidades salubres e civilizadas, ao mesmo tempo noticiava o atraso vivido pelo Brasil, monárquico e escravista, classificando o Império como bárbaro e insalubre. Era uma disputa difícil, pois se os portos brasileiros estavam contaminados por doenças e escravos, os portos platinos não ficaram distantes das correntes epidêmicas.

A concentração dos movimentos migratórios estava em São Paulo, Minas e Rio de Janeiro. Segundo Rafael Duarte Villa, até o início desse século haviam entrado na Argentina 2,4 milhões de italianos e mais de 1,3 milhão com destino ao Brasil. Segundo ele, a maior quantidade de imigrantes para a Argentina deveu-se pelo incipiente desenvolvimento industrial e pela grande disponibilidade de terras.⁵⁹ Apesar da Bahia não ter participado igualmente desse fluxo de imigração, interessava aos baianos cuidar da

⁵⁷ Ver a obra "Facundo: civilização e barbárie" do argentino Domingos Sarmiento, um dos primeiros trabalhos abordando o tema na América Latina.

⁵⁸ Gazeta Médica da Bahia, n. 4, abril de 1876.

⁵⁹ VILLA, Rafael D. Autonomia do Estado e atores não-governamentais: o caso das migrações latino-americanas. IN: V Congresso da Sociedade Latino-Americana de Estudos sobre América Latina e Caribe, 1998. São Paulo. Anais América Latina e Caribe e os desafios da nova ordem mundial, v. 1, 1998, p. 558-568.

imagem do seu porto, daí verificamos as transformações ocorridas nele no desenrolar do século XIX, especialmente nas últimas décadas. Ainda mais que o seu porto servia de ponto intermediário para as outras províncias. E ainda não podemos negar que houve um fluxo migratório para a Bahia, porém se comparado às províncias do Sul, mais localizada e restrita.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

“Resiste quanto possível à imitação, mas imita se o impulso for muito forte. Mais do que qualquer coisa, o desenvolvimento da personalidade é uma longa paciência”.

Horácio Quiroga – escritor uruguaio (1878-1937).

Os processos de integração na América, dado às análises históricas marcadas pela exclusão e dicotomia entre Brasil e América Latina, vêm sendo revistos e pesquisados pela nova geração de historiadores que se preocupam com questões acerca da identidade, da cultura, da economia e da política no continente americano. Este trabalho buscou apresentar como essa separação, foi, de certo modo, produzido pela historiografia, e que contradiz com as fontes e os atores sociais que integraram o circuito platino de comércio e de suas implicações entre a Bahia e a região do Prata. Demonstrou as possibilidades de pesquisa histórica existente entre a América portuguesa e espanhola e a documentação que vislumbra algumas temáticas importantes, como a da história econômica.

Um dos pontos centrais de discussão deste trabalho foi traçar os caminhos mercantis e sociais de duas regiões cujas economias eram complementares, porém importantes para a sobrevivência de suas populações, e identificar os momentos de maior e/ou menor aproximação, interligando Salvador e sua praça comercial num âmbito mais amplo do Atlântico Sul. A presença de comerciantes baianos e estrangeiros num e noutro porto, a exemplo de Pereira Marinho, Francisco José Godinho e Antonio Ferreira Pontes, três importantes homens de negócio da província da Bahia ilustram a intensa dinâmica desse comércio.