

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
Curso de Pós-Graduação em Ciências Sociais

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

O PORTO DE SALVADOR
Modernização em Projeto: 1854/1891

RITA DE CÁSSIA SANTANA DE CARVALHO ROSADO

SALVADOR - BAHIA — BRASIL
MARÇO - 1983

Universidade Federal da Bahia - UFBA
Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas

Esta obra foi digitalizada no
Centro de Digitalização (CEDIG) do
Programa de Pós-graduação em História da UFBA

Coordenação Geral: Carlos Eugênio Líbano Soares

Coordenação Técnica: Luis Borges

A large, light gray watermark of the UFBA logo is centered on the page. It features three torches at the top, a shield with a stylized plant in the center, and a banner at the bottom with the text "VIRTUTE SPIRITUS".

VIRTUTE SPIRITUS

2010

Contatos: lab@ufba.br / poshisto@ufba.br

MESTRADO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA

CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

O PORTO DE SALVADOR

MODERNIZAÇÃO EM PROJETO:

1854/1891

Dissertação apresentada ao
colegiado do Curso de Mestrado em
Ciências Sociais da UFBA., como
requisito parcial para a obtenção
do grau de Mestre em Ciências Sociais.

Rita de Cássia Santana de Carvalho Rosado

UNIVERSIDADE DA BAHIA
FACULDADE DE FILOSOFIA
BIBLIOTECARIA
No de Tombo 2025

SALVADOR - BAHIA - BRASIL

Março - 1983

AGRADECIMENTOS

"A grandeza de uma profissão
é talvez, antes de tudo,
unir os homens;
Só há um luxo verdadeiro,
o das relações humanas".

(Saint-Exupery)

A amizade, o carinho e a compreensão de muitas pessoas também foram temas de reflexão, no desenvolvimento dessa tarefa. Por tudo, e por muito mais... nossos sinceros agradecimentos ao Prof. Dr. Luís Henrique Dias ~~Tavares~~ que sugeriu o tema, mostrando-nos o quanto seria relevante para uma dissertação de mestrado.

À Profa. Dra. Consuelo Novais Sampaio, orientadora deste trabalho, que acompanhou seu desenvolvimento, oferecendo-nos críticas e sugestões valiosas.

Somos gratos à Profa. Marli Geralda Teixeira, pelo apoio e ajuda constantes, em todas as fases do trabalho.

Ao Prof. Dr. Jöhildo Lopes de Athayde, que ler cuidadosamente a primeira redação, corrigiu e fez observações úteis e pertinentes.

À Profa. Maria José de Souza Andrade, que se interessou pelo nosso trabalho, leu os capítulos iniciais e sugeriu alguns acréscimos.

À Profa. Eugênia Lúcia Viana Neri, com quem discutimos alguns tópicos do trabalho.

Ao Prof. Waldir Freitas Oliveira, amante da Bahia oitocentista, que nos trouxe informações valiosíssimas.

À Profa. Laís Brandão Rocha Bittencourt, responsável pela coleta de dados. Seus cuidados e sua disponibilidade foram essenciais à realização dessa tarefa. Também queremos agradecer à Profa. Tânia Penido Monteiro, que nos cedeu parte do material coletado para suas pesquisas.

Ao Prof. Evandro Ubiratan de Souza, pelo criteriosa revisão de português.

Aos datilógrafos Ana Maria Silva Santos e José Antônio Freitas Fonsêca.

Aos funcionários solícitos do Mestrado em Ciências Sociais, da Biblioteca do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, do Arquivo Público do Estado e da Associação Comercial da Bahia.

Aos Colegas do Mestrado, que no momento experimentam também a ~~carreira~~ ^{carreira} do dever cumprido.

Num plano mais pessoal, gostaria de expressar meus agradecimentos a Raimundo Rosado. Companheiro e amigo, de uma paciência sem limites, suportou as diversas fases de quem trabalha sob a pressão de realizar um estudo acadêmico. A Helder, estímulo para a vida, que nos ensinou a ser perseverantes e felizes.

Às minhas mães, Rosângela e Bebeta, pelas preces e pela felicidade de me ver crescer.

Ao menino Assis, que não esconde a alegria pelas minhas conquistas.

A Ângela Cristina, Sílvia Maria, Patrícia e Renata, por refletirem esperança e carinho.

I N D I C E

INTRODUÇÃO	4
CAPÍTULO I	
A INSERÇÃO DO PORTO NO SISTEMA CAPITALISTA MUNDIAL	16
CAPÍTULO II	
MODERNIZAÇÃO EM PROJETO 1854/1891	35
CAPÍTULO III	
OS LIMITES DE AÇÃO DO ESTADO	54
CAPÍTULO IV	
OS LIMITES DE AÇÃO DA BURGUESIA	72
CONCLUSÃO	93
FONTES DOCUMENTAIS E BIBLIOGRAFIA	96
ANEXOS	101

RESUMO

Trata-se de um estudo centrado no porto de Salvador, abrangendo o período de 1854 a 1891. Destacou-se, como objetivo principal, o interesse em analisar por que o esforço de modernização do porto baiano foi frustrado.

Face ao envolvimento e aos choques de interesses no seio da burguesia comercial baiana no processo de modernização do porto, estendemos a análise a essa fração da classe dominante. Ao mesmo tempo, procuramos detectar a ação do Estado nesse processo, relacionando poder público e sociedade civil e resaltando a dependência econômica e tecnológica do Brasil, em relação aos centros capitalistas externos.

A partir da perspectiva dessa estreita relação, entendemos que as razões do fracasso das tentativas de modernizar o porto de Salvador estão essencialmente ligadas à contradição localizada no interior da burguesia comercial, acentuada pelos reflexos da estrutura de poder vigente no Império Brasileiro.

ABSTRACT

This thesis deals with a study centered on the Salvador port, comprising the period from 1854 to 1891. As our main objective, there was the interest in analysing why the utmost efforts in modernizing the bahian port was a frustated process.

In view of the involvement and conflict of interests among the comercial bourgeoisie from Salvador in the process of modernization of the port, we extended the analysis to this particular dominant class. At the same time, we tried to detect the influence of the State in thes process, relating public power and civil society, emphasizing the economical and technological dependende of Brazil, in relation to external capitalist centers.

From the perspective of this close relation, we understand that the motives of the failure in the attempt of modernizing the bahian port are essentially linked to the bourgeoisie, emphasized by the reflexes of the structure of the power in force in the Brazilian Empire.

"eu defenderei até a morte o
novo por causa do antigo e até a
vida o antigo por causa do novo

"o antigo que foi novo e
tão novo como o mais novo".

Augusto Campos

(verso, reverso, contra verso)

INTRODUÇÃO

O ano de 1906 assinala o início das obras de modernização do porto de Salvador. Também, marca o fim de um longo período de reivindicações voltadas para o melhoramento de suas condições físicas. Esse período teve início no Império, mais precisamente em 1854. A princípio, o tempo transcorrido entre as duas datas — mais de meio século — despertou nossa curiosidade. Afinal, a onda de reivindicações, que gerou uma verdadeira tormenta de trâmites burocráticos, atravessou o Segundo Império e avançou pela República.

Desde os tempos coloniais, Salvador vinha sendo referida, em documentos oficiais e por diversos viajantes, como "a cidade de porto", "cidade armazém", "cidade voltada para o mar", "cidade formigueiro" e "importante porto exportador/importador". Sem dúvida, o porto baiano desempenhou papel decisivo no desenvolvimento da economia e da sociedade local, conferindo a Salvador o caráter de destacada cidade comercial. Mais ainda, foi importante veículo de integração da região no contexto das atividades mercantis e industriais do sistema capitalista internacional.

A influência assumida pelo porto de Salvador na economia geral da província — e a própria vida social da Bahia no século XIX — apontava para a necessidade premente de sua modernização. A essa necessidade não estavam alheios os comerciantes, que exerceram considerável pressão reivindicatória, visando a transformar a feição "natural" do porto, de modo a adequá-lo às exigências e técnicas da moderna navegação internacional. Contudo, todas as tentativas nesse sentido fracassaram. As obras para modernização do porto só teriam início depois de transcorridas três décadas da proclamação da República(1).

Era flagrante o contraste entre a importante "cidade voltada para o mar" e as condições precárias e obsoletas do seu porto. Ao longo do Segundo Império, quatorze projetos visando a modernização do porto foram encaminhados ao poder central. Todos procediam da comunidade mercantil vinculada ao alto comércio exportador/importador. Todavia, nenhum deles — mesmo os que lograram ser aprovados — foi executado.

À medida que investigávamos as prováveis causas de tal demora e à medida que avançávamos na pesquisa, passamos a indagar que papel teria desempenhado o Estado, nessa tentativa de modernização do porto. Concomitantemente, perguntávamos que papel teria exercido, nesse processo, a burguesia comercial — sem dúvida a fração da classe dominante da sociedade baiana mais diretamente interessada em prover o porto de aparelhagens modernas e eficientes.

Contatamos que o Estado Monárquico havia manifestado relativa inação, no que diz respeito à modernização do porto. Quanto à burguesia comercial, que, supúnhamos, deveria empenhar-se a fundo e, em bloco, lutar para dotar o porto de melhores condições físicas, apresentava-se dividido em relação à questão. Decidimos, à vista dessa constatação, canalizar este trabalho para uma análise vertical do comportamento da burguesia comercial, procurando detectar os seus interesses e as causas de um provável conflito no seio daquela fração de classe, na questão específica da modernização do porto de Salvador.

Existe apenas um pequeno trabalho cujo universo de pesquisa está circunscrito ao porto de Salvador: Antônio Alves Câmara, Bahia de Todos os Santos com relação aos melhoramentos do seu porto. 2a. ed. Rio de Janeiro: Leuzinger, 1911. Nesse estudo, Alves Câmara discorre sobre a importância do porto para a região e reconstitui a maioria dos projetos de modernização da área portuária. Mas, é categórico ao afirmar que não pretende "discutir, e sim historiar (sic) todas as tentativas de cometimentos feitos para melhorar o porto da Bahia".

A nossa proposta é dar um passo além, procurando discutir e analisar historicamente as razões que frearam os projetos

de modernização. Para a consecução desse objetivo, consideramos ser necessário analisar, no que for pertinente, a estrutura da sociedade baiana do século passado. Aqui deparamos com um sério obstáculo: são poucos os estudos voltados para essa temática. Entre esses trabalhos, destacam-se os do cientista social Thales Olympio de Azevedo, dos historiadores Kátia M. de Queirós Mattoso, Johildo Lopes de Athayde, Mário Augusto da Silva Santos e Tânia Penido Monteiro(2).

Thales de Azevedo, estudando a sociedade baiana de meados do século XX, nela reconhece a sobrevivência de características herdadas da época colonial, fazendo-a estruturar-se como uma sociedade estamental, em transição para uma sociedade de classes. Obviamente, o século XIX manteria aquelas características estamentais resultantes dos condicionamentos específicos que marcaram a instalação portuguesa no Brasil. Seu trabalho, de grande importância, sugere um modelo teórico que direta ou indiretamente tem orientado estudos de outros historiadores baianos.

Kátia Mattoso, dedicada ao estudo da sociedade baiana a través das informações fornecidas por inventários e testamentos, reconhece a carência de trabalhos teóricos sobre o tema, apontando a obra de Vilhena como de *essencial importância* para a compreensão da estratificação social baiana do século XVIII. Desse modelo, a Autora recolhe *valiosos* dados, aprofundando sua análise em diversas publicações. Dentre seus trabalhos, Bahia: A Cidade do Salvador e seu mercado no século XIX, destaca-se como relevante contribuição para esta dissertação, visto chamar a atenção para as características específicas da sociedade de Salvador no século XIX, a qual não pode ser confundida com o universo social de toda a Província.

Johildo Lopes de Athayde, estudando retrospectivamente a demografia da cidade do Salvador no século passado, embora preocupado em aprofundar uma análise de problemas específicos tais como natalidade, nupcialidade e mortalidade, também apresenta relevantes informações sobre a sociedade local no referido período, sobretudo no que tange à sua vida cotidiana.

Mário Augusto Santos estudando o comércio português na Bahia de 1870/1930, se deteve na fração de classe representada pela burguesia comercial. Mostra a complexidade dessa camada social, desde quando não havia linhas divisórias que distanciassem as atividades mercantis das industriais e financeiras, sendo o co

mércio elemento catalisador das outras atividades econômicas. A sua análise baseia-se no modelo teórico de estratificação social proposto por Thales de Azevedo.

A dissertação de Mestrado da professora Tânia Penido Monteiro examina especificamente a presença dos comerciantes portugueses na sociedade em estudo, com o que oferece também valiosa contribuição.

Podemos ainda citar o trabalho do brazilianist Eugene Ridings (3). Baseado em dados empíricos, ele faz a análise das relações entre duas frações da classe dominante baiana: a "elite dos produtores" e a "elite dos negócios". Em parte, a sua reflexão veio ao encontro das nossas expectativas, desde quando o procedimento da alta burguesia local foi um ponto nevrálgico no processo de modernização do porto de Salvador.

Todos esses autores preocuparam-se com a estratificação e as relações sociais na Bahia do século passado, seja no sentido de uma abordagem global dessa sociedade, de uma fração de classe, ou até mesmo do relacionamento entre elas, como fez Ridings. De uma forma ou de outra, eles nos ajudaram a compreender o contexto geral da sociedade baiana, suas complexidades e suas peculiaridades. Mas, a despeito do progresso que vem sendo realizado neste campo de pesquisa, não conhecemos grandes estudos voltados para a análise das relações existentes no interior de uma dada fração de classe. Sem pretendermos preencher esta lacuna, visamos dar uma contribuição nesse sentido, com o objetivo de estimular futuras pesquisas. Na verdade, esta dissertação pretende analisar o comportamento de uma fração da classe dominante — a burguesia comercial — em determinada conjuntura, que aponta para a crise institucional do Estado brasileiro.

A documentação impressa e manuscrita na qual se baseou a pesquisa pode ser dividida em duas categorias: oficial e não-oficial.

Na primeira inscrevem-se os documentos catalogados no Arquivo do Estado, no Instituto Geográfico e Histórico da Bahia e no Arquivo Municipal de Salvador. Consultamos ali a Série Viação - Trapiches; as Falas e Correspondências dos Presidentes da Província; os Relatórios do Ministério da Agricultura Comércio e O

bras Públicas; os Anais da Assemblêia Provincial da Bahia e as Atas da Câmara Municipal de Salvador.

Incluem-se na segunda categoria os Relatórios e Atas da Junta Diretora da Associação Comercial da Bahia, os jornais Diário de Notícias, Diário da Bahia e o Almanaque Administrativo Mercantil e Industrial da Bahia.

Na documentação oriunda da Presidência da Província - Série Viação - Trapiches, encontram-se mapas informativos sobre o montante e a variedade de mercadorias armazenadas pelos trapiches, a relação dos trapiches alfandegados e o processo de alfandegamento. Esses dados permitiram-nos reconstituir a estrutura do porto antigo e o número aproximado de trapicheiros, bem como avaliar a importância do trapiche na vida sócio-econômica de Salvador. As Falas dos Presidentes da Província referem-se aos projetos, sem contudo dispensar-lhes muita atenção. Também informa sobre as modificações ou reparos feitos em escadas e pontes dos cais e trapiches. Já os Relatórios do Ministério da Agricultura Comércio e Obras Públicas contêm itens sobre os pedidos de modernização de vários portos do país. Dá conta do andamento dos projetos, das alterações por que passavam e da reação que provocavam, principalmente no seio da burguesia comercial.

Outras informações relativas ao assunto, ~~tais~~ como o texto original dos projetos de modernização, plantas, delimitação precisa das áreas reivindicadas, devem constar no Arquivo Nacional. Ocorre, todavia, que, por conta da própria estrutura centralizada do Estado Monárquico brasileiro, as Províncias eram diretamente ligadas ao poder central. Por isso mesmo, os governos provinciais não tinham autonomia para decidir questões mais amplas, ligadas a assuntos políticos e econômicos que envolvessem interesses de fora das áreas de sua alçada. Daí serem os projetos encaminhados para a sede da Corte e lá apresentados, na sua forma original, aos órgãos competentes, ficando seus autores a aguardar as decisões vindas dos detentores do poder. Esse fato explica parte da tramitação das petições relativas à questão portuária de Salvador fora do território provincial e seu posterior arquivamento. Problemas de caráter pessoal impediram o exame dessa documentação no Arquivo Nacional, o que, apesar disso, não anula ou compromete as constatações e conclusões deste trabalho.

Quanto aos Anais da Assemblêia Provincial e às Atas da

Câmara Municipal, acreditamos que a centralização política, já mencionada, explique as poucas referências ali contidas quanto ao tema em estudo. Longe de prejudicar a pesquisa, a ênfase negada à questão esclarece mais um aspecto dos mecanismos político-administrativos que envolveram o problema da modernização do porto de Salvador.

A mesma carência de informações sobre o assunto atinge a outra categoria das fontes, tais como os jornais que circulavam na Província. Entre eles, foram examinados o Diário de Notícias e o Diário da Bahia, que fazem referências mínimas, se comparadas ao volume de projetos. De certa forma este fato nos surpreendeu, desde quando sabemos que se tratava de uma questão que preocupava a comunidade mercantil local.

Os principais dados contidos na documentação não-oficial encontram-se nos Relatórios e Atas da Junta Diretora da Associação Comercial da Bahia. Ali observamos constantes esclarecimentos sobre os problemas vividos pelos comerciantes importadores/exportadores em consequência das deficiências portuárias, referências aos projetos de modernização e até parte do teor de alguns deles. Foi-nos possível, também, confrontar parte dos dados sobre os ~~empregados~~ com as informações fornecidas pela série Almanaque Administrativo Mercantil e Industrial da Bahia.

Menção especial devemos fazer à série de trabalhos e publicações da Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia (SEPLANTEC) e da Fundação Centro de Pesquisas e Estudos (CPE), órgãos oficiais do governo estadual, sobre a Inserção da Bahia na Evolução Nacional - 1850/1889. Elaborado por historiadores, sociólogos e economistas, quase todos os volumes que compõem a 1ª etapa (1850-1889) - A Bahia no Século XIX v 1, Atividades Produtivas v 2, Comércio v 3 t 2, Anexo Estatístico v 4, e Agentes Econômicos na Bahia no Século XIX v 5 — forneceram-nos importantes subsídios para a análise do comércio e da sociedade baiana, assim como para a elaboração dos quadros e anexos constantes neste trabalho.

Analisamos qualitativamente os dados coletados nas fontes acima referidas, procurando avaliar os principais problemas concernentes ao tema em estudo. Comparamos as informações prestadas pelas diferentes categorias de documentos, estabelecendo coerên

cias e divergências entre as duas ordens de interesses anteriormente localizadas. A comparação ainda apresentou-se como procedimento valioso, no confronto entre a situação vivida pelo porto baiano e pelos portos de outras províncias brasileiras, na mesma época. Elaboramos quadros demonstrativos da distribuição cronológica dos projetos, dos responsáveis pela sua apresentação, incluindo as atividades a que estavam vinculados, bem como o destino de cada reivindicação. Da mesma forma, organizamos quadros referentes à situação sócio-econômica dos comerciantes-trapicheiros, contestadores dos projetos de modernização.

A partir da documentação comentada, identificamos duas fases distintas no período que se estende de 1854 a 1906. A primeira teve início em 1854, quando foi registrada a primeira reivindicação de comerciantes para equipar o porto de instalações modernas, visando a facilitar os serviços de ancoragem e armazenagem. O ano de 1891 assinala o término desta fase. Nesse ano, a Companhia Docas e Melhoramentos da Bahia colocou, oficialmente, no Cais das Amarras, o marco simbólico que daria início às obras. A segunda fase estende-se de 1891 a 1906. As obras que deveriam ter-se iniciado com a colocação do marco simbólico pela Companhia Docas e Melhoramentos da Bahia, sofreram adiamentos através de sucessivos decretos do governo republicano, até 1906, quando as obras de modernização do porto foram efetivamente iniciadas. A partir daí, os trabalhos prosseguiram e, no dia 13 de maio de 1913, foram inaugurados 360 metros de cais e três armazéns, aparelhados para receber mercadorias. O conflito entre os países europeus, que culminou na Primeira Grande Guerra, dificultou a inversão de capitais nos países periféricos, contribuindo para a redução das obras. Porém, em 1922, inaugurou-se o Cais Comendador Ferreira, além do Edifício dos Correios e o da Capitania do Porto.

O universo cronológico desta dissertação abrange os quase 40 anos da primeira fase (1854/1891), que caracterizamos como fase reivindicatória. Ao estudá-la analiticamente, pretendemos esclarecer a problemática central, abrindo caminhos para estudos mais amplos.

O tratamento metodológico dispensado a este estudo foi determinado pelo objetivo geral de detectar os fatores que, associados, dificultaram e adiaram por longo tempo as obras de modernização do porto de Salvador. Para a consecução desse objetivo, procuramos refletir sobre a função do porto baiano nas atividades

do comércio importador/exportador. Também preocupamo-nos em re-
compor a feição "natural" do porto com seus trapiches, seus cais
e suas alvarengas. A esse complexo conjunto denominamos docas de
atracação.

Verificamos ainda que o porto, assim configurado, não
se apresentava como uma unidade de propriedade exclusiva do Esta-
do ou de um grupo de comerciantes. Ao contrário, constituía-se
numa área muito fragmentada, onde se superpunham interesses varia-
dos, nem sempre harmoniosos. A análise dos interesses em jogo
mostrou-nos que os trapiches desempenhavam papel de fundamental
importância no setor comercial interno e externo e, por extensão,
revelou-nos o forte poder de pressão daqueles que os exploravam,
os trapicheiros.

Para realizar o estudo aqui proposto, tornava-se neces-
sário estabelecer os vínculos de dependência da economia baiana,
bem como examinar a ação do Estado e os reflexos desta ação no es-
paço social local. Fernando Henrique Cardoso e Enzo Faletto, no
já clássico Dependência e Desenvolvimento da América Latina, for-
neceram-nos o instrumento técnico que serve de fio condutor a es-
te estudo. Como enfatizam estes autores, a dinâmica da expansão
industrial do sistema capitalista mundial, cujo centro hegemônico
era a Inglaterra, não se baseava necessariamente na inversão de
capitais na periferia, baseava-se tanto na inversão direta de ca-
pitaís em áreas periféricas, quanto em empréstimos aos próprios
governos dos países dependentes. Dessa forma, os países líderes
asseguravam para si o abastecimento de produtos primários, enquan-
to supriam, principalmente na área da América Latina, aqueles se-
tores que as economias locais não estavam em condições de desen-
volver, a exemplo de obras de infra-estrutura, tais como ferro-
viás, portos, transportes etc.(4). O Estado oferecia garantias
aos investidores, e estes mantinham sob controle a "comercializa-
ção da periferia", mas não atuavam no sentido de mudar a composi-
ção das sociedades locais. O interesse em conservá-las como mer-
cados abertos aos seus produtos manufaturados e ao mesmo tempo de
abastecerem-se de produtos primários, levava os países capitalis-
tas a manter no poder "a classe social econômica que herdara da
Colônia sua base produtiva"(5).

Partindo-se do pressuposto de que os interesses externos acoplavam-se aos anseios da classe dominante local — os capitalistas internacionais estavam dispostos a ampliar suas inversões e o Estado oferecia-lhes amplas garantias — procuramos avaliar até que ponto o procedimento do poder público, como mediador entre aqueles interesses e os da fração de classe representada pela burguesia local, teriam influído no descompasso e no fracasso das reivindicações voltadas para a modernização do porto de Salvador.

Situar o papel do Estado na vida sócio-econômica brasileira do século XIX, não é tarefa simples. A dificuldade está nas ambigüidades e contradições existentes entre a ideologia dominante — o liberalismo — e a realização de uma política administrativa centralizada e unitária. Persistiam profundas distorções entre o liberalismo importado da Europa e a situação concreta da sociedade brasileira, mantenedora de privilégios, da grande propriedade e da mão de obra escrava(6). Influenciado precária e contraditoriamente pelo pensamento liberal europeu, o Estado Monárquico não se apresentava como um elemento eficiente e capaz de intervir e direcionar a vida econômica brasileira. A incipiente burocrcia, montada para orientar e defender os interesses gerais, na verdade limitava-se a proteger os interesses dos grupos dominantes. Tal atitude não explicitava as normas que conduziriam suas relações com os demais segmentos da sociedade civil, o que favorecia a existência de comportamentos diferenciados, a depender das situações específicas. Ao mesmo tempo, tal comportamento estimulava o choque de interesses entre frações da sociedade, ou no interior de uma determinada fração -- no nosso caso, no seio da burguesia comercial.

Tradicionalmente, o fracasso das tentativas de modernização no Nordeste tem sido atribuído à mentalidade individualista e ao conservadorismo dos seus interessados. Essa mentalidade, de acordo com esta versão, seria medida pela "sede de benefício", pelo "espírito de avidez de lucro", ou pelo "boom mentality" — para usarmos expressão do Professor Pang(7). É certo que a postura da burguesia comercial foi caracterizadamente individualista e conservadora quanto à questão em análise. No entanto, esse procedi

mento não pode ser medido somente pela avidez de lucro, mormente se se considera que o lucro sempre foi objetivo primeiro no sistema capitalista.

A intenção básica desse estudo é mostrar que o Estado, carente de "um mecanismo de regulação econômica" que permitisse "resolver a contradição social/privado em sua dimensão espacial", deu lugar a manifestações concretas de conflito de interesses, provocou choques e o fracionamento da burguesia local, levando ao fracasso todos os projetos que resultariam na transformação do espaço portuário(8).

Para facilitar a exposição, estruturamos este trabalho em quatro capítulos. No primeiro, refletimos sobre a função que desempenhou o porto baiano, quer nas atividades de importação/exportação, quer como ponto de escala para navios da Carreira da Índia e de outras rotas comerciais, e refletimos ainda sobre os efeitos dessa contínua movimentação na economia e sociedade local.

No segundo capítulo, reconstruímos o aspecto físico da área portuária, do Unhão à Jequitaiá, captando ao mesmo tempo problemas vividos pelos comerciantes locais, principalmente os que diziam respeito à ancoragem e à armazenagem. Para tanto, sistematizamos os projetos de modernização referentes ao período de 1854 a 1891, listando seus autores e os interesses econômicos aos quais estavam vinculados.

No capítulo seguinte, preocupamo-nos em abordar o papel desempenhado pelo Estado Monárquico. Procuramos refletir sobre a ambivalência dos postulados liberais que lhe davam forma e a prática desses postulados, acima de tudo antiliberal e antidemocrática. No mesmo capítulo, abordamos a presença do Estado no controle das atividades portuárias, bem como o tipo de orientação dada à distribuição do capital estrangeiro.

O último capítulo trata da ação da burguesia local referente à modernização do porto. Procuramos avaliar sucintamente a estrutura sócio-econômica da Província e em especial a de Salvador, objetivando com isto detectar o espaço social ocupado pela burguesia comercial, bem como as divergências e choques em que se envolveu essa fração da classe dominante, no que tange à modernização do espaço portuário de Salvador.

REFERÊNCIAS

1. O termo modernização empregado ao longo desse trabalho, se baseia na definição sugerida por L. A. Costa Pinto (Modernização e Desenvolvimento, p. 193) e na abordagem de Eduardo Hernandez-Alarcón (Urbanização e Modernização na Costa Rica durante os anos de 1880", p. 139). Para estes autores, modernização se define como "um processo que consiste na adoção, por uma sociedade em mudança, de padrões de consumo, de comportamento, de instituições valores e idéias características de sociedades mais avançadas".
2. AZEVEDO, Thales de. Classes Sociais e Grupos de Prestígio. In: -. Ensaio de Antropologia Social. Salvador, UFBA., 1959.
- MATTOSO, Kátia M. de Queirós. Bahia e Cidade de Salvador e seu mercado no século XIX. São Paulo, Hucitec; Salvador, Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1978.
- ATHAYDE, Jchildo Lopes de. La ville de Salvador, au XIX e siècle: aspects demographiques. (D'après les registres paroissiaux), Paris, 1975 (Tese de doutoramento mimeog.).
- SANTOS, Mário Augusto da Silva. Comércio Português na Bahia 1870-1930; centenário de Manoel Joaquim de Carvalho. Salvador, Irmão Paulo, 1977.
- MONTEIRO, Tânia Penido. Portugueses na Bahia na segunda metade do século XIX; imigração e comércio. Dissertação de mestrado. Salvador, UFBA., 1982 (mimeog.).
3. RIGGINS, Eugene W. Elite Conflict and Cooperation in the Brazilian Empire: the case of Bahia's Businessmen and Planters. Luso-Brazilian Review, 12(1): 1975.
4. CARDOSO, Fernando Henrique e FALETTTO, Enzo. Dependência e desenvolvimento na América Latina; ensaio de interpretação sociológica. 5ed. Rio de Janeiro, Zahar, 1979.
5. Idem p. 42.
6. COSTA, Emília Viottida. Da Monarquia à República; momentos decisivos. 2ed. São Paulo, Ciências Humanas, 1979. p. 100-26.

7. Expressão utilizada por Pang em Modernization an slavocracy, p. 682-83, mas suprimida em Tecnologia e escravocracia no Brasil durante o século XIX.
8. CIGNOLE, Alberto. Nota sobre Estado y espacio (capitalista). In: UFPa. (org.). Textos de Debate 2. João Pessoa, UFPa/ Centro de Ciências Humanas Letras e Artes, 1982. p. 101.

CAPÍTULO I

A INSERÇÃO DO PORTO NO SISTEMA CAPITALISTA MUNDIAL

O significado histórico do porto de Salvador pode ser a valiado se nos lembrarmos que, ao longo do período colonial, era frequentemente denominado "Porto do Brasil", como se não existisse outro ancoradouro em toda a Colônia(1). A importância desse porto, contudo, não se restringiu à chamada "era mercantilista". O empório baiano continuou a gozar de considerável destaque por todo o século XIX, atendendo às exigências do capitalismo indust^{ri}al europeu. Somente dentro desta visão, poderemos discorrer sobre as importantes funções exercidas por um porto de uma colônia e, posteriormente, de um país dependente, bem localizado geograficamente e encravado numa região próspera — O PORTO DE SALVADOR.

A instalação, em 1512, do Arsenal da Marinha em Salvador indica que a administração portuguesa era sensível às condições vantajosas naturalmente apresentadas pelo porto. Dentre outros estaleiros instalados na Colônia — Pernambuco, Pará, Rio de Janeiro — o da Bahia foi o mais procurado e o mais movimentado(2). Além de atender às embarcações que necessitavam de reparos, desmanchos etc., estava aparelhado para construir navios de longo curso. Esta atividade industrial proporcionou bons lucros à Coroa Portuguesa, a tal ponto que mandou construir em Salvador, no século XVIII, outros estaleiros, no sítio da Preguiça(3). Já

no século XIX, entre 1812 e 1815, quarenta embarcações, inclusive galeras, brigues, sumacas e lanchas de coberta, foram fabricadas nas instalações locais(4). Por volta de 1840, Salvador contava com catorze estaleiros, o que refletia a constante movimentação no porto(5).

Neste capítulo, examinaremos as principais funções de desempenhadas pelo porto de Salvador. Em primeiro lugar e num plano mais geral, destacaremos o papel do porto de Salvador como ponto de escala para embarcações portuguesas e estrangeiras; em seguida, examinaremos a sua importância na circulação comercial e no contexto geral da economia baiana; e, por último, estreitando e aprofundando o corte da análise, procuraremos captar as repercussões do movimento portuário no cotidiano da sociedade local.

A abertura dos canais de Panamá e Suez, na segunda metade do século XIX, ligou oceanos e diminuiu distâncias, facilitando a comunicação entre os continentes. Antes porém desse acontecimento, frotas, armadas, navios que partiam da Europa com destino ao Pacífico e ao Índico, viam-se obrigados a navegar pelo Atlântico Sul. Localizado nessa área do Atlântico, na ampla e espaçosa baía de Todos os Santos o porto de Salvador possuía ancoradouro acessível e contava com ventos e correntes oceânicas favoráveis. A ele demandavam sem maiores problemas embarcações de longo curso e cabotagem. Estava ainda bem mais próximo da Metrópole e dos entrepostos comerciais da África Ocidental portuguesa que os portos do Sul, fator que iria possibilitar intenso comércio entre os três continentes. Acidentes de ordem geográfica, como bancos de areia, recifes, rochas, exigiam cautela e experiência por parte dos marinheiros que para cá se dirigiam ou de lá que zarpavam(6). Mas essas dificuldades não se constituíam em obstáculos intransponíveis, capazes de superar as vantagens estratégicas, comerciais e geográficas apresentadas pelo porto de Salvador. Pela sua localização, pela assistência técnica que oferecia em seus estaleiros, o porto de Salvador foi ponto de convergência de navios avariados ou carentes de abastecimento.

De acordo com as determinações do Pacto Colonial, o porto baiano deveria servir somente a navios portugueses. Porém, como veremos mais adiante, abrigou e reparou tanto embarcações por

tuguesas quanto de outras nacionalidades. Mas estas sô seriam recebidas em casos de "indispensáveis necessidades", como "tempesta ou ruína próxima ao naufrágio"(7). Destacou-se como ponto de aguada para as embarcações que perfaziam "o mais extenso roteiro que Portugal manteve em sua história" — a Carreira da Índia(8). Atendeu a frotas que cobriam o roteiro Portugal—Salvador—Portugal, África—Salvador e também âquelas que, não se destinando diretamente ao comércio com a Colônia, eram obrigadas, por razões variadas, a ancorar na Bahia.

O quadro a seguir sintetiza as principais razões que levaram navios da Carreira da Índia a buscar o porto baiano.

Observa-se que 253 navios da Carreira da Índia escalaram no porto de Salvador durante os séculos XVI, XVII e XVIII. Deste total, apenas 152 navios declararam o motivo de sua estadia. A maior parte, cerca de 78%, procurou o porto para receber socorros de natureza diversa. Apenas 22% atracaram por motivos declaradamente ligados ao comércio — receber tabaco ou açúcar, carregar mercadorias e trazer especiarias. Noventa e quatro por cento das naus registraram a sua procedência. Em maior proporção vinham das Índias (57%) e de Portugal (22%). *Em menor quantidade, procediam de Macau (3%), Moçambique (3%), Angola (2%) e Bengala (1%).* A frequência de navios da Carreira da Índia no porto de Salvador deveu-se à longa distância que separa os dois continentes e também ao interesse das tripulações em praticar contrabando, como veremos adiante.

A faixa de tempo, quatro meses ou mais, que uma embarcação gastava de Goa ou de Macau — no porto vinha carregada de mercadorias e desgastada por estar realizando uma segunda viagem — até Portugal, obrigava-o a recorrer a um ponto estratégico, onde *pudesse* atender aos imprevistos da viagem. O artigo de *Diário da Bahia* sobre a nau Nossa Senhora da Caridade retrata bem as precárias condições de navegação até o século XVIII e a importância do porto de Salvador, como ponto estratégico para as embarcações de longo curso(9). A nau Nossa Senhora da Caridade, que perfazia o trajeto Portugal — Índia e vice-versa, estava, como muitas outras, em precárias condições para enfrentar a longa travessia. Numa de suas viagens, partiu de Goa a 7 de fevereiro de 1751 e somente a 27 de junho do mesmo ano chegava a Salvador, para receber socorro após acidentado percurso. Em outras palavras, gastou aproxi

NAVIOS DA CARREIRA DA ÍNDIA PORTUGUESA
QUE ESCALARAM NO PORTO DE SALVADOR
DE 1503 a 1779

MOTIVO DA ESCALA	Nº DE NAVIOS
Reparos	71
Reparos, alimentação e aguada	11
Reparos e enfermos a bordo	2
Reparos e falta de mantimentos	2
Reparos, mantimentos, aguada e mortos	1
Falta de mantimentos	3
Falta de mantimentos e de marinheiros por morte	1
Falta de tripulante e material a bordo	1
Enfermos e mortos a bordo	6
Aguada	13
Invernar	3
Claros na tripulação	1
Calmarias	4
Apresto	1
Socorros para as Índias	1
Ser crenado	1
Incapaz de navegar	6
Carregar mercadorias	2
Carregar açúcar	3
Carregar tabaco	17
Comércio	1
Trazia especiarias do Oriente para o Brasil	1
Não declararam o motivo da escala	101
TOTAL	253

FONTE: Dados coligidos em José Roberto
do Amaral Lapa. A Bahia e a Carreira da Índia, 1869 p. 339
343.

Madamente quatro meses e meio, ou seja, 137 dias, de Goa até a Ba hi. Depois de reparada e reabastecida, a nau seguiu para o Rei no a 15 de outubro de 1751, tendo-se demorado no porto de Salva dor nada menos que 108 dias.

Além de tocarem na Bahia por razões de avarias ou neces-
sidade de reabastecimento, navios da Carreira e muitos outros de
origem estrangeira aqui aportaram, atraídos pela possibilidade de
rápido enriquecimento através do comércio ilegal. Boxer informa
que as naus da Carreira "estavam entre os piores transgressores"
e que os esforços da Coroa "para dar paradeiro a esse florescente
comércio de contrabando" foram em vão. Os guardas militares colo-
cados a bordo dos navios indo-orientais, com a finalidade de evi-
tar o contrabando, eram os que cometiam com mais "segurança e im-
punidade este delicto"(10). Eddy Stols também faz referência à
prática do comércio ilícito, tomando como exemplo a Companhia de
Ostende(11). Criada em 1722 por comerciantes do Países Baixos Es-
panhóis, essa Companhia tinha como objetivo comercializar com as
Índias Orientais. Como os navios da Carreira da Índia, os da Com-
panhia de Ostende fizeram constantes visitas ao porto de Salvador,
movidos pela prática do contrabando e atraídos pelo ouro da Colô-
nia. Na ânsia de justificar a ancoragem, os seus capitães se des-
faziam dos provimentos armazenados, que serviam ao abastecimento
da tripulação e dos passageiros, jogando-os ao mar, com a finali-
dade de poder alegar um motivo válido de aqui atracarem(12). Con-
seguiam, através dessa desculpa, contrabandear, carregando metais
preciosos da Colônia para a Europa e, ao mesmo tempo, colocando
no comércio local produtos orientais, como as fazendas e as
peças da Índia.

O porto de Salvador era também procurado pelas naus do
Grande Oriente, caso necessitassem de atendimentos, ou
até mesmo para se informarem da situação política européia, o que
não deixava de ser, também, mais uma tática para manter o comér-
cio ilegal. Capitães de cinco navios daquela companhia, ao parti-
rem da Europa em 1725/26, receberam ordens de seus diretores para
escalamem em Salvador, quando de volta das Índias, porque aqui en-
contrariam notícias mais atualizadas sobre a conjuntura interna-
cional(13). Muitos outros navios, de nacionalidade francesa e in-
glesa, ao retornarem da China, da Índia ou das costas africanas.
Visitaram a Bahia, com as mesmas finalidades.

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, vindos de outros continentes para os portos do Prata ou do Sul do Brasil, aqui atracaram para reparos e abastecimento, confirmando a importância do porto de Salvador na circulação comercial.

Por outro lado, a superação do exclusivo colonial pela pressão do liberalismo econômico e a conjuntura política vivida pela Europa no início do século XIX influíram nas decisões da Carta Régia de 1808, que franqueou os portos brasileiros a embarcações e a comerciantes de várias nacionalidades. Em decorrência, o porto de Salvador ampliou suas funções comerciais e continuou a oferecer, em seus estaleiros, assistência técnica e socorros diversos aos navios e às tripulações de embarcações que aqui ancoravam.

Paralelamente à função de ponto de escala, o porto de Salvador destacava-se pela sua importância na circulação comercial a nível internacional, nacional, regional e local. Desde meados do século XVI, funcionou como porto importador de mercadorias provenientes da Metrópole e da África e como exportador de produtos tropicais para o Reino; importador de produtos coloniais vindos de outras capitanias e centro reexportador de mercadorias para outras regiões da Colônia, e também, como ponto de convergência da produção do canôncavo e do sertão.

O tráfico de escravos também apresentava-se como fator de inegável importância no movimento do porto baiano, desde o fim do primeiro século de colonização. Para os colonizadores, sem o suprimento da mão de obra escrava, vinda da África, a economia colonial era inviável, e, para a burguesia européia, esse comércio representava mais uma oportunidade de lucro. Desta forma, atendendo a múltiplos interesses, o tráfico de africanos foi incrementado. O porto de Salvador, como empório do centro político-administrativo da Colônia, e de fácil acesso às embarcações, tornou-se importante importador daquela "mercadoria". Por volta de 1578, Gabriel Soares atribuiu à Bahia "uma população de 2 mil europeus, 1 mil negros e 6 mil índios" e, em 1702, o Arcebispo da Bahia in-

formava a Coroa que havia em sua diocese "umas 90.000 almas, das quais a maioria era de negros escravos" (14).

A grande predominância do contingente africano na população da Bahia colonial é também referida por historiadores contemporâneos. Segundo Maurício Goulart, no período de 1728 a 1748 aqui chegaram 99.809 africanos da Costa da Mina e 33.000 de Angola. Boxer estimou que, na mesma época, dez a doze mil escravos vindos de Ajudã e seis a sete mil de Angola eram anualmente distribuídos entre os portos do Rio de Janeiro, Pernambuco e Bahia (15).

No final do século XVIII e início do século XIX, a entrada global pelo porto de Salvador foi de 75.140 escravos de Angola, Benguela e Costa da Mina (16). Parte desses escravos eram reenviados para o Recôncavo e outras províncias, a exemplo de Minas Gerais quando do auge da exploração aurífera.

Mesmo depois dos tratados de 1810, quando se iniciaram as pressões inglesas para abolir o tráfico de escravos, até 1850, quando se deu a extinção oficial, Salvador manteve intenso contato com a África. Gôes Calmon calcula que, de 1812 a 1830, entraram pelo porto 136.124 escravos (17). No biênio 1847/48, apesar das restrições existentes ainda desembarcaram cerca de 50 mil escravos no porto baiano (18).

A pauta de exportação da Bahia, nos séculos XVI e XVII, para Portugal e suas possessões ultramarinas, já era bem diversificada. Artigos e gêneros da região, como o açúcar, o pau-brasil, o algodão, o fumo, o couro, a sola, a aguardente e a farinha de mandioca para lá se destinavam. Uma média de 12.000 a 13.000 caixas de açúcar produzidos no Recôncavo entre 1725 e 1726, foram enviados para o Reino. Vinte mil rolos de fumo de primeira categoria vindos de Cachoeira (1726) seguiram para Portugal e outra quantidade de segunda categoria, devia ser exportada para a Costa da Mina (19). Esses produtos vinham do Recôncavo e do Sertão e chegavam ao porto de Salvador em sumacas, lanchas, etc., para seguirem rumo à Europa e África.

A transferência da capital da Colônia para o Rio de Janeiro (1763), motivada pela crescente exploração do ouro em Minas Gerais, colocou o porto fluminense como o maior porto exportador do Brasil. Mas, apesar de a Bahia deixar de ser o centro político

co-administrativo da Colônia, o porto de Salvador não decresceu em importância. A entrada média anual, na segunda metade do século XVIII, foi de pelo menos 90 a 100 navios, considerando-se os que faziam o percurso Salvador-Portugal, Salvador-África e Salvador e outros portos do Brasil(20).

A economia de exportação diversificara-se e a lista dos produtos aumentara consideravelmente. Além dos que predominaram nos séculos anteriores, podem-se acrescentar, na pauta de exportação, aguardente de cana, arroz, cacau, couros de cabelo, café, cordas de piaçava, drogas diversas, estopa da terra, goma, grude, ipecacuanha, madeiras diversas, mel de engenho, moeda corrente, sola vermelha e branca, tabuados, varas de parreiras. O açúcar e o fumo continuaram a ser os mais representativos, mas o algodão já ocupava boa posição em meio a outras mercadorias. Prioritariamente, esses produtos eram enviados para Portugal (Lisboa, Porto e Viana) e para as possessões portuguesas na África (Moçambique, Angola e Guiné); em menor escala, para o Rio Grande do Sul e para os portos do Prata(21).

A Bahia, por outro lado, importava produtos alimentícios, utensílios domésticos, tecidos e manufaturados vindos da Europa e os redistribuía para outras regiões da Colônia. Para o Rio Grande do Sul, seguiam de Salvador parte desses produtos e escravos africanos. Em contrapartida, essa região exportava para a Bahia carnes salgadas, sebo, queijos e farinha de trigo. Na última década do século XVIII, o Rio Grande do Sul exportou 300 mil arrobas de charque por ano, para a Bahia e, em 1800, o porto de Salvador recebeu mais navios procedentes dessa região do que de Lisboa(22).

No ano de 1801, as exportações baianas atingiram o valor de um milhão de libras esterlinas, contra dois milhões de todo o resto da Colônia(23). O número de navios que aqui entraram, em 1807, foi de 360, e saíram 253, elevando-se o valor da importação a cerca de centenas e cinquenta mil libras esterlinas e o da exportação quase que a um milhão de esterlinos(24).

Esse quadro ampliou-se sensivelmente com a Abertura dos Portos (1808), estimulada pelo interesse dos países que se industrializavam — a Inglaterra, principalmente — em ampliar seus mercados. O porto de Salvador, como outros portos do Brasil, passou a receber embarcações de Hamburgo, Bremen, Amsterdã, Grã-Bre-

tanha, Espanha, Bélgica, França, Estados Unidos, África, além do comércio com Portugal e com as províncias de Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e com as demais cidades da Bahia.

Calcula-se que, nos anos de 1817 a 1820, o número de navios de longo curso que anualmente entraram e zarparam do porto foi de mais de dois mil(25). O comércio interprovincial que a Bahia manteve através do porto, em 1841/42, foi realizado por 55 embarcações. Este número cresceu para 111, em 1846. Essas embarcações transportavam para outras províncias gêneros estrangeiros, além de outras de cabotagem que transportavam produtos nacionais. No ano financeiro de 1847/48, 480 embarcações entraram no porto de Salvador, sendo que 84 vieram do Rio Grande do Sul, trazendo, além de outras mercadorias, 666.480 arrobas de carne de charque(26). Nas estimativas de Southey, diariamente frequentavam a baía de Todos os Santos oitocentas embarcações, entre navios costeiros, lanchas e barcos(27).

À medida que se intensificavam as relações comerciais, houve maior interesse por parte da comunidade mercantil em construir trapiches e armazéns na Cidade Baixa, junto ao porto. Eram grandes instalações, a exemplo do trapiche Barnabé, que armazenava mercadorias importadas ou a serem exportadas(28). Esses trapiches, que se faziam necessários à continuidade das transações comerciais, encontravam-se, na maioria, abarrotados de produtos os mais variados. O porto, a cada dia, era mais movimentado e os trapiches, mais procurados.

Entretanto, a segunda metade do século passado ficou caracterizada como período crítico para a economia nordestina e baiana. A análise aprofundada dos fatores que desencadearam a crise ultrapassa os limites deste estudo. Todavia, a colocação de alguns dados torna-se indispensável, uma vez que a referida situação não deixaria de influir no equilíbrio das atividades comerciais, fonte fundamental do movimento portuário.

A contribuição da região Nordeste no valor total das exportações brasileiras caiu drasticamente, durante a segunda metade do século XIX — de aproximadamente 60% em 1821/23 para 36% em 1871/73(29). Produtos tradicionais da Bahia, como o açúcar, o fu

mo e o algodão, declinaram no valor das exportações. No que se refere ao açúcar, a Província defrontou-se com dois concorrentes: o açúcar de beterraba, que conquistou os tradicionais mercados importadores, e a emergência de Cuba, que oferecia aos países europeus o produto por preço mais baixo e de melhor qualidade. Em 1860, o açúcar de beterraba supria 25% do consumo mundial, em 1822 atingiu 50%, chegando a 75% em 1800(30).

Tentar superar a dependência externa bem como desenvolver uma cultura diversificada, que pudesse substituir o açúcar e alcançar o mercado externo, seriam alternativas capazes de resolver a crise. No entanto, a condição de país periférico, com base na monocultura, bloqueava as possibilidades de uma solução.

O açúcar perdeu a primazia na pauta das exportações brasileiras para o café, produzido na região Sudeste. Se entre 1821 e 1830 os principais produtos exportáveis do Nordeste representavam 52,2% das exportações nacionais, a partir do decênio 1830-1840 esse percentual regrediu para 35%, enquanto o café do Sudeste passou para 43,8%(31). O aumento do consumo mundial e a diminuição da taxa de câmbio decorrente do aumento das exportações de café beneficiaram e permitiram o crescimento da produção cafeeira. A produção passou de menos de 4 milhões de sacas entre 1874-1878, para 1,5 milhões entre 1878-1882(32).

Por outro lado, a insuficiência de mão de obra, na região do café, provocou o deslocamento de parte dos escravos das decadentes regiões do Nordeste. Tendo sido uma das mais importantes províncias produtoras de açúcar, a Bahia se transformou na mais expressiva reserva de mão-de-obra para as plantações de café. Entre 1853-1876, a Bahia exportou para o Sudeste um total de 23.208 escravos(33).

Os senhores de engenho vendiam escravos, na tentativa de levantar recursos e resolver seus problemas financeiros. Esta era uma atitude paliativa, incapaz de apresentar-se como solução eficaz para a abalada economia nordestina e baiana. Por volta de 1880, o tráfico interprovincial já não atendia aos interesses dos fazendeiros paulistas, que trataram de intensificar a imigração estrangeira. No ano de 1890, encontravam-se no Brasil 351.345 imigrantes. São Paulo, Minas Gerais e o Distrito Federal concentravam 70% dessa população, que amenizou a escassez da mão-de-obra nas plantações de café e contribuiu para o desenvolvimento das cidades, ampliando o mercado interno e estimulando as funções urbanas(34).

Reflexos da situação decadente da economia baiana, neste período, também se revelam na quantidade de produtos exportados e importados através do porto de Salvador. As tabelas a seguir permitem comparar-se a tonelagem de mercadorias que entraram e saíram dos portos de Salvador e Rio de Janeiro, na segunda metade do século XIX.

Verifica-se, nessas tabelas, a superioridade do Rio de Janeiro no que diz respeito à navegação de longo curso e de cabotagem, no decorrer de todo o período. De 1876 a 1887, a navegação de cabotagem e, principalmente, a de longo curso das duas províncias se caracterizam por um significativo aumento na entrada e saída de mercadorias. Mas, o Rio de Janeiro ultrapassa enormemente a Bahia, supremacia esta que se justifica pela expansão da produção cafeeira.

O que se pretende mostrar é que nem a crise da economia nordestina e baiana nem a menor quantidade de produtos importados e exportados pelo porto de Salvador em relação ao do Rio de Janeiro foram fatores suficientes para anular sua importância comercial. A praça de Salvador estava em conexão com o mercado internacional, além de ser o centro de distribuição de mercadorias para as cidades e vilas da província e para portos do Império — Rio de Janeiro, Pernambuco, Rio Grande do Sul, Sergipe, Paraíba. Estabeleceram-se na praça baiana, ao lado de brasileiros e portugueses, comerciantes de várias nacionalidades — ingleses, alemães, franceses, suíços, italianos, espanhóis, norte-americanos — que dominavam o comércio local. Muitos fizeram grandes fortunas, resultantes das atividades vinculadas à importação/exportação.

Para atender ao comércio provincial, havia sido fundada a Companhia Bonfim (1847), que estendia o seu raio de ação até o porto de Valença. Por iniciativa do rico comerciante Antonio Pedro de Albuquerque, natural do Rio Grande do Sul e estabelecido em Salvador, foi fundada a Companhia Santa Cruz (1852), para promover a navegação costeira de Maceió, ao Norte, até Caravelas, ao Sul da Bahia. Em 1862, essas companhias foram incorporadas sob a denominação de Companhia Baiana de Navegação a Vapor.

Com a organização dessa Companhia, três roteiros passaram a ser explorados: Linha Norte, que tocava Aracaju, Penedo e Maceió; Linha Sul, incluindo Camamu, Ilhéus, Condeus, Porto Seguro, S. José e Colônia Leopoldina; e a Linha interna, que alcançava o Recôncavo, indo até Caravelas, realizando vários itine-

TABELA I

AVEGAÇÃO DE LONGO CURSO - BAHIA/RIO DE JANEIRO
1853/58, 1862/68, 1877/79, 1885/87, 1888

(em toneladas)

EXERCÍCIOS	ENTRADA		SAÍDA		TOTAL	
	BAHIA	R. JANEIRO	BAHIA	R. JANEIRO	BAHIA	R. JANEIRO
1853/54	82.479	409.387	109.009	336.888	191.488	746.275
1854/55	72.113	455.016	114.026	454.553	186.139	909.569
1855/56	77.696	492.153	87.819	469.785	165.515	961.938
1856/57	95.193	515.994	103.077	489.698	198.270	1.005.692
1857/58	103.077	513.103	106.052	508.588	209.129	1.021.691
1862/63	183.185	369.323	208.747	441.167	390.932	810.490
1863/64	182.784	332.531	189.408	392.080	372.192	724.611
1864/65	198.717	511.291	195.463	578.380	394.180	1.089.671
1865/66	233.224	458.786	238.897	561.743	472.121	1.020.529
1866/67	223.026	522.407	262.939	689.020	385.965	1.211.427
1867/68	212.910	535.645	185.232	596.663	398.142	1.132.308
1876/77	575.549	1.123.581	548.011	1.011.165	1.123.560	2.134.746
1877/78	502.823	1.128.406	452.514	993.559	955.337	2.121.965
1878/79	539.186	1.134.607	500.262	953.850	1.039.448	2.088.457
1885/86	560.806	2.287.119	452.498	1.213.092	1.013.304	2.500.211
1886/87	769.104	1.900.242	604.502	1.635.708	1.373.606	3.535.950
1888	258.005	729.751	198.553	...	456.558	729.751

ONTE: - A Inserção da Bahia na Evolução Nacional. 1a. etapa: 1850-1889 Anexo Estatístico, v. 4 p. 205-6.

TABELA II

AVEGAÇÃO DE CABOTAGEM - BAHIA/RIO DE JANEIRO
1850/56, 1876/79, 1885/88

(em toneladas)

EXERCÍCIOS	ENTRADA		SAÍDA		TOTAL	
	BAHIA	R. JANEIRO	BAHIA	R. JANEIRO	BAHIA	R. JANEIRO
1850/51	67.392	103.576	71.339	88.264	133.731	191.840
1851/52	94.727	92.584	77.599	93.683	172.326	186.267
1852/53	116.268	97.844	89.227	100.741	207.095	198.585
1853/54	84.961	122.031	72.696	126.732	157.677	248.823
1854/55	74.090	129.767	52.635	145.649	126.635	275.416
1855/56	69.908	124.754	50.124	137.541	120.092	262.295
1856/57	57.104	134.390	53.177	145.376	110.281	280.366
1857/58	47.672	143.021	40.145	154.055	90.817	297.654
1858/59	146.129	508.030	140.310	406.421	286.440	973.541
1859/60	105.221	505.034	122.553	522.501	227.774	1.028.195
1860/61	85.750	126.849	42.907	127.892	128.657	254.741
1861/62	99.968	101.146	63.211	116.081	163.179	218.227
1862/63	100.263	188.384	59.915	270.079	160.181	458.463
1863/64	74.918	135.253	57.019	105.204	181.937	260.472
1864/65	89.952	160.682	50.359	185.064	140.311	345.746
1865/66	81.463	155.036	48.967	135.583	130.430	290.619
1876/77	258.991	365.713	270.555	408.719	529.552	774.437
1877/78	257.100	386.320	290.974	425.439	548.074	811.749
1878/79	258.048	451.740	280.764	425.869	535.812	877.609
1885/86	355.433	362.409	393.507	339.376	748.940	761.985
1886/87	587.120	527.184	708.037	332.331	1.295.217	1.259.815
1887/88	213.103	7.798	191.951	...	410.440	7.798

ONTE: - SEPLANTUC/A inserção da Bahia na evolução nacional. 1a. etapa 1850/1889. Anexo estatístico, v. 4. p. 205/6

rários — Cachoeira, Maragogipe, Nazaré, Valença, Caravelas(35).

Todas as embarcações que cobriam essas linhas, tocavam o porto de Salvador, transportando fumo, algodão, drogas diversas, louça comum de Jaguaribe, aguardente, óleo de baleia, farinha de milho, açúcar, lenha, legumes, borracha, café, peles, coquilhos, piaçava e chifres.

Os centros comerciais sub-regionais, como Cachoeira, Nazaré, Santo Amaro, concentravam a produção agrícola do Recôncavo e do Sertão, que era enviada para a Capital e daí reexportada para a Europa e demais províncias do Império. Ordenava-se desta forma o escoamento da produção interiorana, reforçando cada vez mais a sua dependência em relação ao porto de Salvador(36).

O comércio internacional era realizado por navios pertencentes às companhias de navegação estrangeiras, que possuíam em Salvador agentes e representantes. Entre eles, destacavam-se: George Kuhnert, agente dos vapores da Messageries Maritimes, Cohramm Stade e Cia., agentes dos vapores alemães de Hamburgo e Austro-Húngaro; P.P. Geo H. Duder, Frank Dennis, agentes dos vapores da Mala Real; Franz Archnoe, agente dos vapores alemães de Bremen e Elsen, agente dos vapores franceses de Marseille; e R. Smith, agente de vapores americanos(37). Também, comerciantes sediados em Salvador, principalmente portugueses ou naturalizados brasileiros, possuíam embarcações que serviam ao comércio internacional: Joaquim Pereira Marinho e Joaquim Pereira Pestana, por exemplo, eram proprietários de navios que reexportavam produtos europeus para a África, de lá trazendo variadas mercadorias(38).

O porto baiano recebia do estrangeiro material para a modernização dos engenhos, construção de estradas de ferro, máquinas para montagem de fábricas, ferragens, carvão-de-ferro, etc.. Recebia também produtos alimentícios como farinha de trigo, bacalhau, azeite, peixes em conserva, manteiga, bolachinha americana e biscoitos fofos de Hamburgo e da França, e ainda outros produtos, como perfumes, espelhos, instrumentos musicais, objetos de ouro e prata, leques, chapéus, móveis, etc., os quais eram consumidos principalmente pela elite baiana.

Em termos materiais e culturais, Salvador se europeizava. Estabelecimentos existiam onde se vendiam artigos de luxo,

de preferência importados da Inglaterra e França. De uma forma geral, a classe dominante da sociedade baiana, a partir de 1850, procurava o mais possível imitar hábitos e costumes do europeu, abandonando aos poucos os padrões de comportamento adquiridos nos séculos de colonização. 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. Todavia, faltava-lhe infra-estrutura capaz de manter o movimento portuário sem transtornar a vida da cidade. Carente de amplo mercado abastecedor, de condições sanitárias e de assistência médica para o atendimento das necessidades locais, a cidade ressentia-se ainda mais da presença de inúmeros navios no porto, que normalmente demoravam-se ali muitos dias e mesmo meses. O caso da Nau Nossa Senhora da Caridade, acima referido, é bastante ilustrativo. Procedente de Goa e necessitada de reparos, permaneceu no porto 108 dias, ou seja, quase quatro meses. Nestes casos, a tripulação e passageiros obrigatoriamente deslocavam-se para a cidade, congestionando a região periférica do porto, ao mesmo tempo em que acarretavam sérios transtornos para a comunidade local.

Problemas graves vividos pela população de Salvador, tais como a escassez de gêneros alimentícios e de moeda metálica, a proliferação de moléstias contagiosas, o aumento da mendicância, da vadiagem e do roubo tornavam-se agudos com a afluência dessa população flutuante.

Sabe-se que uma das mais profundas marcas da economia tradicional agroexportadora é a escassez de alimentos. Organizada para abastecer mercados longínquos, o suprimento dos centros urbanos ficava na dependência de um mercado limitado e instável. As cidades eram abastecidas pelos excedentes da produção de subsistência das propriedades rurais. A monocultura da cana, sobretudo quando acompanhada de valorização dos preços no mercado externo, estrangulava a produção local de gêneros, ocasionando a escassez de alimentos destinados aos centros urbanos.

Salvador não fugia à regra das demais cidades brasileiras da época. Atrelada às engrenagens do sistema mercantilista e

a colonização portuguesa, tinha a sua economia voltada para fora. Situação essa suficiente para comprometer o abastecimento local. No entanto, o problema se avolumava na medida em que aumentava a afluência de navios ao porto.

Frotas comerciais portuguesas e estrangeiras (em menor quantidade) aqui chegavam e zapavam carregadas de mantimentos para a manutenção das tripulações, o que significava expressivo desfalque nas reservas já precárias dos gêneros alimentícios locais. Mas, é preciso considerar ainda que o contingente humano vindo nesses navios também se deslocava para a cidade, consumindo produtos alimentícios que deveriam ser destinados à população local.

Navios da Carreira da Índia aprobejavam para Salvador, a fim de complementar a sua tripulação, oportunidade em que eram recrutados os marinheiros da própria capitania. Tratava-se em geral da tripulação das sumacas que navegavam pelos rios do interior, transportando mercadorias e cereais que garantiam a subsistência diária da cidade. Embora os marinheiros empregados em sumacas que transportavam açúcar e tabaco não fossem recrutados - uma forma de garantir a exportação de produtos altamente comerciáveis para a Metrópole - os proprietários das outras embarcações procuravam evitar aproximação de Salvador, em época de recrutamento, o que naturalmente agravava ainda mais a questão ligada ao abastecimento (39).

Compreende-se que o movimento do porto tenha influído diretamente nas dificuldades de abastecimento enfrentadas pela população de Salvador. Mas, os inconvenientes advindos da movimentação do porto não paravam aí. Além de agregar a insuficiência de alimentos, contribuiu para aumentar a incidência de molestias e fazer crescer a mendicância. Na verdade, muitos navios da Carreira aqui aportaram por motivos ligados a doentes e enfermos a bordo. Esses enfermos, portadores de moléstias quase sempre de caráter epidêmico, eram atendidos em Salvador. A cura e a recuperação dos males de que esse contingente era portador dependia de medicação específica, alimentação adequada e sadia. A cidade não tinha meios de suprir essas necessidades. Casas de saúde, como a Santa Casa de Misericórdia e o Hospital Militar, não dispunham de espaço físico e recursos materiais para atender ao grande número de enfermos. Por isso, o tratamento e a acomodação desses doentes se fazia muitas vezes em casas particulares, o que contribuía

para a proliferação das enfermidades. Além do mais, esses hósp
de indesejáveis oneravam os orçamentos domésticos. Passado al
gum tempo, e não advindo a cura, lançavam-se à mendicância nas
ruas de Salvador. Vilhena informa que o contingente de mendigos
que vagava pela cidade era constituído em grande parte "de maru
jos, que ficam doentes no hospital, onde encontrando muito pouca
caridade, saem a convalescer na rua, e como lhes falta com que
tratar-se, vão pedir pelos fiéis; e porque o ofício é menos labo
rioso e igualmente rendoso ao de marinheiro, de tal forma o abra
çam que raro é o que torna a largar tendo a sua ordinária assis
tência nas tabernas, onde morrem a maior parte deles..."(40).

As fileiras de mendigos existentes na cidade, formadas
de escravos, negros ou mulatos, cegos, aleijados, velhos e estro
piados, colocados no olho da rua por morte dos seus senhores ou
porque não mais produziam, eram acrescidas pelos marujos quando
reduzidos à condição de pedintes, o que constituía grave problema
social para a cidade.

A escassez de moeda metálica era outro fenômeno agra
vado pelo movimento portuário. Isto porque a maior parte dos capi
tães de navios que traziam produtos de luxo das Índias e da Euro
pa, para vendê-los em Salvador, só aceitavam pagamento em moeda
metálica. Recusavam-se a receber, em troca, produtos da terra.
Por sua vez, os comerciantes locais, na tentativa de obter lucros,
compravam por altos preços aquelas mercadorias, que seriam consu
midas por um grupo reduzido, já que se tratava de produtos de lu
xo e caros. Na tentativa de evitar prováveis prejuízos, aumenta
vam o preço dos produtos básicos, tornando "o custo de vida ina
cessível aos mais pobres"(41).

Mesmo na segunda metade do século XIX, o movimento por
tuário continuou gerando semelhantes problemas para a comunidade
local. Satia Maltoso calculou que, diariamente, a população flu
tuante de Salvador, naquele período, era de 2.200 marinheiros(42).
Esse total engloba tanto os marinheiros que faziam o comércio in
terno da baía, como os marujos dos navios de longo curso — exce
dente suficiente para agravar o cotidiano da cidade, que não pos
suía condições sanitárias, hospitalares e econômicas adequadas ao
atendimento dessa população.

A frequência de embarcações no porto, decorrente das
vantagens geoeconômicas e da assistência técnica dos seus estabelec
imentos, foi uma constante. Integrou a rede do comércio internacio
nal, nacional e regional. Por outro lado, gerou e aumentou inus

ráveis problemas de ordem econômico-social para Salvador. Entretanto, a atividade comercial se expandiu através do porto e conferiu a Salvador o caráter de cidade eminentemente mercantil. Mantenedor, até o início do século XIX, dos laços monopolistas entre o Brasil e a Metrôpole, e integrado, após a Abertura dos Portos, ao circuito capitalista internacional, permaneceu o porto de Salvador em seu estado natural. Nenhuma melhoria significativa foi realizada, para remover os bancos de areia, contornar os recifes e as rochas que dificultavam a ancoragem, ou mesmo atenuar os problemas referentes à armazenagem de mercadorias.

Somente na segunda metade do século XIX, os comerciantes locais manifestaram-se no sentido de minimizar as deficientes condições físicas do porto, como veremos no capítulo seguinte.

REFERÊNCIAS

1. LAPA, José Roberto do Amaral. A Bahia e a Carreira da Índia. São Paulo, Nacional, 1968. p. 2.
2. ———. Memória sobre a nau Nossa Senhora da Caridade (Bahia 1755-1788). Estudos históricos, 2: 31, dez. 1963.
3. Informação colhida no prospecto da Cidade do Salvador de Luís dos Santos Vilhena. A Bahia no século XVIII. v. 1.
4. SILVA, Maria Beatriz Nizza da. A primeira gazeta da Bahia: idade d'ouro do Brasil. São Paulo, Cultrix, 1978. p. 79.
5. CÂMARA, Antonio Alves. A Bahia de Todos os Santos com relação aos melhoramentos do seu porto. 2ed. Rio de Janeiro. Leuzinger, 1911. p. 4.
6. MATTOSO, Kátia M. de Queiroz. Derivação da cidade do Salvador e seu mercado no século XVIII. São Paulo, HUCITEC; Salvador, Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1978. p. 75-8.
7. RIBEIRO Jr., José. Colonização e monopólio no Nordeste brasileiro; a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, 1759-1780. São Paulo, Hucitec, 1976. p. 144.
8. LAPA, José Roberto do Amaral. Memória sobre a nau Nossa Senhora da... op. cit. p. 32.
9. Idem. p. 40-41.
10. BOXER, C. R. A idade de ouro do Brasil. 2ed. São Paulo, Nacional, 1968. p. 177.
11. STOLS, Eddy. A companhia de Ostende e os portos brasileiros. Estudos históricos, 5: 86, dez., 1966.
12. Idem. p. 85.
13. Idem. p. 90.
14. GOULART, Maurício. O problema da mão-de-obra... p. 185.
BOXER, C.R. A idade.... op. cit. p. 24.

15. GOULART, Maurício. A escravidão africana no Brasil. 3ed. São Paulo. Alfa-Omega, 1975. p. 165.
BOXER, C.R. A idade... op. cit. p. 175.
16. GOULART, Maurício. A escravidão... op. cit. p. 265.
17. CALMON, Francisco Marques de Góes. Vida econômico-financeira da Bahia. Salvador, Fundação de Pesquisas CPE, 1978. p. 49-50.
18. ARAÚJO, Ubiratan Castro. A Bahia econômica e social. Salvador, Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia, 1978. p. 65 (A inserção da Bahia na evolução nacional, 1).
19. BOXER, C.R. A idade... op. cit. p. 171-72.
20. MATTOSO, Kátia M. de Queirós. Bahia: a cidade do Salvador... op. cit. p. 68.
21. TAVARES, Luiz Henrique Dias. História da Bahia. Salvador. Centro Editorial e Didático da UFBA., 1974. p. 139.
22. MAXWELL, Kenneth. A Devassa da Devassa. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1978. p. 241.
23. MARIANI, Clemente. Análise do problema econômico baiano. Planejamento, 1(1): 56, set/out., 1973.
24. SOUTHEY, Robert. História do Brasil. 4ed. São Paulo, v.3. p. 435.
25. CALMON, Francisco Marques de Góes. Vida econômico-financeira... op. cit. p. 36-37.
26. Falla que recitou o Presidente da Província da Bahia na abertura da Assembléia Legislativa. Bahia, 1849. p. 41.
27. SOUTHEY, Robert..... op. cit. p. 435.
28. A TARDE. Trapiche do século XIX está quase desfigurado. Salvador, 27 jun. 1982. p. 2.
29. QUADROS, Consuelo Nogueira S. de. Formação do Regionalismo no Brasil; Bahia e São Paulo no século XIX. Salvador, UFBA. 1977. p. 7. (Centro de Estudos Baianos, 77).
30. PINTO, Virgílio Noya. Balanço das transformações econômicas no século XIX. In: MOTA, Carlos Guilherme (org.). Brasil em Perspectiva. 8ed. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1977. p. 132.
31. FERUCCI, Gadiel. A República das Usinas: um estudo de História Social e econômica do Nordeste, 1889-1930. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1978. p. 43.
32. CASTRO, Ana Célia. As empresas estrangeiras no Brasil 1800-1930. Rio de Janeiro, Zahar, 1979. p. 39.

33. PANG, Eul-Soo. Tecnologia e escravocracia... op. cit. p. 110.
34. COSTA, Emília Viotti da. Da Monarquia a República. 2ed. São Paulo, Ciências Humanas, 1979. p. 195.
35. MATTOSO, Kátia M. de Queirós. Bahia: a cidade do Salvador... op. cit. p. 72-74.
36. Idem. p. 112.
37. RELATÓRIO da Junta da Associação Comercial da Bahia, 1886. p. 67. Anexo nº 10.
38. MONTEIRO, Tânia Penido. Portugueses na Bahia na segunda metade do século XIX; imigração e comércio. Dissertação de mestrado. Salvador, UFBA., 1982. III e IV capítulos.
39. LAPA, José Roberto do Amaral. A Bahia e a... op. cit. p. 187-227.
40. VILHENA, Luís dos Santos. A Bahia no século XVIII. Bahia, Itapua, 1964. v 1. p. 133.
41. ARAUJO, Ubiratan Castro. A Bahia econômica e social. Salvador, Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia, 1973. p. 65 (A Inserção da Bahia na evolução nacional, ...).
42. MATTOSO, Kátia M. de Queirós. Bahia: a cidade do Salvador... op. cit. p. 143.

CAPÍTULO II

MODERNIZAÇÃO EM PROJETO

1854-1891

DESCRIÇÃO DO PORTO

A área portuária de Salvador, na segunda metade do século XIX, estendia-se por uma linha contínua que ia da Gamboa a Itapagipe (ver mapa p. 79). Abrangia o Unhão, o Sítio da Preguiça, a Freguesia da Conceição da Praia, a Praça do Comércio, a Freguesia do Pilar, o Xixi, o Coqueiro, a Jequitatia, Água de Meninos, o Cantagalo, Boa Viagem e Monte Serrat.

Até então, não se constituía, quanto à forma de exploração, em uma grande unidade. Caracterizava-se sobretudo pela existência de vários ancoradouros que, juntamente com os trapiches e as alvarengas ou saveiros, formavam verdadeiras docas de atracação. É oportuno esclarecer que a denominação - docas de atracação - também foi utilizada para os trapiches servidos pelas pontes que os ligavam ao mar. Funcionavam, essas docas, isoladamente umas das outras. A área onde se instalavam não pertencia somente ao Estado. A maior parte era propriedade privada de comerciantes instalados em Salvador, fossem nacionais ou estrangeiros.

Dentro da área acima delimitada, é possível distinguir-se dois segmentos(1): o primeiro, que se estendia da Gamboa ao Porto da Jequitatia, concentrava a maior parte das atividades comerciais e portuárias. Ali estavam a Alfândega Provincial, o porto da Gamboa, o das Pedreiras, o cais do Pedroso, o do Ramon, das Amarras, do Gaspar, de Santa Bárbara, do Ouro, do Bulção, o Novo e o São João. Os trapiches instalados neste trecho foram considerados pelos visitantes da Bahia oitocentista entre os maiores do

mundo. Entre eles merecem destaque os seguintes: Trapiche Andrade — Trapiche Andrade Segundo — Trapiche Barnabê — Trapiche Barnabê Grande — Trapiche Corpo Santo — Trapiche Canena — Trapiche Primeiro Comes — Trapiche Segundo Gomes — Trapiche Terceiro Gomes — Trapiche Gaspar — Trapiche Julião — Trapiche Moncorvo — Trapiche Moreira — Trapiche Mota — Trapiche Meira — Trapiche Novo — Trapiche Primeiro Pilar — Trapiche Segundo Pilar — Trapiche Terceiro Pilar — Trapiche Querino — Trapiche Riachuelo — Trapiche União — Trapiche Unhão — Trapiche Xixi — Trapiche Segundo Xixi. Existiam também grandes armazéns, que contavam do número 01 ao 50, e as Casas da Prensa (1a. - 2a. - 3a. - 4a. - 5a.) que, destinadas ao armazenamento de mercadorias e ao enfardamento do algodão, exerciam funções semelhantes às dos trapiches.

O segundo trecho ia do Forte da Jequitaia à enseada de Itapagipe. Mais distante do centro comercial da cidade, não apresentava a mesma movimentação portuária. Aí estavam alguns trapiches importantes, como o do Cantagalo, o ancoradouro de Itapagipe, com vários portos, e a praia de Monte Serrat, onde era possível fazer desembarque de gêneros alimentícios e de passageiros.

Sem deixar de considerar esse segmento, nosso estudo concentrou-se no espaço geográfico localizado entre a Gamboa e a Jequitaia. As razões que nos levaram a privilegiar este primeiro trecho da área portuária são facilmente compreensíveis: ele circundava o núcleo mais dinâmico da cidade do Salvador; era o setor mais movimentado e, em decorrência, o mais avidamente disputado pelos comerciantes. O cais das Amarras, estampado na foto da página seguinte, estava instalado neste segmento. Sem dúvida, era um dos mais movimentados e concorridos.

No ângulo da direita, ao fundo, observa-se a Alfândega Provincial; na parte esquerda, estão imponentes trapiches reservados à guarda de mercadorias procedentes de regiões próximas e distantes. Observa-se, ainda, grande quantidade de pequenos barcos, saveiros ou alvarengas, que ali ancoravam de forma desordenada, transportando para Salvador os mais variados produtos.

Além de a sua constante movimentação, fizemos referência à falta de unidade da área portuária. Pertencia tanto a particulares quanto ao Estado. Constituiu um todo organizado como mostra a planta na página a seguir. Elaborada no século XIX, ela permite

distinguir esse caráter compartimentado do espaço portuário. Chamamos a atenção para esse aspecto físico, porque consideramos fundamental para a compreensão da disputa que se desenvolveu no seio da burguesia comercial — tema que analisaremos no capítulo IV.

A partir da esquerda, observam-se os limites do Cais das Amarras, do Cais do Ramos e do Cais Pedroso, que se estendia até à Alfândega. Eram paralelos à Rua Nova do Comércio, à Praça Santa Bárbara e à Rua Nova das Princesas. A denominação de cada cais, como também dos trapiches, estava relacionada, na maioria das vezes, ao nome do seu proprietário ou à área em que se localizavam. Antonio Pedroso de Albuquerque, importante comerciante da época, está vinculado ao Cais Pedroso. Da mesma forma, Augusto Gomes Moncorvo e Francisco Lang, também altos comerciantes na praça de Salvador, exerciam controle sobre os trapiches Moncorvo e Lang, respectivamente. Por outro lado, os trapiches Pilar, Xixi, Cantagalo e Riachuelo, por exemplo, tiveram seus nomes derivados dos bairros e freguesias onde foram instalados.

Tomando-se por base as mercadorias armazenadas, podem-se distinguir três categorias de trapiches(2):

- aqueles que armazenavam, de preferência, produtos tradicionalmente destinados à exportação, como o café, o tabaco, o açúcar e o algodão. Tal era o caso dos trapiches Barnabé, Moncorvo, Xixi, Segundo Gomes, Julião, Riachuelo, Andrade e Casas da Prensa (ANEXOS I, II e III);

- aqueles que, como o Novo, o Gaspar, União e o Armazém nº 3, tinham uma armazenagem bastante diversificada. Ali colocava-se desde a soda ao açúcar e café (ANEXO IV);

- aqueles que armazenavam de preferência produtos infláveis, a exemplo do Cantagalo e do União.

A movimentação era intensa em todo o espaço compreendido entre a Gamboa e a Jequitatia. Mas, os trapiches eram de certa forma deficientes e estavam expostos a uma série de imprevistos. Além do mais, havia dificuldades impostas pelo próprio litoral da cidade. Como vimos no capítulo anterior, os baixios, os recifes e as rochas exigiam cuidados dos marinheiros, quando se dirigiam ou zarpavam do porto. O aperfeiçoamento dos transportes marítimos no século XIX, com o advento da navegação a vapor, colocou em maior evidência a situação carente do porto baiano. Navios de grande capacidade exigiam, para atracarem, uma profundidade de 10

a 12 metros. Impedidos de se aproximarem dos ancoradouros, por falta de profundidade suficiente, permaneciam a uma certa distância dos cais. Nestes casos, o transporte das mercadorias dos navios para os trapiches, e vice-versa, era realizado pelas alva^{rengas}. Embora esses expedientes não chegassem a comprometer seriamente a continuidade das atividades de exportação/importação, geravam uma série de problemas que atingiam os grandes comerciantes, dependentes, para o sucesso dos seus negócios, das boas condições de funcionamento do porto. Os trapiches, em geral, não mereciam confiança: fosse pela sua incapacidade de abrigar o volume e a variedade de produtos que recebiam, fosse pelas sabotagens e roubos que ali aconteciam com os gêneros depositados. Como se não bastasse tudo isso, incêndios eram muito comuns no trecho da Cida^{de} de Baixa, junto ao porto, resultando às vezes na destruição das instalações que atendiam às atividades comerciais. Além do mais, eram constantes as queixas dos comerciantes exportadores/importadores não proprietários de trapiches em relação à diferença observada entre as balanças dos diversos trapiches. Reclamavam por ter o açúcar de primeira categoria sido substituído por outro de categoria inferior, como também por adicionarem areia aos fardos dos produtos, alterando-lhes o peso, etc., etc..

A legislação não era omissa, neste aspecto. O Código Comercial do Império (1850), tratando sobre os agentes auxiliares do comércio, preocupou-se em determinar as obrigações dos trapicheiros. De acordo com a lei, os trapicheiros estavam obrigados "a passar recibos competentes declarando neles as qualidades, quantidades, números e marcas; fazendo pesar, medir ou contar, no ato do recebimento aqueles gêneros que forem suscetíveis de serem pesados, medidos ou contados"(3). Os trapicheiros, sentindo a gravidade do problema, porque corria risco de seus trapiches serem menos procurados, solicitavam do Governo Imperial o alfandegamento desses trapiches, visto que com tal medida, estariam permanentemente sob a fiscalização dos funcionários da Alfândega Provincial, que computavam regularmente as entradas e saídas das mercadorias.

Outra era a situação dos trapiches não alfandegados. Nesses, o registro da entrada e saída de mercadorias ficava a cargo dos próprios trapicheiros. A fiscalização da Alfândega acontecia apenas periodicamente e, por isso, inspiravam menos confiança aos

importadores/exportadores, que preferiam depositar seus produtos naqueles trapiches que fossem alfandegados.

Neste sentido, a partir de 1854, foram encaminhadas ao governo central solicitações para o alfandegamento de 24 trapiches e de 13 dos 50 armazéns existentes. No período 1854/1889, receberam alfandegamento os trapiches Meira, o Peso do Fumo, o Novo, o União, o Gaspar, o Julião, o Gomes, o Andrade, o Andrade Segundo, o Xico, o Barnabé, o Pilar, o Terceiro Pilar, o Cantagallo, o Jaqueira, a 1a. Prensa, o Moncorvo, o Segundo Xixi, o Xixi, o Lang, a 5a. Prensa, o Moreira, o Corpo Santo, o Sal, e os armazéns do nº 2 ao nº 14(4).

No capítulo seguinte, teremos oportunidade de analisar o processo de alfandegamento e sua relação com a estrutura burocrática do Estado Monárquico. Aqui, interessa-nos destacar a presença dos trapiches como elemento fundamental da vida portuária e sua influência no contexto do comércio local.

Entretanto, nem as normas estabelecidas pelo Código Comercial em relação às obrigações dos trapicheiros, nem as exigências da Inspetoria da Alfândega no processo de alfandegamento, como veremos no capítulo III, nem mesmo a relativa ausência de diferenciação entre os trapiches quanto à armazenagem foram suficientes para contornar as dificuldades enfrentadas pelos comerciantes locais. Eles dependiam do porto, como elo de ligação entre a Bahia e o exterior, entre Salvador e o comércio regional e internacional.

Sabotagens nas balanças e nos fardos dos produtos, incêndios, falta de espaço nos trapiches, escassez de alvarengas continuaram por toda a segunda metade do século XIX como temas das queixas formuladas por importadores e exportadores. Em 1879, por exemplo, uma representação assinada por mais de vinte comerciantes exportadores de algodão e dirigida à Associação Comercial, denunciava as irregularidades e "defeitos com que nos trapiches se arbitrão as taras das sacas desse genero usando de um sistema de tara que é inferior à verdadeira..." Denunciava, ainda, que esta situação "levou os mercados europeus a utilizarem-se de um desconto de 4 a 6% para taras, colocando o algodão da Bahia em condições desfavoráveis ao de outras procedências"(5).

A precariedade das instalações portuárias chegou a inverter certas funções de suas dependências, como ocorreu com po-

tes de muitos trapiches. Oficialmente, elas serviam para agilizar o transporte de mercadorias das alvarengas para o interior do trapiche. No entanto, às vezes eram utilizadas para guardar os gêneros, facilitando a ocorrência de prejuízos, tais como deterioração, roubo e incêndios. Um ofício de comerciantes à Diretoria da Associação Comercial relata que "o incêndio, que se deu na ponte dos dous trapiches consumindo grande quantidade de algodão" deveu-se à sua utilização para depósito e não meramente para o embarque e desembarque dos gêneros(6).

Incêndios ocorridos com freqüência não só nas pontes, mas também no interior dos próprios trapiches. Isto se devia à variedade de produtos que ali eram armazenados e à ação criminosa. Em meados do século XIX, foram atingidos pelas chamas a Quarta Prensa, o Querino, o Pilar e o Carena. Esse tipo de ocorrência levou a classe mercantil a organizar uma associação de "voluntários contra incêndios", sob a direção das Companhias Aliança e Interesse Público(7).

Outro inconveniente a ser ressaltado consistia na prática, mais ou menos generalizada, de se armazenar, em um só trapiche, mercadorias como manteiga, vinagre, açúcar, café, papel, soda-linha, farinha e algodão. Produtos corrosivos misturavam-se com comestíveis; líquidos com grãos, fibras, etc., - o que nos dá uma idéia da precariedade das instalações e do processo primário de armazenamento.

Críticas também eram feitas aos serviços prestados pelas alvarengas. Além de precárias, eram insuficientes em número para atender às necessidades do porto. Chegava-se mesmo ao ponto de não se "dar descarga a muitos navios", o que concorria para "degradar o porto perante os mercados estrangeiros, com razão do tempo que n'elle se demoravam as embarcações mercantes"(8). Reclamações desse tipo são comuns nos relatórios da Associação Comercial.

A insegurança e riscos a que as mercadorias estavam sujeitas, acrescentava-se ainda o problema de roubos. A falta de iluminação, dificultando a vigilância na área do comércio, contribuía para aumentar a incidência de furtos. Em 1889, trapicheiros e proprietários de casas comerciais localizadas entre as ruas do Ouro e do Café Novo enviaram um memorando ao Presidente da Província, solicitando providências nesse sentido, porque "não só os ne-

ladores se acham em contínuo sobressalto, como também seus generos completamente expostos à audácia dos larapios que infestão aquela região, os quais já por vezes teem arrombado portas e causado não pequeno prejuizo, arrecadando tudo que podem encontrar; atendendo aqui, visto a impunidade resultante em grande parte da profunda escuridão que não permite policiamento algum, taes assaltos se tem dado sempre mais frequentes..."(9).

Desde o período colonial até as primeiras décadas do século XX, os comerciantes de Salvador conviveram com esses problemas. Eles perceberam que as condições físicas e materiais da área portuária atrofiavam suas transações comerciais e preocupavam-se, para êxito da atividade comercial, com a necessidade de superar tais condições adversas.

A REFORMA DO PORTO EM PROJETO

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 década do século XIX, 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 — Jequi-taia/Itapagipe — despertou maior interesse para construção de diques(10); houve até mesmo um projeto que pretendia transformálo em porto de cabotagem.

A primeira tentativa de modernizar o porto de Salvador visava distinguir áreas de atracação para embarcações que serviam ao comércio costeiro, daquelas reservadas à navegação de longo curso. Data de 1816 e foi feita pelo então Governador da Bahia, D. Marcos de Noronha e Brito, 8º Conde dos Arcos. Pretendia a abertura de um canal entre o braço de mar de Itapagipe e Jequitaia, cortando o lugar denominado Papagaio. Esse canal permitiria fácil acesso das embarcações de cabotagem ao ancoradouro de Itapagipe, ao tempo em que descongestionaria o porto da cidade, reservan-do às embarcações de grande calado. O plano do Conde dos Arcos não se concretizou. Construiu-se apenas um canal que, desde o mar, ao norte da fortaleza da Jequitaia, corria-se em direção ao Engenho da Conceição, atravessando a Rua da Calçada, por baixo da

uma larga ponte(11). A paralização das obras foi atribuída à difícil situação política por que passava a Bahia, no momento das lutas pela independência do Brasil.

Esse projeto permaneceu engavetado por cerca de trinta anos. Em 1845, o assunto voltou a ser discutido pelo então Presidente da Província, o general e engenheiro militar Francisco José de Souza Soares Andrea, que ampliou o plano primitivo e deu andamento às obras. Pelo projeto, a cidade se expandia para o lado da Calçada, Boa Viagem e Itapagipe. Deu-se início à abertura do canal e ao assentamento dos alicerces, tendo parte do material sido encomendada e paga. O custo das obras foi calculado em duzentos contos, e o prazo para sua conclusão estimado em nove ou dez anos(12). Mas o término do mandato do General Andrea (1847) resultou na paralização das obras. Seus substitutos, Antônio Ignácio de Azevedo e João José de Moura Magalhães, consideraram que, para a Bahia, não seria necessário um ancoradouro com o qual, pelas previsões, a Província se comprometeria em duzentos contos(13). Nos quarenta anos que se seguiram (1850 a 1891), não foram apresentados projetos oficiais equiparáveis ao do Conde dos Arcos e do General Andrea.

Certamente poder-se-ia considerar que a negligência do Estado era exclusivamente um reflexo da descapitalização da Província, assediada, a partir dos anos 70, por grave crise econômica-financeira, crise que era camuflada pela expansão e exportação do café no Sudeste e pelos empréstimos contraídos no exterior. Nestes termos, era impossível para o governo central assumir compromissos com obras de infraestrutura localizadas no Nordeste decadente, sabendo-se que tais obras demandariam capitais vultosos.

Entretanto, neste estudo, as crises econômicas nordestinas não serão as únicas justificativas para as dificuldades enfrentadas pela região. No decorrer do trabalho, observaremos que o Estado se omitiu em relação à modernização do porto, não exatamente por carência de recursos financeiros. A estrutura portuária, na Bahia Imperial, permitia aos governos exercer funções fiscalizadoras e arrecadadoras, colocando-os como participantes ativos dos lucros das atividades alfandegárias, estabelecendo, como veremos adiante, um elo entre o poder público e o grupo da burguesia — os comerciantes trapicheiros — que tinha interesse em preservar a feição tradicional do porto.

A necessidade, porém, de modernizar o porto de Salvador tornava-se cada vez mais premente. "Os navios eram tão mal alojados, que era necessário bastante cuidado para não deitar a âncora sobre a âncora do vizinho. Isto obrigava com frequência procurar um ancoradouro mais distante, isto é, distante do cais, o que dificultava o desembarque cômodo dos passageiros e das mercadorias"(14).

De 1850 em diante, como veremos, as iniciativas de construir docas, armazéns e diques partiram de comerciantes importadores/exportadores locais, que, ao lado dos comerciantes trapicheiros, constituíam o grupo mais capitalizado da Província, funcionando "como centro dispersor de recursos para outros empreendimentos"(15). Com determinação, movimentaram-se no sentido de buscar alternativas adequadas para a solução das barreiras que os embaraçavam. Enviaram vários projetos, petições e planos, com pequenos intervalos, ao Governo Imperial, demonstrando a importância do porto para o comércio local. Apoiaram-se no Decreto n.º 1746 (ANEXO V), de 13 de outubro de 1869, que autorizava "a contratar construção nos diferentes portos do Império, de docas e armazéns para guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação..."

O projeto do canal da Jequitaitaia, iniciado pelo Conde dos Arcos, despertou, em 1854, o interesse do negociante João Gonçalves Ferreira, levando-o a planejar o alargamento da zona comercial e a construção de canais que facilitassem a navegação. Encarregou o engenheiro André Przewdowski de estudar a parte do porto que seria modificada e de desenhar a planta e plano da obra(16). O plano ficou conhecido pelo nome de "João dos Cocos", e seu idealizador foi tachado de visionário. fez diversas petições ao Govorno Imperial, nos anos de 1854 e seguintes, mas nenhuma foi atendida.

Daí por diante, as petições sucederam-se. Em 1866, Wil son Het e Cia., firma dedicada ao comércio, pediu permissão para construir uma doca(17). No ano de 1869, Antonio Francisco de La corda, Paulo Pereira Monteiro, Francisco Sampaio Viana e Joaquim de Castro Guimarães, todos importantes comerciantes, reivindicaram o direito de construir docas e armazéns no porto de Salvador(18). No ano seguinte, os filhos de João Gonçalves Ferreira, Manoel Jesuino Ferreira e Francisco Ignácio Ferreira - doca por

diante referidos como irmãos Ferreiras - pediram a preferência para construir docas e cais no porto da cidade, alegando o fato de ter seu pai elaborado, anteriormente, projeto nesse sentido. A Seção dos Negócios do Império do Conselho de Estado pôs em relevo que o "pretensso direito hereditário apenas baseava-se em mera esperança" (19). Não obstante, a concessão foi-lhes assegurada pelo Decreto nº 4695 (ANEXO VI), de 15 de fevereiro de 1871, que os autorizava a construir docas, de acordo com o citado Decreto nº 1746, de 13 de outubro de 1869.

Depois de feita a concessão, os proponentes apresentaram o seguinte plano: alargar, por meio de aterros guarnecidos de cais, até o Forte de São Marcelo, a parte da Cidade Baixa compreendida entre a Alfândega e a Praça do Comércio. Nesse espaço construiriam: cinco docas ou canais, com 30 a 50m de largura e profundidade, capazes de atender aos navios de grande calado; cais para embarque e desembarque de passageiros e mercadorias; grandes armazéns para depósito de mercadorias que necessitassem permanecer nas docas por mais tempo. Além disto, prometiam providenciar o alargamento, por meio de aterro, desde a Praça do Comércio até a Estação da Jequitaitaia, bem como a manutenção tanto de meios para conservação da profundidade necessária à flutuação dos navios, como de serviços gerais do porto (20).

O prazo para o início das obras foi dilacionado por mais anos pelo Decreto 4937, de 27 de abril de 1872, quando foi criada, em Londres, uma companhia sob a denominação de Bahia Docks Company Limited. O capital da Companhia era de 900.000 libras, dividido em 90.000 ações de 10 libras cada. A diretoria foi composta dos seguintes membros: Barão de Mauá, Richard Bawling, Frederick Youle, George Alexandre Hume, Francisco Saunders, Robert James e o engenheiro Charles Neate. Sendo à frente o engenheiro Neate, foi organizada uma comissão com o objetivo de estudar o plano anterior, proposto pelos Irmãos Ferreiras. Esse plano foi totalmente reformulado, dando lugar a um outro, que se desdobrava na construção de uma grande doca entre Água de Meninos e o Largo do Pilar, com 158.000m² e 2.400mlineares de cais, além de dois diques interiores aparelhados para conserto e reparos de navios, servidos por um aparelho hidráulico. Também se planejou a construção posterior de duas docas, sendo que uma delas seria apenas para "serviços públicos e abrigo de barcos, saveiros e outras embarcações pequenas" (21).

A Companhia requereu do Governo, em março de 1873, a a provação do plano, mas este se limitou a dizer em sucessivos rela tórios: "procede-se a estudos e exames para ulterior resolução so bre o assunto". Esse parecer repetiu-se até o ano de 1879, quan do a Companhia foi dissolvida. O projeto da Bahia Docks Company Limited foi definitivamente enterrado no dia 22 de janeiro de 1887, quando o Governo (Decreto nº 9701) declarou caduca a concessão(22).

Por mais de 15 anos (1871/1887), período em que se de se nvolveram as gestões ligadas ao plano dos Irmãos Ferreiras, muitos comerciantes enviaram ao Governo Imperial projetos de teor semelhante.

Manoel Joaquim de Souza e Silva foi um deles. Em 1875, pediu privilégio para construir uma doca. Esta constaria de um quebra-mar, partindo do Forte de São Marcelo em direção ao de São Paulo (Gamboa). A existência de um banco de areia, ao lado do Forte de São Paulo, facilitaria seu plano, pois formava uma bacia com capacidade calculada para abrigar quinhentos navios. O que bra-mar seria arborizado e teria uma linha férrea que conduziria as mercadorias dos navios para a Alfândega e para os depósitos pertinentes à expressa. Na encosta da montanha, seriam construí dos diques para reparos das embarcações. As despesas foram orça das em oito mil contos. O proponente pedia a concessão por noven ta anos e pagamento obrigatório de ancoragem pelas embarcações de toda espécie(23).

Ainda em 1875, outro interessado, César Farum, solici tou concessão para construir docas e planos inclinados. Dois a nos mais tarde, a Empresa Edificadora, sob a direção de José Ant ônio de Silva Moreira, se propôs a alargar a Cidade Baixa, desde a Alfândega até a Igreja do Pilar, construindo entre elas uma rua(24).

Em seguida, José Antônio de Araújo fez duas solicita ções. Propôs à Assembleia Provincial (1878) reconstruir o Merca do do Ouro e o de Santa Bárbara, com a concessão das marinhas ad jacente, preterdendo fazer molhe ou doca para embarque e desem barque. Obrigava-se a pagar à Câmara o aluguel dos referidos mer cados, até finalizar o usufruto por cinquenta anos. Não sendo a tenido, voltou com novo pedido, em 1882, solicitando concessão para realizar melhoramentos no porto, Alfândega e Arsenal da Mari nha. Conseguiu com o Governo Provincial um contrato para constru ção de um mercado na frente ao Casa São João e mais uma doca. Por garantia, pedia o direito de usufruto pelo prazo de noventa a

nos e o de realizar novas construções naquela área, caso a Cidade Baixa fosse beneficiada com aterros sobre o mar. As demais obras constariam de dois quebra-mares formados por uma forte muralha, desde a ponta da Alfândega até o Forte de São Marcelo, dirigindo-se rumo noroeste na extensão de quinhentas a seiscentas braças. Outra muralha teria início no Forte de São Paulo, passando pelo Banco da Gamboa em uma profundidade de oito a dez braças. A primeira muralha serviria para a ancoragem de navios mercantes e a segunda, para os de guerra. Planejava, também, construir um cais desde a Alfândega até à Praia da Preguiça. Segundo seus cálculos e orçamentos, as despesas com essas obras girariam em torno de nove mil contos(25).

Não tendo obtido êxito nos pedidos anteriores, José Antônio de Araújo insistiu pela terceira vez. Solicitou, em 1886, o direito de construir uma doca, com concessões e privilégios especiais. Propunha-se a facilitar o serviço de carga e descarga, da Alfândega até à Praça Riachuelo. Queria que a construção fosse custeada pelos cofres públicos, mas a Câmara Municipal manifestou-se contra. O peticionário ainda reivindicava o direito de se utilizar das marinhas adjacentes, que pertenciam ao município(26). Esse pedido gerou muitas reclamações por parte de proprietários de terrenos e marinhas. Terrenos de Alexandre Pellen Wilson, por exemplo, por estarem localizados no lado norte da freguesia de Santo Antônio, seriam atingidos, caso o plano fosse aprovado. Temendo ser prejudicado, Pellen Wilson reclamou para si a preferência para construir diques e canais(27).

A firma Pinto Moreira & Cia., em 1879, pediu autorização para construir uma doca na Praça do Ouro. Não obteve êxito(28).

Na década de 80, desbota-se o projeto do Almirante Henry Cox, que se tornou muito conhecido como plano Cox. Esse engenheiro inglês fez um primeiro pedido em 1855. Dois anos depois voltou a insistir, com o mesmo projeto, que objetivava construir docas na área da Jequítaia e Água de Meninos. O plano Cox se realizaria em três seções. A primeira abrangeria a construção de dois diques: um com 193 metros de comprimento por 21 de largura e 07 de profundidade, e o outro com 137 metros de comprimento, 18 de largura e 07 de profundidade. Também seriam construídos nesta etapa um plano inclinado para navios até duas mil toneladas; um guindaste hidráulico, para sessenta toneladas; todos os demais maquinismos

e aparelhos necessários para esgoto dos diques; além de cais até o mar e grande, compreendendo depósito para carvão e trapiches. A segunda secção se resumiria na edificação de barracões e prolongamento dos cais, e a terceira, na construção do edifício para o Fisco, oito molhes pequenos e o que fosse necessário para completar o plano. As obras importariam em 60 mil contos aproximadamente. Esses recursos viriam da Inglaterra e 85% deles estava "somente à espera do primeiro aviso para fazer-se de viagem com destino a esta Província"(30).

Nessa petição, Cox destacava ainda os benefícios que o Estado usufruiria com a realização do seu projeto. Em suas palavras, "esta pretensão, Imperial Senhor, não ofende direitos de outrem, que possa querer construir docas no mesmo porto, desde que o suplicante não pede privilégio nem outros favores do Estado". Longe de trazer onus ao Estado, tal projeto seria proveitoso, porque "o suplicante se obriga a fazer entrar com preferência na doca os navios do Estado que demandaram concertos ou reparos e receber por elles os preços da tabella que organizada para outros navios, com abatimento de 25%..."(31).

Contou o projeto Cox com o apoio de grande parte dos comerciantes e agentes de Companhias de Navegação, que enviaram ao Imperador um memorândum no qual apontavam as vantagens que as obras trariam para a Bahia. O mesmo documento foi submetido à apreciação do Presidente da Província (Conselheiro Theodoro Machado), da Câmara Municipal, da Capitania do Porto, da Diretoria de Obras Públicas da Província, da Diretoria Militar, da Tesouraria da Fazenda e do Comando das Armas(32).

Todos pronunciaram-se a favor do projeto Cox. Mais ainda, o plano foi considerado excelente. Os pareceres elaborados por esses órgãos destacavam as vantagens que as obras trariam para a Província e acentuavam o fato de que o peticionário "não solicitava subvenção, garantia de juros ou outro qualquer auxílio do Governo" - o que distinguia sua proposta das outras que a haviam precedido(33).

A despeito de todos os pareceres terem sido favoráveis e de não esconderem o entusiasmo pela proposta, o plano Cox foi indeferido. Esse indeferimento, segundo os jornais de Salvador, "originou-se de entender o governo que não pode fazer concessões dessa natureza sem orçamentos e plantas oficiais, além de conju-

rência, observando ainda que o Sr. engenheiro Cox fizera um pedido vago, sem expor as condições que se obrigava a effectuar o melhoramento, do qual não apresentou nem plantas nem orçamentos"(34). Cox se submeteu às exigências do Governo, apresentando planta e orçamento detalhados, porém, mesmo assim, o seu projeto não obteve deferimento.

Em janeiro de 1891, pelo Decreto nº 1233, a concessão foi feita a outro engenheiro, Frederico Merei, e a Augusto Cândido Harache. Mais tarde, essa concessão foi transferida à Companhia Docas e Melhoramentos da Bahia, que passou a denominar-se Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos do Brasil, e, posteriormente, Companhia Concessionária das Docas do Porto da Bahia. Naquele ano de 1891, as obras foram oficialmente inauguradas pela Companhia Docas e Melhoramentos da Bahia. Mas, apenas oficialmente inauguradas. Durante 15 anos, através de sete decretos, o Governo adiou a execução do projeto. Somente no ano de 1906 as obras foram realmente iniciadas.

Para melhor compreensão do que foi descrito até aqui, elaboramos o quadro a seguir onde estão alinhados, por ordem cronológica, os projetos apresentados ao governo central entre 1854 e 1891. Nele, estão especificados os autores das propostas, sua profissão e os interesses econômicos aos quais se ligavam, além de mencionar resumidamente o teor de cada projeto. Os autores das referidas propostas indicam claramente o local pretendido para as respectivas obras, como já foi explicado anteriormente. Dentre elas, a dos Irmãos Ferreiras e a de Cox são as mais expressivas. Este quadro será discutido nos capítulos subsequentes, cujo objetivo é a análise dos interesses em jogo e das prováveis razões que dificultaram e bloquearam a concretização dos planos de modernização do porto de Salvador, durante o Segundo Império.

AGENTES DE MODERNIZAÇÃO DO PORTO DE SALVADOR
1869-1911

ANO	AUTOR DO PROJETO	ATIVIDADE		POSIÇÃO NA A. C. E.	TEOR DO PROJETO (resumo)
		COMÉRCIO/OUTROS	INDUSTRIA		
1864	João Gonçalves Ferreira	comerciante, comissário	-	sócio efetivo	alargar a zona comercial da Cidade Baixa. Construir docas e canais
1866	Wilson Hat e Cia.	comércio e proprietário de navios e agente de cin. de paquetes	-	-	construir docas
1867	Antônio Francisco de Lacerda	comerciante proprietário do alvarenga	proprietário de fábrica de tecidos "Todos os Santos"	sócio efetivo	construir docas e armazéns
	Pedro Pereira Monteiro	comerciante	proprietário de fábrica de tecidos "Queimado" e outra de sabão	sócio efetivo	construir docas e armazéns
	Francisco Sampaio Vianna	comerciante	membro da direção da fábrica "Queimado". acionista do L/Bahia (1857) e da Caixa Filial do B/Brazil	sócio efetivo	construir docas e armazéns
	Joaquim de Castro Guimarães	comerciante trapicheiro	acionista do L/Brazil compõe a Diretoria do Banco Econômico	sócio efetivo	construir docas e armazéns
1870	Francisco Ignácio Ferreira	bacharel	-	-	construir uma doca entre a Alfândega e a Praça do Comércio
	Manoel Jesuino Ferreira	bacharel	-	-	-
1875	César Farum	-	-	-	construir docas e plano inclinado
1875	Manoel Joaquim de Souza e Silva	comerciante	-	sócio efetivo	construir doca do Forte S. Paulo ao de São Marcelo
1877	Empresa Edificadora (de utilidade pública) dirigida na época, pelo industrial José Pinto da Silva Moreira	-	-	-	Alargar a Cidade Baixa desde a Alfândega ao Largo do Pilar.
1878	José Antonio de Araújo	comerciante	-	sócio efetivo	construir doca reconstruir mercados
1879	Pinto Moreira e Cia.	-	-	-	construir docas
1882	José Antônio de Araújo	comerciante	-	sócio efetivo	construir doca e mercado - Caís São João
1885	Edmund Penley Cox	comerciante	proprietário de polígrafo representante de fabricantes ingleses e americano para o Brasil	-	construir docas desde Água de Manjor a S. Quitaia
1886	José Antonio de Araújo	comerciante	-	sócio efetivo	construir docas
1887	Edmund Penley Cox	comerciante	idem 1885	-	idem 1885
1891	Augusto Cândido Harache	engenheiro	-	-	-

1881: CALMON, Francisco Marques de Góes. "Vida Econômico-Financeira da Bahia". Reimpressão. Salvador, CFE, 1978.

CÂMARA, Antonio Alves. "A Bahia de Todos os Santos com relação aos melhoramentos do seu porto". 2ed. RJ, de Janeiro. Typografia Leuzinger, 1911.

Relatórios das Diretorias da Associação Comercial da Bahia. 1869-1905.

Relatórios do Ministério da Agricultura e Secretaria dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. 1869-1880.

SCHMIDT, A. Emergência da Bahia na Evolução Nacional. Agentes econômicos na Bahia no século XIX. v.5., CFE, Salvador, 1978.

REFERÊNCIAS

1. As informações que nos permitiu descrever a área portuária, foram extraídas da documentação pesquisa e bibliografia consultada, podendo-se destacar a Série Viação - Presidência da Província - Trapiches; as Atas da Associação Comercial da Bahia; A Bahia no século XVIII de Luís dos Santos Vilhena; Visitantes da Bahia oitocentistas de Moema Angel e Salvador da Bahia de Todos os Santos no século XIX de Diógenes Rebouças e Godofredo Filho.
2. A distribuição dos trapiches em categorias, segundo a armazenagem, foi possível a partir dos dados fornecidos pela Série Viação. Presidência da Província - Trapiches.
3. CÓDIGO Comercial do Império do Brasil. Por CAMMON, Francis-Marques de Gões. Vida econômico-financeira da Bahia. Salvador. Fundação de Pesquisas - CPE, 1978. p. 249.
4. Nos Almanaques sobre a Vida Administrativa, Mercantil e Industrial da Bahia, editado por Camilo Lellis Masson na segunda metade do século XIX (1854-1859-1860-1863-1873-1871) consta a lista de trapiches e armazéns alardegados. Também nas Atas da Junta Diretora da Associação Comercial - Livro 1860-1869 p. 64/68/69/76/108/136/145/146 e no Livro 1869-1882 p. 09.
5. ATAS da Junta Diretora da Associação Comercial da Bahia 1869/1882 em 3/02/1870. p. 8-9.
6. RELATÓRIO da Junta Diretora da Associação Comercial da Bahia 1871, p. 52.
7. MATTOSO, Kátia M. de Queirós. Bahia: a cidade... op. cit. p. 192-3.
8. RELATÓRIO da Junta Diretora da Associação Comercial da Bahia, 1872, p. 41-3.
9. SÉRIE Viação. Presidência da Província - Trapiches. Maço nº 4938 - 1825/89.
10. A área compreendida entre a Jequitia e Itapagipe, segundo informações de Alves Câmara foi bastante disputada no que se refere à construção de diques.

11. SPÍNOLA, Celso. Portos do Estado da Bahia. Edição Especial do Diário Oficial. Salvador. Imprensa Oficial, 1923. p. 165.
RELATÓRIO da Junta Diretora da Associação Comercial da Bahia. 1905, p. 71.
CÂMARA, Antonio Alves. A Bahia de... op. cit. p. 30.
12. Idem. ibidem.
13. Idem.
14. MATTOSO, Kátia M. de Queirós. Bahia: a cidade... op. cit. p. 78.
15. SANTOS, Mário Augusto da Silva. O Comércio Português na Bahia 1870-1930. Salvador. Irmão Paulo, 1977. p. 101.
16. André Przewdowski, em 1847/48 estava encarregado, pelo Governo de examinar o terreno destinado à construção da Estrada de Ferro Salvador-Juazeiro. Projetou, também, por essa época as obras para reforçar a montanha desde a Sê até Água de Meninos.
17. CÂMARA, Antônio Alves. A Bahia... op. cit. p. 42.
18. RELATÓRIO do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 1870. p. 79.
19. Idem. 1872. p. 153-5.
20. CÂMARA, Antônio Alves. A Bahia... op. cit. p. 47-8.
FERREIRA, Manoel Jesus. A Província da Bahia. Rio de Janeiro, Nacional, 1875. p. 93-4.
21. Idem referência nº 20.
22. BAHIA. Inspeção Federal de portos, rios e canais. Coleção de leis, decretos referentes ao porto de Salvador. p. 09.
23. CÂMARA, Antônio Alves. A Bahia... op. cit. p. 52.
SALMON, Francisco Marques de Góes. Vida econômico... op. cit. p. 91/2.
24. CÂMARA, Antonio Alves. A Bahia... op. cit. p. 52.
25. Idem p. 53.
26. CÂMARA, Antonio Alves. A Bahia... op. cit. p. 53/4/5.
SALMON, Francisco Marques. Vida econômico... op. cit. p. 100.
27. CÂMARA, Antonio Alves. A Bahia... op. cit. p. 53
28. Idem p. 53.
29. COX, Edmund Peasey. Docas da Bahia. Memorial Bahia. Salvador, Popular, 1888. p. 5-18 (CHUBA).

30. Diário de Notícias 17/02/1887. 1a. p.
31. COX, Edmund Penley. Docas... op. cit. p. 1
RELATÓRIO da Junta Diretora da Associação Comercial da Bahia.
Anexo 10. p. 67.
32. COX, Edmund Penley. Docas... op. cit. p. 1-49.
33. Idem. p. 1-49.
34. Diário de Notícias. 2a. p.

CAPÍTULO III

OS LIMITES DE AÇÃO DO ESTADO

Responder à questão levantada no capítulo precedente, ou seja, indicar os fatores que embargaram a modernização do porto de Salvador, no Segundo Império, implica necessariamente a discussão de alguns problemas de ordem política, ligados ao papel desempenhado pelo Estado Monárquico, na dinâmica da economia nacional. Visto que o Estado apresentava-se ambiguamente constituído nos seus fundamentos político-ideológicos, como já discutimos anteriormente, compreende-se que tal ambigüidade se refletisse nas suas relações tanto com os grupos capitalistas externos quanto com a sociedade civil. A discussão desse problema torna-se indispensável na medida em que o Estado representava o arcabouço dentro do qual as questões específicas da modernização do porto de Salvador iriam desenvolver-se. Seus avanços e recuos resultariam diretamente das formas de ação dos poderes constituídos, provocando os antagonismos e pressões que perturbaram o equacionamento da questão portuária.

A ambivalência acima aludida refere-se à contradição entre o quadro teórico liberal inscrito na estrutura político-administrativa do Império e as formas de realização dessa mesma política, caracterizadamente centralizada e autoritária. Os poderes central irradiavam-se todas as decisões: outorgas de privilégios, concessões, fornecimentos; autorização de medidas de caráter administrativo, entre as quais incluíam-se as concessões para construção de estradas de ferro e portos.

Essa centralização, que estava longe dos ideais liberais, encaminhava-se no sentido de defender os interesses dos grandes proprietários de terra e de escravos que, ao longo do processo de

consolidação da Independência, se fortaleceram e manipularam os rumos da política nacional. Assim sendo, era o aparelho do Estado controlado pelos representantes desses grupos, que, filiados ao partido conservador ou liberal, alternavam-se no poder e monopolizavam posições na Câmara, no Senado, no Conselho de Estado e nos Ministérios.

Já os comerciantes, de profissão pouco valorizada no Brasil Imperial, não galgaram projeção política comparável à dos latifundiários(1). A origem estrangeira de muitos deles e a dominação das relações sociais com base na escravidão e na grande propriedade tolhiam as possibilidades de participarem ativa e efetivamente do processo político. Entretanto, este quadro não gerava conflitos graves entre comerciantes e latifundiários. Os laços de amizade, os casamentos interfamiliares evitavam que entre as duas frações de classe houvesse um relacionamento conflitante. Por outro lado, os comerciantes manipulavam o capital de giro e eram credores de proprietários rurais, o que estabelecia vínculos de interdependência entre comércio e agricultura, eliminando as possibilidades de choques antagônicos.

Verificaremos que o espaço ocupado pelos representantes baianos, na estrutura de poder do Império, demonstra a importância política da Província da Bahia. Também, a descendência desses representantes, como veremos, evidencia a predominância dos grupos agrários, nos quadros do aparelho de Estado. Dos 23 primeiros-ministros do Império, 9 eram baianos e, dos 219 ministros de gabinete, 42 procediam da Bahia. No Senado (1870-1889), a Bahia contava com 7 membros para um total de 60 senadores e 20 províncias, superada apenas por Minas Gerais, com 10(2). Estava muito bem representada, qualitativamente: Zacarias de Góes e Vasconcelos, Nabuco de Araújo, Manoel Pinto de Souza Dantas, Leão Pires, José Antonio Saraiva marcaram presença nas instituições políticas do Império(3).

Mas, apesar do controle exercido pela aristocracia rural no espaço político, não se observava na Bahia, como aliás em todo Brasil, uma linha divisória entre os interesses da "elite aristocrática" e os da "elite dos negócios". Eugene Ridings mostra que a teoria da rivalidade entre os dois segmentos, na sociedade baiana, não é verdadeira. Ao contrário, existia entre eles um clima de cooperação, visto ser a prosperidade de comércio e

pendente da agricultura, em decorrência da natureza da economia de exportação(4). Os comerciantes da Bahia empenharam-se em modernizar a agricultura, desde a qualidade do produto, às taxas de importação e à política monetária. Muitos eram credores de proprietários agrícolas(5). Antonio Pedroso de Albuquerque, Pereira Marinho e Aristides Novis, por exemplo, foram comerciantes que em prestaram dinheiro a grandes proprietários, nos momentos de crise dos produtos agrícolas de exportação.

A Associação Comercial da Bahia, poderoso grupo de pressão, iria aproximar ainda mais os laços de dependência entre produtores e comerciantes. Fundada em 1840, a ACB foi por excelência um órgão defensor do grupo exportador/importador da Província. Contudo, estava pronta a falar pelos produtores. Ridings chega a afirmar que a ACB, por necessidade, foi levada a agir como defensora dos interesses agrícolas, tanto quanto como um grupo de pressão a favor dos comerciantes(6). O sucesso do comércio dependia da prosperidade agrícola, e, por estarem os comerciantes em contato permanente com o exterior, funcionaram como veículo de transmissão da tecnologia moderna. Neste sentido, trabalharam para introduzir técnicas avançadas que beneficiassem a agricultura. Por causa desse relacionamento, a ACB manteve contato permanente com os governos nacional e provincial, tentando soluções que beneficiassem tanto os comerciantes como os produtores. Assim, exerceu influência política, através de "uma rede de amizade e entendimentos com aqueles no poder"(7). Adotando o princípio de não partidarismo, a ACB elegeu membros honorários como Manoel Pinto de Souza Dantas, do Partido Liberal, e João Maurício Wanderley, do Partido Conservador.

Não havia, portanto, antagonismo entre a aristocracia agrária - politicamente bem representada - e os grandes comerciantes. Eram perfeitamente legítimas as reivindicações dos comerciantes por melhorias no porto, considerando-se a projeção de suas atividades a nível regional e internacional. Sendo assim, que razões poderiam explicar a não arregimentação da bancada baiana, na Assembleia Geral do Império, visando a defesa e a concretização de algum dos projetos de modernização do porto?

A análise dos representantes baianos na política imperial revela que a força decisória permanecia nas mãos da aristocracia rural. José Antonio Saraiva e o Barão de Cotegipe, que o

xerceram o cargo de primeiro-ministro na década de 80, eram firmes defensores dos interesses escravocratas e açucareiros(8). Suas raízes aristocráticas e suas ligações com os donos de terras e de escravos comprometiam, de certa forma, a emergência de idéias modernizadoras, vinculando-os "ao passado e aos valores do passado"(9). A vitaliciedade do mandato e a idade avançada dos representantes no Senado, como enfatiza Beatriz Cerqueira Leite, contribuíam para a valorização da tradição e para o conservadorismo dos seus membros(10).

Todavia, tal afirmativa não deve ser tomada de forma taxativa, visto que homens públicos do Império, mesmo representando os anseios agrário-escravocratas, nem sempre estiveram alheios às necessidades de modernização. No trabalho "Tecnologia e escravidão no Brasil do século XIX", o professor Pang destaca o papel da aristocracia baiana na importação de tecnologia, capital e mão-de-obra livre, colocando-a também como responsável pelo impulso às inovações(11).

Além do mais, a modernização do porto de Salvador, implicando alterações e mudanças, não estava apenas na dependência da atuação política da bancada baiana na Assembléia Geral do Império. A aprovação de um projeto que beneficiasse uma determinada província estava também condicionada ao apoio de bancadas de outras províncias. Outra dificuldade com que se deparavam os projetos diz respeito à complexidade e lentidão da burocracia do Império. A resposta "procede-se a estudos e exames, para ulterior resolução sobre o assunto", dada durante sete anos (1872/1879) ao projeto da Bahia Docks Company Limited, evidencia o desinteresse pelo qual passavam as petições, chegando a desanimar os peticionários(12).

Por outro lado, a mútua colaboração existente entre produtores e comerciantes não impedia que houvesse entre eles divergência de interesses. As deficiências no embarque e desembarque de mercadorias atingiam mais diretamente os comerciantes, e não os produtores. É claro que, de certa forma, estes também se viam prejudicados, porém era-lhes mais conveniente defender projetos que estivessem diretamente vinculados à agricultura. Construir estradas de ferro que facilitassem o escoamento da produção, do Recôncavo e do Sertão para os portos, por exemplo, seria um interesse imediato dos homens ligados à produção agrícola.

Como já foi visto em páginas anteriores, a representatividade baiana no cenário político do Império era expressiva. Contudo, era mais residual que efetiva(13). A situação de crise da economia açucareira agravou a descapitalização da Província e assim não conferia força real à sua representação, no âmbito do Governo Central, ao contrário do que sucedia em províncias como a do Rio de Janeiro, que, além de acolher a sede da Monarquia, ganhava maior prestígio no quadro econômico nacional, a partir do momento em que a exploração da lavoura cafeeira passou a ser o esteio da economia do país.

Os problemas até aqui discutidos permitem verificar que o estreito centralismo da monarquia brasileira defendeu e assegurou de imediato os interesses e as aspirações da "elite produtora". Contudo, não relegou a segundo plano todas as aspirações da "elite" dos negócios", haja vista a complementariedade de interesses entre as duas frações da classe dominante. Por outro lado, o papel desempenhado pela ACB nos fez reconhecer que produtores e comerciantes não se constituíram em força antagônicas. Ao contrário, estavam relativamente afinados. Os representantes desse ôrgão tentaram, ao mesmo tempo, modernizar a vida do campo e das cidades, introduzindo técnicas que deu lugar à agricultura e promovendo melhoramentos urbanos.

Essa realidade exigiu de imediato o levantamento de uma indagação: a maioria dos petionários eram representantes da ACB. A modernização do porto era necessária e reivindicada por esses representantes. Então, por que a ACB não defendeu com vigor e entusiasmo a modernização do porto de Salvador?

Em nossa opinião, a ACB não defendeu entusiasticamente a realização dos projetos de modernização por causa de questões específicas locais. A burocracia comercial que compunha os quadros desse ôrgão divergia quanto ao assunto: os petionários, que revindicavam a transformação do espaço portuário e os contestadores, que defiendiam a preservação do porto antigo.

Teremos oportunidade de verificar que os representantes de ambos os grupos, na maioria, eram sócios efetivos da ACB e reputados como importantes comerciantes de Salvador. Também, há de considerar-se que a Associação estava na dependência das decisões dos poderes constituídos. E o Estado voltava-se muito mais para atender as reivindicações da "elite dos produtores" do que as da "eli

te dos negócios". Por outro lado, a mesma dificuldade da ACB de se decidir por esse ou aquele grupo estendia-se ao poder público. Tanto peticionários quanto contestadores desenvolviam atividades que proporcionavam divisas e favoreciam a entrada do capital estrangeiro.

Acreditamos que a cisão da burguesia comercial, em torno da questão portuária, inibia a ACB e o Estado. Mas, é preciso apontar para um fato curioso. O comportamento da ACB e do Estado parecia contribuir para suprimir os choques de interesse entre as partes conflitantes. Na realidade, aconteceu o oposto. A omissão do órgão representativo da alta burguesia, bem como a do Estado, aumentou a atuação de contestadores e peticionários, contribuindo mesmo para a continuidade das docas de atracação. O Estado, teoricamente, não se opôs à modernização de portos do Império. Isto ficou claro com a promulgação do Decreto nº 1746, de 13 de outubro de 1869. Este decreto, que autorizava a construção de docas, cais e armazéns nos diversos portos do Império, não se efetivou na prática, pelo menos em cidades do Nordeste, como Salvador, Recife e Fortaleza, na segunda metade do século passado.

Dada a situação histórica específica da região, como tratamos adiante, o Estado e, no caso, a ACB incorporavam a filosofia da "modernização conservadora". Os projetos de modernização mais amplos, que, naturalmente, comprometeriam a situação estabelecida, isto é, das docas de atracação, eram barrados e esquecidos pelo setor burocrático provincial e imperial. Entretanto, as solicitações para pequenas correções nas instalações, que também enfrentavam as complicações da máquina burocrática do Estado, como veremos, eram satisfatoriamente agilizada.

ATUAÇÃO DO ESTADO MONÁRQUICO NAS ATIVIDADES PORTUÁRIAS DE SALVADOR

A presença concreta do Estado Monárquico, disciplinando e superintendendo interesses e, em particular, as atividades portuárias de Salvador, fez-se sentir em tríplice sentido: no controle permanente em torno das modificações propostas em cais e trapiches pelos seus proprietários; no estabelecimento de impostos sobre as atividades comerciais portuárias; e no processo de alfandagueamento dos trapiches.

Constantemente havia necessidade de construção ou recuperação de pontes e escadas, nos cais e nos trapiches do porto de Salvador. A realização desses empreendimentos não se limitava apenas à disponibilidade financeira dos proprietários das instalações. Dependia, sobretudo, da autorização do Governo Provincial. O processo era simples: todo trapicheiro que desejasse executar modificações nos seus trapiches enviava requerimento ao Presidente da Província, esclarecendo suas pretensões. De imediato, o requerimento era despachado para a Capitania do Porto, que providenciava a investigação do trapiche. Nessa oportunidade, a Capitania do Porto elaborava um parecer, que era encaminhado à Câmara Municipal. Em geral, a Câmara não se opunha às solicitações. Sempre as considerava úteis e oportunas, mas exigia que os petionários se submetessem às determinações da Capitania do Porto.

A título de ilustração, vejamos como se processava a articulação entre os petionários e o Estado. Os trapicheiros Luís Antônio Pereira Franco e seu irmão Manoel Antônio Pereira Franco, interessados em construir uma ponte no seu trapiche, dirigiram-se ao Presidente da Província através de requerimento datado de 10 de fevereiro de 1865. Nesse documento consideravam que "...tendo de fazer uma ponte de noventa a cem palmos de comprimento, e de quarenta de largura, para serventia do Trapiche Andrade, pertencente aos suplicantes, e não podendo emprender essa obra sem a devida permissão, pedem a V.Exa. que se digne de concedê-la procedidas as diligências preliminares..."(14).

O Presidente da Província encaminhou, na mesma data, o requerimento à Capitania do Porto que, no dia seguinte, deu parecer informando que "...da construção de semelhante ponte com as dimensões marcadas pelos suplicantes, não pode resultar prejuízo algum ao bom uso do porto, contudo, não existindo ainda o plano de augmento da Cidade para o Norte, julga conveniente, que lhes seja concedido o que requerem, sendo obrigados a assignar termo n'esta Capitania, pelo qual se obriguem a demolir a dita ponte, logo que o Governo assim julgar conveniente determinar..."(15).

Enviado para a Câmara Municipal, foi concedida a licença, no dia 5 de abril do mesmo ano, todavia informando-se que os petionários deveriam ali assinar o termo, "no sentido da exigência da Capitania do Porto". Após a oficialização do compromisso, nenhum inconveniente haveria em "conceder a licença requerida"(16). Além da exigência de que a ponte, futuramente pudesse ser demolida

da, sem indenizações, havia outro item a ser observado. As autoridades sugeriam que a construção, ou reformas posteriores, não resultassem em "prejuízo ao alinhamento de outras pontes", evitando assim desproporções que viessem comprometer a estética da área portuária(17).

Muitos outros requerimentos de trapicheiros, com os mesmos objetivos, foram enviados ao Governo, entre 1860 e 1890. Houve, nessa época, solicitações para se construirem pontes nos trapiches Terceiro Pilar, Xixi, Gaspar, Andrade, Querino, Pedreiras, Cais Novo e Dourado(18). O trâmite dos requerimentos era o mesmo: Trapicheiro — Presidente da Província — Capitania do Porto — Câmara Municipal — Trapicheiro.

O Estado fiscalizava e controlava as modificações propostas pelos trapicheiros, procurando atendê-las e agilizá-las, o que é esclarecedor de que o poder público atuava, como nos referimos anteriormente, dentro dos parâmetros da "modernização conservadora". Paralelamente aos projetos que transformariam a área portuária, o Governo Provincial, que, no nosso entender, deveria ter se movimentado no sentido de concretizá-los, limitou-se a emprender medidas que não afetassem a sobrevivência das docas de atracação.

Em 1862, quando da construção de uma escada de madeira no Cais Dourado, cujas despesas chegaram a um total de 511\$000, os cofres provinciais contribuíram com 200\$000 para compra de material(19). A construção do Cais do Bulcão, pela Empresa Edificadora e o aterro dos terrenos que formavam o antigo Cais do Ouro, na década de 70, foram iniciativas do Governo Provincial(20).

O Estado também se fazia presente nas atividades portuárias, como é natural, para a cobrança de impostos. Eram cobrados dos trapicheiros os seguintes impostos: imposto sobre o volume de mercadorias, décimas, impostos urbanos e imposto de transmissão. Já em 1824, o Presidente da Província, para facilitar a cobrança de impostos sobre o volume de mercadorias armazenadas pelos trapiches, expediu um edital, exigindo que todos os trapicheiros enviassem para a Alfândega a relação semestral do volume de mercadorias entradas e saídas dos seus trapiches, como demonstra o Anexo IV.

O exame da documentação existente no Arquivo do Estado da Bahia, relativa às informações prestadas pelos trapicheiros, em atendimento ao citado edital, no período 1824/1891, demonstra que não havia interesse dos trapicheiros em indicar o movimento total dos trapiches. Possivelmente, essa era uma fórmula de se eximirem de pagar o imposto real devido ao Estado.

Com base no valor locativo da propriedade, era cobrado o imposto urbano, para o que se considerava o local no qual se instalava o trapiche. Também, no momento em que um trapicheiro alugava ou arrendava o seu trapiche e dependências, o que ocorria freqüentemente, estava sujeito a pagar ao Estado uma quantia relativa ao imposto de transmissão. Devido à sobrecarga de impostos e taxas, os donos de trapiche solicitavam que fossem elastecidos os prazos para saldarem seus débitos. Chegavam mesmo a sugerir e a pedir ao Presidente da Província parcelamento de até quatro anos nos débitos atrasados. Expediente esse utilizado com freqüência por muitos trapicheiros, a exemplo do que pode ser observado no documento abaixo.

"Diz Manoel Joaquim Soledade administrador do Trapixe de São Paulo, Alto a Freguezia do Pillar d'esta Cidade que tendo a Assembleia Provincial, no Art. 14 do Orçamento vigente, concedido aos trapixeiros pagar seus debitos a trazados na razão de 25% anualmente, vem o Supplicante pedir a V.Exa. se digne mandar que no Thesouro Provincial, se faça effectiva, a respeito do supplicante a referida disposição..."(21)

Outro tipo de atuação no Estado, quando às atividades portuárias vinculava-se ao processo de alfandegamento dos trapiches. Se nos referimos à confiança que o trapiche alfandegado inspirava aos importadores/exportadores e produtores. Antes, porém, de esclarecer as vantagens que o Estado auferia com esses trapiches alfandegados, vejamos como se processava o alfandegamento, com base em informações colhidas nas Atas da Junta Diretora da Associação Comercial da Bahia e na Série Viação Trapiches.

O primeiro passo a ser dado pelos trapicheiros que se interessassem em alfandegar seus trapiches consistia em enviar

requerimento ao Governo Provincial, por intermédio da Alfândega Provincial e da Tesouraria da Fazenda, expondo os motivos que os levavam a fazer a solicitação. Em seguida, a Inspetoria da Fazenda autorizava que fosse vistoriada e observada a situação geral dos trapiches. Examinavam-se as condições das paredes, do espaço reservado às mercadorias e de segurança das portas e janelas, as quais deviam ser reforçadas por grades, a fim de evitar roubos, tão comuns naquela área da Cidade(22). Efetuada a inspeção, e de posse dos dados necessários, a Inspetoria da Fazenda solicitava formalmente a opinião da Junta Diretora da Associação Comercial. Esta sempre se manifestava favoravelmente, recomendando "que se respondesse ao Sr. Inspetor nada ter a opor sobre tal pretensão". Tal parecer consta nas solicitações referentes aos trapiches Moncorvo, Gaspar, Moreira, Julião 5a. Prensa, Novo e Barnabé(23). Cumprida essa tarefa inicial, a Inspetoria da Fazenda encaminhava o parecer da Associação Comercial e as informações colhidas na vistoria do trapiche à Inspetoria da Alfândega que, por sua vez, se comunicava com a Secretaria da Presidência da Província, sugerindo que fosse ou não concedido o alfandegamento solicitado. Em seguida a esses procedimentos, e devidamente instruída, a Inspetoria da Alfândega encaminhava todos os dados ao Governo Central que dava a palavra final, autorizando ou negando o alfandegamento(24). Resta esclarecer que o alfandegamento era concedido por prazo limitado, o que exigia do requerente o cumprimento da mesma trajetória burocrática, sempre que precisava renová-lo.

As vantagens financeiras que os trapiches alfandegados proporcionavam aos cofres públicos vinculavam-se ao fato de que o trapiche que se tornasse alfândega estaria sob a vigilância permanente da Alfândega Provincial. Representada por um funcionário que ali registrava a entrada e saída de mercadorias, evitava prováveis deslizes nos registros e permitia ao Estado a cobrança dos impostos de forma integral. Ao mesmo tempo, satisfazia aos exportadores que, amparados por uma intensa vigilância, dificilmente seriam lesados. O poder público buscava, assim, em meio das dificuldades sociais e econômicas, condições de fiscalizar e supervisionar as atividades portuárias em Salvador. Presente através da Alfândega Provincial, da Inspetoria da Fazenda, Câmara Municipal e Capitania do Porto, o Estado regulamentava essas atividades de forma que a alfandegação que lhe cabia não fosse afetada.

Poderíamos tentar justificar que o Estado pouco se tenha envolvido com a possibilidade de modernizar o porto baiano devido à ca rência de capitais. Inegavelmente tratava-se de obras de grande porte, em um país dependente e, mais especificamente, em uma re gião que passava por momentos difíceis em relação à economia. Po rém, como já foi estudado por Fernando Henrique Cardoso, havia por parte dos países líderes do capitalismo interesse constante em investir nas áreas periféricas. O Brasil Monárquico recorreu continuamente aos centros capitalistas, para manutenção do se tor público: pagamento de dívidas, financiamento da produção e dos serviços básicos. Contudo, o caminho a ser percorrido pelos capitais disponíveis era atribuição do Poder Central. Os investi mentos externos se fizeram presente no Brasil através de: empréstimos ao Governo; financiamento e construção de ferrovias; estabelecimento de companhias de navegação, gás e seguros; estabelecimento de bancos, empresas de transportes urbanos e casas expor tadoras; e também através de aparelhamento dos portos.

Entre 1845/1869, dezessete empréstimos foram realizados na Baía de Paterná pelo Governo Imperial. Cerca de 80% desses empréstimos destinaram-se à liquidação de dívidas anteriores, e 20% foram empregados em construção de ferrovias(25). As importações pelo Brasil de mercadorias de consumo provinham majoritariamente também da Grã-Bretanha. Em 1875, por exemplo, as importações totais do Brasil somaram 97.760 contos de réis, dos quais 42.200 foram de produtos ingleses(26). A predominância do capital e dos produtos ingleses, no período, prende-se ao pioneirismo da Inglaterra no processo da Revolução Industrial e ao comprometimento do Brasil em relação ao sistema econômico britânico. Um comprometimento que se instalou a partir do século XVIII, ainda no período colonial, como decorrência da dependência da Metrópole a esse país, mas que se acentuou ao longo do processo de sua independência política. Nestes termos, o Brasil, sempre que necessitava de capital para realizar obras de infra-estrutura ou para expandir a a gricoltura, recorria aos bancos ingleses. Porém, a partir dos primeiros anos da década de 70, as nações capitalistas, além de atender a solicitações das áreas periféricas, passaram a investir diretamente nessas áreas, preocupadas com problemas internos.

Sabe-se que no ano de 1873 uma profunda crise atingiu as economias industrializadas, incidindo principalmente sobre a indústria pesada e o comércio exterior, provocando queda nos preços e saturação dos mercados. Uma das alternativas para atenuar a depressão econômica foi intensificar os investimentos diretos nos países periféricos, principalmente em obras de infraestrutura. O total do capital estrangeiro destinado aos serviços básicos no Brasil, de 1860 a 1885, correspondeu a 30.509.779 libras esterlinas. Neste item se incluem as ferrovias, as companhias de gás, telégrafos e telefones, transportes urbanos, as companhias de navegação, as obras públicas e os serviços particulares. Desse total, 91% aproximadamente foram carreados para a construção de ferrovias (27).

As ferrovias, entendidas como "Caminhos de uma Nova Época", representaram o setor mais concorrido em termos de investimentos, tanto para estrangeiros quanto para nacionais. O governo assegurava, a partir da legislação de 1857, juros de até 7% sobre o custo estimado da ferrovia. Além do mais, os investimentos neste setor atendiam aos múltiplos objetivos do capitalismo industrial, uma vez que: integrava o interior dos países e colônias à economia mundial; barateava o custo da produção de alimentos e das matérias-primas exportadas para os centros capitalistas; ampliava as escalas de produção; permitia a mobilização de maiores excedentes para o comércio internacional; e criava mercados para a crescente exportação de manufaturados e, especialmente, de bens de capital (28). Cerca de doze empresas estrangeiras pediram autorização, no período de 1876 a 1883, para construir ferrovias em várias províncias (Bahia, Minas, Alagoas, Sergipe, Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro) (29). Na Bahia, por exemplo, o capital estrangeiro foi em parte dirigido para a construção da Estrada de Ferro Bahia-São Francisco; da Estrada de Ferro Central da Bahia, que servia ao Recôncavo; e da Estrada de Ferro Santo Amaro. Essas ferrovias eram projetadas para facilitar o escoamento da produção, do interior para os portos.

O capital forâneo também investiu em companhias de gás (Bahia, Rio de Janeiro, Niterói, Pará e São Paulo) e em companhias de bondes, como o Botanical Garden Railroad e a Brazilian Street Railway Co. Ltd.. Os britânicos monopolizaram o mercado de maquinaria açucareira e forneceram quase que a totalidade do capital

investido durante anos. Cinco companhias inglesas, quase todas organizadas em 1882, receberam concessões para construir 32 fábricas, nas províncias de São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Rio Grande do Norte, Bahia, Alagoas, Sergipe, Ceará e Pernambuco(30).

Outro setor de interesse dos ingleses foram os serviços portuários. Investiram na construção de docas, cais e armazéns, nos portos do Rio de Janeiro e São Paulo. Manifestaram-se com projetos para os portos de Salvador, Recife e Fortaleza, mas não obtiveram êxito.

Num balanço final, verifica-se que grande parte do capital inglês era investido na região cafeeira. O Sudeste, como área economicamente promissora, suporte da economia nacional, atraiu capital nacional e internacional que propiciou inovações e melhoramentos básicos. Abalado por crises sucessivas que atingiram a cultura da cana-de-açúcar, o Nordeste, já decadente, não foi beneficiado em proporções semelhantes a essa outra área. Por isso mesmo, o progresso material em todo o país, durante o Segundo Reinado, não se realizou uniformemente, vez que quase todas as iniciativas econômicas bem sucedidas foram desenvolvidas no Sudeste, em detrimento das outras regiões(31).

Retomando à questão da modernização de portos, verificamos que desde 1851 (antes mesmo do Decreto 1746, de 13/10/1869), o Governo brasileiro decidira melhorar o porto do Rio de Janeiro, contratando para isto o engenheiro inglês Charles Neate. Em 1863, inauguravam-se docas e outras melhorias naquele porto, que servia à área fluminense, responsável por 60% das exportações brasileiras de café(32). Logo em seguida, as atenções se voltaram para o porto de Santos. Os embarques de café pelo "porto de mar de São Paulo" mais do que dobraram nas décadas posteriores a 1870(33). No final do século XIX e início do século XX, existiam no Brasil dois portos bem aparelhados: o do Rio de Janeiro e o de Santos - ambos construídos com a participação do capital externo.

A construção de portos era outra alternativa de investimento, ao lado das estradas de ferro, para o capitalismo internacional em crise. Como o setor ferroviário, o setor portuário representava grandes vantagens na dinamização das relações econômicas entre as áreas capitalistas e as periféricas. Os portos do litoral cumpriam a função de "centros" ou pontos de convergência de produtos carreados do interior e dos artigos que, vindos do fo-

ra, abasteciam as cidades e se distribuíam pelo interior(34). De fato, o aparelhamento de portos viria ao encontro de uma série de necessidades sentidas pelos setores produtor e exportador. O café atraiu, em grandes proporções, os investimentos para o Sudeste. Convém ressaltar, todavia, que o capital estrangeiro, no Brasil, não se limitou aos investimentos na área cafeeira, encaminhando-se também para outras regiões do país, inclusive para o Nordeste.

Na verdade, não é nossa intenção discutir se o capital estrangeiro investido no Brasil, na segunda metade do século XIX, foi muito ou pouco. Também não nos interessa estabelecer comparações entre os investimentos realizados nas duas regiões. O que vale aqui destacar é o fato de esse capital ter se interessado por investimentos nos diversos setores da infra-estrutura nordestina - estradas de ferro, bondes, companhias de gás, portos - e ter se fixado em todos, menos no setor portuário. Havia, no Nordeste, pelo menos três cidades que reivindicavam melhorias nos respectivos portos e contavam com a disponibilidade do capital forâneo: Salvador, Recife e Fortaleza. Entendemos que o fracasso das tentativas do capital estrangeiro, em se tratando da modernização do porto de Salvador e dos de outras cidades nordestinas, está associado a situações específicas e nível local, como veremos adiante. A título de ilustração, observemos o ocorrido com os portos de Recife e Fortaleza.

À semelhança do ocorrido em Salvador, os estudos para a instalação de obras no porto de Recife prolongaram-se entre 1819 e 1887. Durante este espaço de tempo, foram apresentados quinze projetos, nos quais se constata a presença de Charles Neate, Henry Law, Victor Turnier, engenheiros que representavam interesses do capital inglês e francês(35). Chegou mesmo a ser organizada uma companhia em Londres (1866) - o Pernambuco Dock and Harbor Company. Mas nenhum trabalho foi realizado até 1910, quando as obras foram oficialmente iniciadas. Robert Levine sugere que, no caso específico do porto de Recife, embora houvesse mutualidade de interesses econômicos entre produtores e comerciantes, não existia uma íntima colaboração entre esses grupos, o que entravou a modernização do porto pernambucano. Acrescenta ele ainda que o pseudoliberalismo do Império obstruiu a possibilidade de unidade regional em torno da questão(36).

Problema semelhante ocorreu quanto ao projeto de con-

trução do porto de Fortaleza. A tentativa da Ceará Harbor Corporation de modernizar o porto de Fortaleza esbarrou na resistência de interesses locais, cristalizados na atitude assumida pelos comerciantes de preservar o porto antigo. Segundo o Relatório do Ministro Theodoro Machado, o Mucuripe seria o local adequado para a realização das obras, mas houve protestos de comerciantes ali fixados, alegando que a construção do porto projetado iria "deslocar interesses já enraizados" (37).

Sem dúvida, o capital estrangeiro encontrou obstáculos de ordem nacional e local, em se tratando da construção ou modernização de portos em áreas nordestinas. Poderemos verificar que, em Salvador, os choques de interesses no interior da burguesia comercial dificultaram uma tomada de posição do Estado, quanto às transformações da área portuária. Ao mesmo tempo, esta situação iria limitar o poder público, quanto ao direcionamento do capital externo para a realização dos projetos de modernização. Os limites da ação do Estado são, também, uma consequência da conjuntura sócio-econômica local, configurada na resistência de interesses tradicionais e individualistas "já enraizados". As incertezas de uma modernização que representasse a desativação de um grupo significativo da burguesia comercial inibia o Estado, devido a seu comprometimento a nível econômico e financeiro com essa fração da classe dominante.

REFERÊNCIAS

1. RIDINGS, Eugene W. Elite Conflict and cooperation in the Brazilian Empire: the case of Bahia businessman and planter. Luso-Brazilian Review. 12(1): 1975, p. 81.
2. Idem. p. 83.
3. LEITE, Beatriz Westin de Cerqueira. O Senado nos anos finais do Império 1870-1889. Brasília, Senado Federal, 1978, p. 50.
4. RIDINGS, Eugene W. Elite... op. cit. p. 82.
5. Idem. p. 80.
6. Idem. p. 84.
7. Idem. p. 83.
8. PANG, Eul-Soo. Coronelismo e Oligarquias (1889-1934). Rio de Janeiro, Civilização Brasileira. 1979, p. 66.
9. LEITE, Beatriz W. de C. op. cit. p. 61.
10. Idem. p. 63.
11. PANG, Eul-Soo. Tecnologia e escravocracia no Brasil durante o século XIX: uma reinterpretação. São Paulo, 1981. Separata de Anais do Museu Paulista, São Paulo, 30:55-132, 1980-81.
12. RELATÓRIO apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. 1873. p. 195.
13. QUADROS, Consuelo Novais S. de. Formação do Regionalismo no Brasil; Bahia e São Paulo no século XIX. Salvador, UFBA., 1977. (Centro de Estudos Baianos, 77).
14. PRESIDÊNCIA da Província. Série Viação. Trapiches. Maço 4938. 1825/1889.
15. Idem. Maço 4938.
16. Idem. Maço 4938.

17. Idem. Maço 4938.
18. Idem. Maço 4938.
19. FALLA que recitou o Presidente da Província da Bahia em 01/03/1862, p. 37 e em 15/12/1863, p. 63.
20. CALMON, Francisco Marques de Gões. Vida econômico-financeira... op. cit. p. 95.
21. PRESIDÊNCIA da Província. op. cit. Maço 4938 - 1825/1889.
22. Idem. Maço 4938.
23. ATAS da Junta Diretora da Associação Comercial da Bahia em 31/05/1865 p. 64, 5/9/1865 p. 68/9, 21/11/1865 p. 76, 8/7/1867 p. 108, 10/7/1868 p. 136, 22/10/1868 p. 145/46 e em 3/2/1870 p. 9.
24. PRESIDÊNCIA da Província. Série Viação, Maços 4937 - 1860/61 4938 - 1825/1889.
ATA da 4a. sessão ordinária da Câmara Municipal em 19/2/1880.
ATAS da Junta Diretora da Associação Comercial da Bahia em 31/5/1865 p. 64 e em 22/10/1868 p. 145/46.
ALMANAQUE Administrativo, Mercantil e Industrial da Bahia 1857/58/59/63/72/81.
25. SINGER, Paulo. O Brasil no contexto do capitalismo internacional 1889-1930. In: História Geral da Civilização Brasileira. Tomo III. O Brasil Republicano. p. 364.
26. CASTRO, Ana Célia. As empresas... op. cit. p. 28.
27. Idem. p. 37 e 55.
28. Idem. p. 54.
29. Idem. p. 44/5.
30. GRAHAM, Richard. Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil. São Paulo, Brasiliense, 1973. p. 157
31. PERUCCI, Godiel. A república das usinas. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1978. p. 28.
32. FAUSTO, Boris. Expansão do café e política cafeeira. In: História Geral da Civilização Brasileira. Tomo III. O Brasil Republicano. p. 196.
33. DEAN, Warren. A industrialização de São Paulo (1880-1945). 2ed. São Paulo, Difel, s/d. p. 10.
34. CASTRO, Ana Célia. As empresas... op. cit. p. 55/6.
35. CASTRO, Lourival de Almeida. Porto do Recife: síntese retrospectiva de uma evolução. Quebramar 1(1):11-17 1975.

36. LEVINE, Robert. Pernambuco e a Federação Brasileira. In: História Geral da Civilização Brasileira. Tomo III. O Brasil Republicano. p. 146.
37. RELATÓRIO do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura Comércio e Obras Públicas. 1871, p. 147.

CAPÍTULO IV

OS LIMITES DE AÇÃO DA BURGUESIA

No capítulo II, procuramos identificar os interesses e conômicos a que o grupo de peticionários por melhorias no porto de Salvador estava vinculado. Verificamos que esse grupo se dedicava a muitas atividades, mas que, de forma geral, participava do grande comércio internacional. O fato de suas transações comerciais ultrapassarem os limites nacionais colocava-o em situação privilégiada, no contexto da sociedade baiana. A questão referente às docas da Bahia está estreitamente associada à posição que o grupo representado pelos altos comerciantes locais assumiu em relação ao problema. Antes, porém, de penetrar no ponto central da análise, julgamos necessário identificar a posição que esses comerciantes ocupavam na estratificação da sociedade local.

No Brasil da segunda metade do século XIX, a organização da produção ainda estava montada no trabalho escravo e na grande propriedade. Desta forma, a lavoura extensa continuou a desempenhar papel decisivo na sociedade, como setor básico da economia, fonte principal de riqueza e acumulação de capitais e elemento primordial das trocas comerciais(1). Assim, não se alterou a posição que o Brasil ocupava no mercado internacional, como fornecedor de matérias-primas e comprador de produtos manufaturados. O rompimento do pacto colonial, colocando-o livre da exploração metropolitana, na verdade significou apenas uma transferência de dependência. Via-se agora inserido no novo esquema da divisão internacional do trabalho devendo complementar os interesses do ca

pitalismo industrial, representado sobretudo pela Inglaterra. Essa nova linha em expansão manteve o caráter essencialmente agrário do país, estimulando o desenvolvimento do latifúndio e do trabalho escravo ou semi-servil, o que inibiu a divisão interna do trabalho e a formação do mercado interno. Esta situação intensificava, na economia nacional, o caráter mercantil pré-capitalista herdado do período colonial. Os valores e formas de comportamento eram ainda típicos de sociedades agrárias aristocráticas: "desvalorização do trabalho manual; culto ao lazer; espírito rotineiro; pouco apreço pelo progresso tecnológico e científico; relações de dependência; família extensiva; tendência à ostentação"(2).

Não obstante, as transformações pelas quais passava o capitalismo internacional iriam minar os alicerces da formação social oriunda do colonialismo. O mundo industrializado, a partir do século XIX, não mais se limitaria a exportar capitais sob a forma de empréstimos públicos, ou manufaturados, para as áreas periféricas, a exemplo do Brasil. A isso somou-se o interesse em investir diretamente em obras de infra-estrutura, estimulado ora pelo avanço tecnológico, ora pelas crises internas do próprio sistema capitalista. Como vimos anteriormente, o capitalismo internacional investiu em estradas de ferro, portos, companhias de gás, bondes e outros melhoramentos urbanos, em muitas regiões do país. Além desses investimentos, não pode ser esquecido o afluxo de comerciantes estrangeiros, como portugueses, ingleses, franceses, alemães e outros. Em grande parte, representavam interesses do capital forâneo, desde quando gerenciavam firmas cujas matrizes se localizavam em seus países de origem.

Pressionada pelas novas exigências do sistema capitalista, a economia brasileira pouco a pouco se modificava. Observa-se "uma limitada, mas significativa expansão do mercado interno, com a passagem da manufatura para o sistema fabril, com a introdução da máquina a vapor de aperfeiçoamento na técnica de produção manufatureira e agrícola, com o florescimento das relações capitalistas, presentes nas principais atividades"(3). Foram inauguradas, no Brasil, 70 fábricas, entre 1850 e 1860, as quais produziam chapéus, sabão, tecidos de algodão e cerveja, com a utilização do motor hidráulico ou a vapor. Além disso, foram fundados 14 bancos, 3 caixas econômicas, 20 companhias de navegação a vapor, 23 companhias de seguro, empresas de transportes urbanos e a construção de 8 estradas de ferro(4).

Nas unidades de produção, existia a figura do trabalha
dor assalariado, porém em quantidade reduzida. Stanley Stein ob
serva que, nas 70 fábricas fundadas em 1850/60, o pagamento de sa
lários aos operários era visto como novidade. "Atitude admissí
vel numa sociedade onde o escravo era praticamente a única mão-de
obra disponível"(5). Mas, mesmo assim, a presença do trabalho as
salariado significava que, embora lentamente, a sociedade brasi
leira atravessava uma fase de transição e mudanças. Essas mudan
ças aconteceram principalmente nos centros urbanos litorâneos mais
expressivos do país e geraram, progressivamente, nesses centros,
mudanças sociais observáveis. A sociedade brasileira manteve-se
rural e aristocrática, infiltrada, porém, por novas formas de re
lacionamento social, oferecendo maiores possibilidades de mobili
dade e ascensão social. Os habitantes do Brasil urbano já se a
fastavam da cultura e sociedade tradicionais e procuravam imitar
os costumes das nações por eles consideradas desenvolvidas e mo
dernas. Maior número de pessoas mudavam-se para as cidades, en
fraquecendo seus antigos elos com a vida rural. E o aumento do
comércio exportador, como informa Richard Graham, fortalecia os
novos grupos urbanos, onde muitos brasileiros já participavam das
atividades comerciais(6). Cada vez mais, os residentes citadinos
trabalhavam nos novos estabelecimentos bancários, em empresas de
transportes e em companhias de seguro que se formavam. O cresci
mento urbano de alguns municípios, como o da Corte, São Paulo,
Salvador, Recife, Belém, Porto Alegre e Curitiba, entre 1872 e
1890, refletia as mudanças que se verificavam na organização so
cial brasileira(7).

A sociedade baiana se insere nesse quadro, no qual coe
xistiam estruturas tradicionais e novos empreendimentos. Na capi
tal da Província, e especialmente na parte baixa da cidade, ting
ram-se grande número de comerciantes ingleses, franceses, alemães
que, ao lado de portugueses e brasileiros, exerceram presença mar
cante na economia e sociedade locais. Casas comerciais, empresas
e firmas, como Richard Lattan e Cia., Meuron e Cia., Humber e Cia.,
Marinho e Cia., Cox Irmãos e Cia., Lima Irmãos e Cia., Wilson Bons
e Cia., Empresa Edificadora Pinto Moreira e Cia. estavam ali ins
taladas.

Na medida em que o comércio se expandia, sentiu-se ne
cessidade da formação de estabelecimentos de crédito que facilit

do a ocupar lugar de destaque na sociedade(11).

Em resumo, a segunda metade do século XIX, na Bahia, correspondeu a um período de transição no campo das relações sociais e econômicas. A manutenção das características da economia colonial de produção voltada para exportação não impedia a penetração de atividades, recursos e técnicas vindas de áreas industriais externas, que influíam no aparecimento de relações de cunho capitalista, na sociedade local. Evidentemente, não se pode generalizar tal afirmativa para a realidade de toda a Província. A cidade do Salvador era o centro das decisões administrativas locais e ponto de convergência do comércio exportador/importador. Como capital da Província, foi mais vulnerável ao processo de transição que se instalava nos centros urbanos litorâneos mais expressivos do Império brasileiro.

É preciso ressaltar que as novas atividades que se desenvolviam no plano econômico não implicavam necessariamente transformações profundas ao nível da estrutura social. Estudos sociológicos têm demonstrado que as transformações ocorrem em ritmos diferentes, no plano político, econômico, social e mental. No que se refere à sociedade baiana da época, verifica-se que o caráter elitista e escravista persistia nas relações sociais. Porém, pode-se admitir que a sociedade de Salvador já sofresse influências da transição que se operava no campo econômico.

A coexistência de relações pré-capitalistas e capitalistas, num mesmo espaço social, nos levou a retomar a situação concreta vivida por essa sociedade na época, a fim de reconhecer suas características específicas. Autores outros, estudando a sociedade baiana do século XIX, realizaram trabalhos tentando explicar essas especificidades, destacando-se dentre eles os de Thales de Azevedo, Zahidê Machal Neto e Mário Augusto da Silva Santos(12). Observamos que há coincidência de opinião entre esses autores no sentido de reconhecer a "situação transitiva" da estratificação estamental para a classista, na sociedade baiana da época. Desse ponto de vista, faremos a identificação geral dos componentes da estrutura social baiana, sugerida pelos autores referidos.

A Bahia da segunda metade do século XIX estava socialmente estruturada em três classes(13): a classe dominante, composta da aristocracia agrária dos senhores de engenho, de fazendeiros, de grandes comerciantes e dos altos funcionários civis e mi-

litares; uma classe intermediária, que se esboçava em Salvador e nas maiores cidades do Recôncavo, representada por profissionais liberais, funcionários públicos e comerciantes médios; e uma classe inferior, onde estava o contingente de escravos e o "povo", constituído de oficiais mecânicos ou operários, artesãos, trabalhadores não qualificados, vendedores ambulantes, rendeiros, milicianos e desocupados(14). Essa estrutura da sociedade baiana identificada por Thales de Azevedo, ainda que o autor não tenha estudado a diferenciação social no meio rural, é a que mais se aproxima da realidade social urbana da Província. Não é objeto do nosso trabalho aprofundar formulações teóricas sobre classes sociais. O que nos interessa é captar o espaço social ocupado pela burguesia comercial. Foi esta a fração da classe dominante cujos interesses estiveram mais diretamente voltados para a modernização do porto de Salvador.

Como foi dito anteriormente, esses comerciantes dedicavam-se a várias atividades, além daquelas estritamente comerciais. Monopolizavam o comércio exportador/importador, mas também eram proprietários de indústrias, de trapiches, de companhias de paquetes, de navios e de alvarengas e que concorria para a heterogeneidade, fracionamento e consequente diversidade de interesses no interior da própria fração da classe. O conjunto das atividades que os ligava ao comércio exportador e ao setor industrial não podia continuar limitado às condições obsoletas e ultrapassadas do porto de Salvador. Assim a modernização do porto fazia-se necessária e justificava as reivindicações dos interessados. Entretanto, a realização desse empreendimento vai esbarrar, também, em um conjunto de dificuldades de ordem local.

Esses problemas de ordem local, que emergiram em torno das possibilidades de modernizar o porto baiano, estão relacionados aos choques de interesses no interior da fração de classe representada pelos grandes comerciantes. Os interesses diferenciados dessa fração de classe, quanto à questão, permitiram-nos distinguir dois grupos com posicionamento distinto um do outro: o grupo dos peticionários e o grupo dos contestadores. O primeiro estava constituído por comerciantes que reivindicavam a modernização de áreas do porto que almejavam controlar. Já o grupo dos contestadores englobava os comerciantes que eram também proprietários de trapiches. A meta principal desse grupo fixava-se na con-

tinuação das docas de atracação, dos trapiches e das alvarengas. Enquanto os peticionários lutavam pela modernização do espaço portuário, os outros insistiam pela permanência do porto antigo.

Peticionários e contestadores equiparavam-se em prestígio, exercendo em Salvador influência de igual valor, a nível sócio-econômico. Participavam dos quadros da Junta Diretora da ACB; movimentavam capitais; mantinham relacionamento ou representavam firmas estrangeiras; e estavam vinculados às atividades industriais e ao setor financeiro. Além disso, havia entre eles identidade de interesses, em se tratando de vários setores da economia local. O exame da situação de alguns componentes dos dois grupos corrobora essa afirmação. Antônio Francisco de Lacerda (peticionário) e Antônio Pedroso de Albuquerque (contestador), por exemplo, eram sócios da indústria "Todos os Santos", em meados do século XIX. Da mesma forma, Joaquim Pereira Marinho, Joaquim Lopes de Carvalho e Querino José Gomes (contestadores) faziam parte do Conselho da Direção do Banco da Bahia, ao lado de Antônio Francisco de Lacerda(15).

Mas, se a identidade de interesses estabelecia equilíbrio entre os dois grupos, observamos que, em termos numéricos, o grupo de contestadores, composto de aproximadamente cem indivíduos (ANEXO VII) era cinco vezes superior ao de peticionários — vinte indivíduos — como consta no quadro do Capítulo II. Essa diferença numérica era aprofundada, como veremos, pela postura conservadora dos primeiros e pelo comportamento individualista dos últimos.

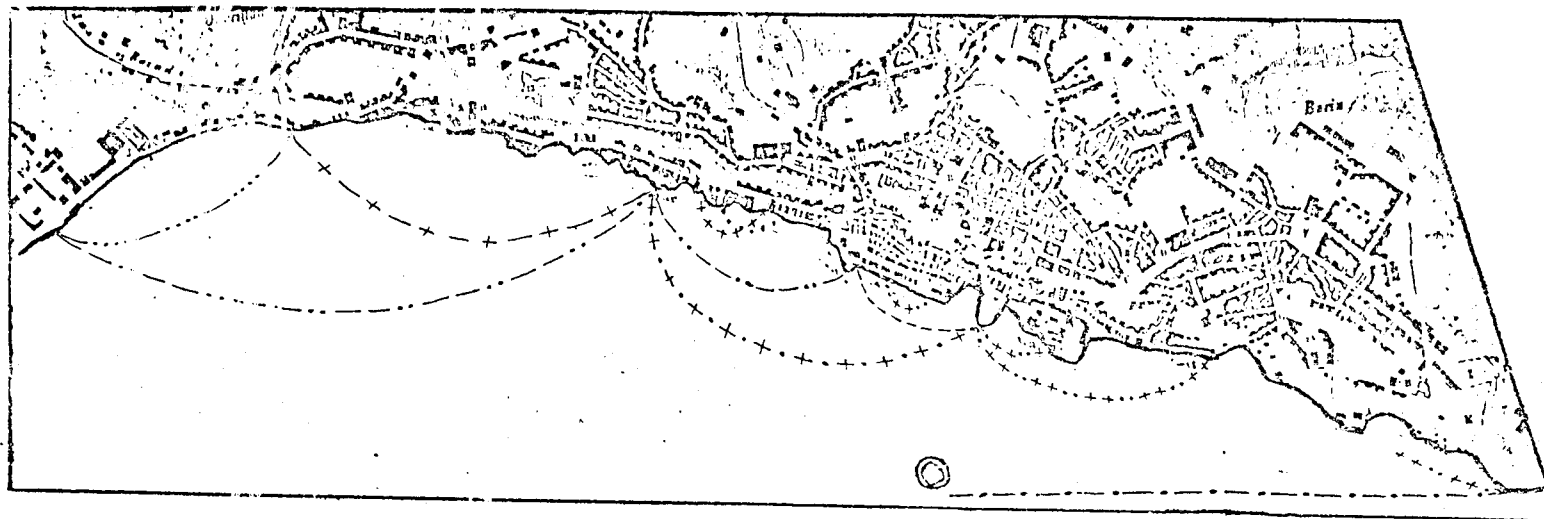
Em primeiro lugar, trataremos do grupo de peticionários. O ponto de partida para esta análise foi o texto dos projetos constantes no Capítulo II. Posteriormente, veremos o porquê da insistência dos contestadores em manter o porto antigo.

No teor de cada proposta, observamos que o grupo peticionário estava aberto à introdução de técnicas modernas para a tendimento do movimento portuário. "Diques servidos por aparelho hidráulico", "comunicação do cais com o comércio através de viaduto e "tram-way", "linha férrea para servir ao porto", são expressões constantes em seus pedidos. Tencionavam, assim, equipar o porto baiano conforme os padrões europeus da época e resolver os problemas seculares vividos pelos negociantes sediados em Salvador. No entanto, ao lado do interesse que demonstraram em moder

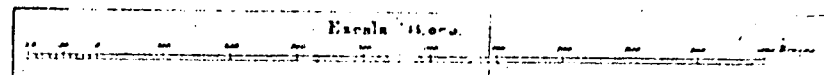
nizar o porto, percebemos que seus projetos estavam permeados por forte dose de um individualismo imediatista. Esse individualismo se expressava na delimitação da área a ser beneficiada. Assim, se uma proposta objetivava "construir uma doca na Praça do Ouro", outra pedia para construir uma doca entre "Água de Meninos e o Largo do Pilar"; uma pretendia "construir uma doca em frente à sua fundição na Jequitaiá", e mais outra "construir uma ponte em frente a sua fábrica de produtos químicos e saboaria", também na Jequitaiá. Claro está que as obras propostas não visavam beneficiar a área portuária como um todo, mas apenas aquele trecho que favorecia os interesses de cada peticionário isoladamente. Além do mais, como teremos oportunidade de comprovar, as propostas não tinham sentido de complementariedade. Elas se atropelavam e, às vezes, eram enviadas ao Governo Imperial simultaneamente, chegando a coincidir até mesmo quanto ao espaço pretendido. Os mapas anexos nos ajudarão a entender como os projetos se superpunham, no tempo e no espaço. Eles contêm a indicação da área reivindicada por alguns proponentes e mostram áreas de atrito entre os interesses diferenciados dos comerciantes peticionários e dos comerciantes proprietários das docas de atracação.

A concessão feita aos Imperial Docks pelo Governo Imperial, no início da década de 70, perdurou até 1887 quando foi considerada caduca. Essa concessão favoreceu a formação da Bahia Docks Company Limited, que sobreviveu até o final dos anos 70. Pelo menos, de 1872 a 1879, essa Companhia se propôs a executar grandes melhoramentos na área compreendida entre Água de Meninos e o Largo do Pilar, como pode ser observado no mapa. Mas, se a Bahia Docks Company Limited, durante o prazo de sete anos (1872/1879), se interessou em reformar essa área, o comerciante Manoel Joaquim de Souza e Silva, em 1875, elaborava planos para beneficiar a região do Forte da Gamboa ao Forte de São Marcelo. Vemos, ainda, que, em 1877, a Empresa Edificadora, de utilidade pública, interessava-se por uma área independente das duas propostas anteriores: pretendia alargar a Cidade Baixa, desde a Alfândega até a Igreja do Pilar. A proposta da Empresa Edificadora e a do comerciante Manoel Joaquim de Souza e Silva, como constam no mapa, seriam de certa forma absorvidas pelos projetos de José Antônio de Araújo (1878) e Pinto Moreira e Cia. (1879). E o mais importante é que a proposta de José Antônio de Araújo, "construir doca na doca nos terrenos vizinhos ao Mercado do Ouro e Santa

ÁREA PORTUÁRIA DE SALVADOR
GAMBCA/JEQUITAIA



Proj.Irmãos Ferreiras (1870/73)	-----
Proj.Bahia Docks Company (1872/79)	-+--+--+
Proj.M.Joaquim de S. e Silva (1875)	
Proj.Empresa Edificadora (1877)	+ . + . + . + .
Proj.José Antonio de Araújo (1878)	++++++
Proj.Pinto Moreira e Cia (1879)	
Proj.José Antonio de Araújo (1882)	++++++
Proj.José Antonio de Araújo (1886)	-----
Proj.Cox Irmãos e Cia. (1885/86)	



Bárbara", coincidia, em grande parte, com a proposta de Pinto Moreira e Cia., que se empenhou, um ano antes, em construir "uma doca na Praça do Ouro". Todos os projetos mencionados foram dirigidos ao Governo Imperial no período 1872/1879, época em que a Bahia Docks Company Limited se movimentava no sentido de realizar seu plano.

No início dos anos 80, contamos com mais dois projetos: o de José Antônio de Araújo, que insistiu em modificar a área localizada entre o Arsenal da Marinha até o Cais Dourado e o plano Cox, que almejava reformar o espaço situado entre o Forte da Jequitaita e Água de Meninos, bem visíveis no mapa.

Consideramos que o abaixo relatado, envolvendo a firma Lima Irmãos e Cia. e Cox Irmãos e Cia., é bastante ilustrativo. Essas duas firmas entraram em atrito por estar cada uma interessada em construir o seu porto individual. Por volta de 1887/1888, Lima Irmãos e Cia. requereram ao Diretor de Obras Públicas licença para construir uma ponte "em frente" à sua fábrica de sabão, na Jequitaita(16). A concessão dessa ponte prejudicaria a Cox Irmãos e Cia. que possuía uma fundição no mesmo local. Desde 1885, esta firma, representada pelo engenheiro inglês Edmundo Barrer, solicitava para construir uma doca em frente da sua fundição e alegava que seria bastante prejudicada, caso o pedido de Lima Irmãos e Cia. fosse atendido. Ficariam privados de meios de embarque e de desembarque dos objetos fabricados ou necessários ao funcionamento da fundição, por falta de espaço e por dificuldades de atracação. Cox Irmãos e Cia., percebendo a possibilidade de ficar na dependência dos seus vizinhos, expediram um ofício ao Diretor de Obras Públicas, reclamando e pedindo providências. Afirmavam que a ponte pretendida por Lima Irmãos e Cia. comprometeria as atividades da fundição e não funcionaria apenas para suprir as necessidades da saboaria. Os reclamantes diziam que a ponte seria "quando muito um meio estranho ao serviço da mesma fábrica"(17). O "meio estranho" referido por Cox Irmãos e Cia. significava que, construída a ponte, ela exerceria as funções de cais, recebendo e despachando mercadorias da saboaria e de outras indústrias adjacentes, conferindo lucros aos seus proprietários. A insistência de Cox Irmãos e Cia. em barrar a construção da ponte planejada por Lima Irmãos e Cia. ligava-se a outras razões. No ano dos desentendimentos (1887/1888) entre as duas firmas, Cox Irmãos e Cia. havia em

reforçado um pedido, apresentado desde 1885, para construir uma grande doca naquela área. Constava na petição que desejavam "construir nos terrenos da marinha que ficam próximos ao dito estabelecimento uma doca para concerto ou reparo de navios, vapores ou qualquer embarcação..." e logo adiante esclarece que a sua pretensão não chegaria a impedir que outros peticionários construíssem docas no mesmo porto(18).

O rol de projetos anteriormente descrito e mais o conflito entre Lima Irmãos e Cox Irmãos e Cia. evidenciam que os peticionários limitavam-se a elaborar pedidos isolados. Em outros termos, cada qual queria ter o seu porto particular. Esta atitude se devia a interesses bem pessoais de efetivar ou conseguir dominar áreas do porto onde estavam estabelecidos. No caso específico de Lima Irmãos e Cox Irmãos e Cia., verificamos que ambas as firmas eram proprietárias de fábricas na Jequitaitaia.

Os Irmãos Ferreiras, em 1871, basearam seu projeto no pedido do seu genitor, João Gonçalves Ferreira, feito há 17 anos atrás. Comerciante de destaque, Gonçalves Ferreira possuía muitos imóveis (casas comerciais e escritórios) na Rua das Princesas, fato que deve ter influído na escolha do trecho a ser reformado — da Alameda à Praça do Comércio — que incluía essa rua(19). Não conseguiu realizar o plano, mas seus filhos, no início da década de 70, obtiveram a concessão do Governo Imperial para reformar essa mesma área, demonstrando ser ela ainda do interesse dos herdeiros.

Dos três pedidos que o comerciante José Antônio de Araújo fez ao Governo Imperial, pelo menos dois (1878 e 1886) abrangiam o espaço onde se localizavam Cais e Mercado do Ouro, o Cais e Mercado Santa Bárbara e a Praça do Comércio. A insistência de Antônio de Araújo levou-nos a admitir que ali estavam presentes interesses mais amplos do proprietário e não somente o intuito de contornar problemas da comunidade, concernentes à atracação de navios e desembarque de mercadorias.

Consta no projeto Cox que a pretensão dos suplicantes não impediria que outros interessados construíssem docas no mesmo porto. A reforma pleiteada tinha como fundamento o fato de possuir essa firma uma fundição na área delimitada. Antes de atender às necessidades do comércio, o mais importante era amenizar os transtornos que o porto desapearelhado trazia para a sua fundição,

além de garantir os lucros que a sua doca e os seus armazéns modernos com certeza lhes ofereceriam.

Há de verificar-se que o grupo de petiçãoários não se arregimentou a ponto de levar adiante um dos projetos. Cada peticionário estava voltado para si mesmo, lutando pelo sucesso do seu plano. Sem dúvida, esse comportamento é perfeitamente compreensível numa sociedade recém-egressa da condição de colônia, fortemente caracterizada pelas práticas pré-capitalistas. Embora a cidade do Salvador fosse por excelência comercial, os comerciantes aqui estabelecidos perceberam a sua dependência econômica em relação ao mercado externo e diversificaram suas atividades e investimentos, a fim de garantir lucros imediatos e equilíbrio financeiro nos períodos nefastos. Isso contribuía para reforçar a emergência de uma burguesia heterogênea, fracionada e, portanto, impossibilitada de iniciativas "de caráter empreendedor, pragmático e calculadamente econômico que caracterizaria as aspirações das sociedades européias"(20).

O individualismo em discussão não era sequer manifestação da fração representada pelos altos comerciantes. Era um individualismo resultante do primado dos interesses particulares sobre os de classe, e de forma mais ampla, sobre os da comunidade. Este problema era reconhecido pelas próprias autoridades locais. Em meados do século XIX, os Presidentes da Província, Desembargador João José de Moura Magalhães e Francisco Gonçalves Martins, referindo-se à indústria na Bahia, afirmaram que ela se "desenvolvia a passos lentos" devido à falta de "capitais", de "segurança" e de "espírito de associação", para eles "frios e acanhados". Falavam ainda sobre o "egoísmo e a indiferença", como causas do atrasamento para o progresso(21).

Embora disponível, o capital estrangeiro, sempre interessado em investir na infra-estrutura brasileira, ficava na dependência dos interesses locais, públicos e privados. O Estado não se decidiu, apoiando ou refutando as possibilidades de transformar o espaço portuário, e o grupo de petiçãoários, sem apoio dos poderes constituídos, fracionou-se e assumiu comportamento individualista em torno da questão. De uma forma ou de outra, a atitude individualista que minava o grupo de petiçãoários e afastava seguramente a possibilidade de coesão ou de colaboração entre os seus membros, constituiu um dos pontos centrais de obstrução à realização dos seus próprios planos.

Chamamos a atenção para o fato de que, enquanto os peticionários disputavam entre si a posse de certas áreas, ou enviavam petições isoladas ao Poder Central, paralelamente o grupo dos contestadores se consolidava, defendendo, em bloco a permanência do porto antigo. Se modernizar o porto de Salvador era o desejo de cada peticionário, apresentava-se todavia para os trapicheiros como assunto indesejável. A concretização de algum dos projetos comentados anteriormente implicaria necessariamente a desativação dos trapiches, das alvarengas, enfim das docas de atracação. Por isso, o grupo de trapicheiros contestou as propostas de modernização e defendeu a preservação do porto antigo. Esclarecer a posição contestatória do grupo significa não perder de vista que a atividade de trapicheiro era tradicional, necessária e, sobretudo, lucrativa. A existência de trapiches no porto de Salvador remonta ao período colonial e, ao lado das outras atividades desenvolvidas pelo grupo, representava mais uma alternativa de enriquecimento.

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 de produtos também dos importados. Definitivamente, a expansão do comércio internacional reforçou a importância do porto de Salvador e ampliou o papel do trapiche no processo de entrada e saída de mercadorias, transformando-o em elemento indispensável à continuidade das transações comerciais.

Alves Câmara esclarece o quanto esses trapiches ou empórios eram necessários. Empório comercial de toda a Província, o porto de Salvador recebia quase todos os gêneros de exportação provenientes da região interiorana ou costeira, pelo mar. Permanciam nos trapiches até serem reenviados, por mar, para os mercados externos. O mesmo acontecia com os produtos importados, que chegavam ao porto e eram reexportados para as cidades e vilas do Recôncavo, ou para outras províncias, por via marítima(22).

Trapiches de outras províncias, como por exemplo os do Rio de Janeiro, não tinham importância equiparável aos da Bahia. Ali, os serviços prestados pela Estrada de Ferro Pedro II, facilitavam o trânsito dos gêneros de importação/exportação por via terrestre, sendo o uso do trapiche limitado apenas ao tempo de entrada e saída das mercadorias(23).

Mas, além da função de depósito que os trapiches baia nos exerciam, há outro aspecto a considerar. Trata-se dos lucros que não somente os trapiches, mas as docas e as alvarengas proporcionavam aos seus proprietários, resultantes da sua utilização.

Com efeito, os trapicheiros recebiam pagamento pela ancoragem de navios de longo curso, de cabotagem e de embarcações de pequeno porte; pela armazenagem das mercadorias feitas nos trapiches; pelo transporte dessas mercadorias e de passageiros, realizado através das alvarengas, caso os navios de grande calado não pudessem se aproximar dos ancoradouros.

Por outro lado, a posse simultânea de docas e de embarcações pelo mesmo proprietário constituía-se em mais um fator de vantagem para ele, pois isentava-o das despesas relativas à utilização das dependências do cais. É o que se observava, por exemplo, em relação a Joaquim Pereira Marinho. Trapicheiro, dono de embarcações que faziam principalmente o percurso Salvador — Portugal — Salvador e Salvador — Rio Grande do Sul — Região do Prata — Salvador, dominando o comércio de charque por todo o Norte do país, livrava-se das despesas relativas à armazenagem, ancoragem, etc., exatamente por ser possuidor, simultaneamente, de docas e embarcações(24).

Outro fato a ser esclarecido diz respeito aos investimentos que os trapicheiros direcionavam para as docas de atracação. Fosse na construção ou recuperação de cais, pontes, escadas ou trapiches, quando atingidos por incêndios, deslizamentos de terras, ou mesmo pelo desgaste do tempo, os trapicheiros carreavam razoável soma de capital para aquelas instalações. Na segunda metade do século XIX, por exemplo, época em que os peticionários se movimentavam para modernizar áreas do porto, foram construídos os trapiches União e Caspar(25).

Cabia, entretanto, ao Estado autorizar ou vetar as melhorias ou construções propostas pelos trapicheiros. Como se referiu no capítulo anterior, caso a autorização fosse concedida, os trapicheiros assinavam, junto à Capitania do Porto, o "termo de demolição". Firmava-se através desse termo um compromisso entre Estado e trapicheiro. Os trapiches, pontes e escadas seriam demolidos, sem indenizações, se o Governo promovesse, por meio de concessões a particulares ou a uma companhia, a modernização do porto.

Ora, se as mercadorias importadas e exportadas, os navios e outras embarcações, impreterivelmente, eram forçadas a procurar os trapiches, os cais e as alvarengas; se as modificações nessas instalações eram atribuição dos seus proprietários, o que envolvia gastos; e, ainda se havia a expectativa de testemunhar a derrubada das docas, permitida pelo acordo firmado com o Estado, nada mais razoável do que se afirmar que os comerciantes trapicheiros estivessem contrários à modernização proposta pelo grupo de peticionários. Receosos de perderem o monopólio de armazenagem, atracação e transporte das mercadorias, combatiam os planos, projetos e petições que resultariam na descaracterização do porto antigo.

Na documentação pesquisada, identificamos os nomes de comerciantes e firmas importantes da praça de Salvador que se destacavam como administradores, arrendatários ou proprietários de trapiches, na segunda metade do século XIX, como indica o quadro que se segue. Organizado com base nas informações constantes nas referidas fontes, este quadro representa uma amostragem do universo maior relativo a todos os trapiches e trapicheiros, conforme o Anexo VII.

Observamos, no referido quadro, 24 trapiches e 31 trapicheiros. A não correspondência existente entre os dois números resulta do fato de que muitas vezes vários indivíduos estavam vinculados a um só trapiche. Irmãos, filhos, genros muitas vezes se associavam na exploração de um mesmo trapiche ou doca. Manoel José do Conde, seu filho Manoel José do Conde Júnior e seu genro Manoel José Machado controlavam os trapiches Gaspar e União. Os irmãos Cunhas Bittencourts eram proprietários do trapiche Segundo Xiri, e Francisco Gomes Moncorvo e Augusto Gomes Moncorvo, do trapiche Moncorvo.

Havia inegavelmente uma teia de parentesco e de compadrio que envolvia os proprietários. Tais vínculos estreitavam e fortaleciam os interesses econômicos trapicheiros/trapiches. O material consultado, na maioria das vezes, omitiu o nome do proprietário, arrendatário ou administrador de cada trapiche. Essa omissão, entretanto, não impediu a comprovação do quanto significava ser trapicheiro na Bahia do século XIX, o que era sem sombra de dúvida uma atividade lucrativa. Grande parte de firmas e de comerciantes incluídos na lista de trapicheiros eram "nomes ilustres".

TRAFICANTES DO PORTO DE SALVADOR
1854/1889

87

TRAFICANTE	TRAFICANTE	A T I V I D A D E		POSIÇÃO NA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL
		COMÉRCIO/OUTROS	INDÚSTRIA	
Agostinho Dias Lima (1861)	Meira	importante comerciante	proprietário fábrica de sabão	sócio efetivo
Antonio da Cunha Bittencourt (1857)	29 Xixi	comissário e mercador de fumo	-	sócio efetivo
Antonio de Souza Santos Moreira	Moreira	sócio da firma Santos Moreira e Cia.	-	-
Antonio José da Silva Graça (1857/60)	Corpo Santo	comerciante de fumo	-	-
Antonio Pedroso de Albuquerque	Caia Pedrosa	comerciante comissário açúcar tráfico escravos proprietário navios e paquetes	proprietário "Fábrica Todos os Santos" proprietário terraria "Sede da Estremadura"	sócio efetivo
Augusto Gomes Noncorvo (1854/1875)	Noncorvo	comerciante	-	presidente
Barros Filhos e Cia.	Xixi	mercador de charutos, cigarros e rapé	-	-
Caldas e Ocas Soledade	Barnabé	comerciante proprietários da firma Soledade e Caldas	-	sócio efetivo
Cardoso e Irmãos (1854/1857)	Juliano e Riachuelo	comprador de algodão e carregador p/Valença	proprietária da fábrica de charutos	-
Edvard Bern (1870)	Pilar (20)	importador diversos gêneros	-	membro da Junta Diretora
Francisco da Cunha Bittencourt (1824/55)	Xixi (20)	comerciante de fumo	-	sócio efetivo
Francisco José da Silva Graça (1857/60)	Corpo Santo	comerciante de fumo	-	-
Francisco Lang (1824/55)	Lang	diretor Banco Comercial da Bahia	fundador Cia. dos Fideis	sócio efetivo
Francisco Xavier Machado (1854)	Xico	importante comerciante	-	sócio efetivo
Gomes e Cia. (1875/79)	Gomes (19 e 20)	comércio	-	-
Jacinto José de Souza (1875/79)	Armazém nº 4	comerciante	-	-
João Rodrigues Germano (1875)	Querino	negociante de fumo	-	sócio efetivo
Joaquim da Cunha Bittencourt (1859/60)	Xixi (20)	importador	-	sócio efetivo
Joaquim Lopes de Carvalho (1857/75)	Nono	comerciante acionista do B/Bahia	-	membro da Junta Diretora
Joaquim Pereira de Carvalho (1859/60) e (1872/75/79)	Gomes (20) Pilar (30) Armazém nº 2	comerciante	-	sócio efetivo
Joaquim Pereira Marinho (1875)	Querino	comerciante proprietário de navios acionista Cia. Alvarengas acionista B/Bahia e de outros bancos estabelecidos em Salvador. Proprietário Marinho e Cia. acionista da Cia. Transportes Urbanos, Veículos Econômicos, Bondas de Santo Amaro e Estrada de Ferro Central de Nazaré	-	sócio efetivo
José Lopes Pereira de Carvalho (1870)	Juliano	comerciante acionista B/Bahia e Caixa Filial do B/Bahia	-	sócio efetivo
José Lopes de Silva Lima (1875/80)	Querino (20)	importador de ferro, zinco comissário de açúcar	-	secretário
José Pinto Rodrigues da Costa (1870/1872)	-	comerciante	proprietário de fábrica de sabão	sócio efetivo
Júlio César de Vasconcelos Sarata (1875/89)	Noncorvo	importador de diversos gêneros	-	-
João da Costa da Silva (1873)	Andrade	comerciante de destaque	-	sócio efetivo
Manoel José de Souza (1875/77)	Querino e União	importante comerciante	-	-
Manoel José do Conde Junior (1882)	Gomes e União	sócio da firma Conde Filho e Cia. importador de farinha de trigo e exportador de açúcar e couros proprietário de imóveis e navios	-	-
Manoel José do Conde Junior (1882)	Gomes	importador de mercadorias para consumo sócio da firma Conde Filho e Cia.	-	sócio efetivo
Manoel de Souza Campos (1877)	Xixi	sócio da firma Meralim e Campos acionista da Empresa Trilhos Urbanos	-	sócio efetivo
Querino e Gomes (1874/...)	Gomes (19 e 20)	sócio da firma Gomes e Cia. importante comerciante, participou do Conselho da Direção do Banco Bahia Diretor Caixa Econômica	-	-

Fonte: CALMON, Francisco. *Os Bancos e o Comércio da Bahia: elementos para história da 1854-1889*. Belo Horizonte, 1978.

RELATÓRIOS da Junta Diretora da Associação Comercial da Bahia de 1869-1910.

SILVA, J. A. *A Bahia no século XIX: o comércio e a economia*. Rio de Janeiro: 1989. Agentes econômicos na Bahia

Relatório do Conselho de Comércio e Indústria, 1879/80.

Relatório da Presidência da Província, Série 1878.

tres", "grandes capitalistas da época", "importantes comerciantes", "negociantes de grande nomeada e elevado conceito", como se expressou Gôes Calmon em Vida econômico-financeira da Bahia.

Todos eles ligavam-se ao comércio, e um número mais reduzido dedicava-se também às atividades industriais e financeiras. O quadro é importante para mostrar o peso assumido por esses trapicheiros no espaço sócio-econômico local. Nesses 37 anos (1854/1891), que caracterizamos como período reivindicatório, grande parte dos trapicheiros eram indivíduos influentes, desempenhando papel de grande importância no comércio local e na ACB.

A promulgação do Decreto nº 1746, de 13 de outubro de 1869, regularizando a construção de docas e armazéns nos diversos portos do Império, produziu efeitos contraditórios. Acelerou e intensificou, como foi visto a ação dos peticionários e, ao mesmo tempo, contribuiu para arregimentar a ação dos contestadores pela preservação dos cais, dos trapiches e das alvarengas.

Antônio Pedroso Albuquerque, Joaquim Pereira Marinho, Augusto Gomes Moncorvo, José Pinto Rodrigues da Costa e Manoel José de Magalhães foram comerciantes trapicheiros que investiram contra as propostas de Antônio Francisco Lacerda, Paulo Ferreira Monteiro, Francisco Sampaio Viana, Joaquim de Castro Guimarães e, logo em seguida, contra a dos Irmãos Ferreiras(26).

É perfeitamente visível, no mapa da área portuária anteriormente analisado, que o plano inicial dos peticionários, "construir docas e alargar a parte da Cidade Baixa compreendida entre a Alfândega e a Praça do Comércio", focaria em cheio na área onde se localizava grande parte dos cais e trapiches. Da mesma forma, atingiriam essas instalações os planos da Bahia Docks Company Limited — "construir uma grande doca entre Água de Meninos e o Largo do Pilar".

A concretização de qualquer um dos projetos acarretaria inevitavelmente a antiga estrutura do porto e representaria, como já foi dito, a desativação dos cais, dos trapiches e das alvarengas. Itens do Decreto nº 1746, de 13 de outubro de 1869, e que se repetem no Decreto nº 4695, de 15 de fevereiro de 1871, concedendo aos Irmãos Ferreiras autorização para modernizar o porto de Salvador, comprovam esta afirmativa.

"O Governo concede à companhia o direito de desapropriação, na forma do Decreto nº 1664 de 27 de outubro de 1885 dos terrenos, prédios e benfeitorias particulares que se acharem nos lugares necessários à construção das

docas e mais obras de suas dependências"(27).

"A companhia terá direito de perceber, pelo serviço do cais das docas, do embarque e desembarque das bagagens as mesmas tarifas atualmente estabelecidas pela Companhia da Doca da Alfândega do Rio de Janeiro"(28).

Se algum dos planos fosse realizado, fatalmente estariam comprometidos os interesses de todos os comerciantes trapicheiros que agiam naquela área. Por isso mesmo, protestaram em bloco, a ponto de o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas relatar que "as docas do porto da Província da Bahia tem sido assunto para grande contestação por parte dos trapicheiros do mesmo porto que, na concessão, enxergaram ofensa a seus interesses e recorreram para o Conselho de Estado"(29).

Embora a documentação pesquisada não forneça dados sobre o comportamento do grupo frente aos demais projetos, somos levados a crer que a luta não sofreu solução de continuidade, nas décadas subsequentes. A análise do plano Cox permite-nos captar os antagonismos que se levantaram entre trapicheiros e peticionários. A área pretendida pelo proponente — Jequitais e Água de Meninos — não era exatamente a que concentrava maior número de trapiches e cais. Mas a construção de uma doca em moldes avançados iria incomodar todos os trapicheiros, vez que teriam de concorrer com um porto projetado e bem equipado. Naturalmente, os navios dariam preferência àquela doca que lhes oferecesse maior segurança e rapidez, para embarque/desembarque de mercadorias e passageiros. Assim, os trapicheiros viam-se prejudicados e, acreditamos que por isso, boicotaram o plano Cox, o que provavelmente concorreu para que ele fosse indeferido.

Também os desentendimentos ocorridos entre trapicheiros e a firma Wildberger e Cia., na última década do século XIX, com prova que a ação dos trapicheiros foi fator decisivo no fracasso das tentativas de modernização do porto de Salvador. Visando reduzir as despesas com armazenagem e transporte, no porto de Salvador, essa firma comprou um veleiro para transportar piaçava e madeira diretamente dos rios Pardo e Jequitinhonha para o porto de Le Havre. Logo que os trapicheiros tomaram conhecimento do fato, assumiram, unidos, posição de protesto às pretensões de Wildberger e Cia.. Alegavam sobretudo, que lhes estavam tirando as oportu

nidades de ganho. Obtiveram êxito com as reclamações, e a firma foi obrigada a vender o veleiro(30).

Ao contrário dos peticionários, o grupo de contestadores foi conservador e coeso em relação à modernização do porto. Esse conservadorismo deve ser interpretado à luz da própria situação vivida por eles e exprimia, acima de tudo, uma específica reação de autodefesa. A dependência econômica, a descapitalização da Província e o procedimento dos poderes constituídos, que aguçou o individualismo dos peticionários, funcionaram como reforço à postura conservadora e coesa dos contestadores. Como o Estado e os comerciantes peticionários, eles estavam conscientes de que o porto antigo emperrava a expansão do capitalismo e que, por isso mesmo, urgiam mudanças.

Mas, os trapicheiros estavam também cientes, através do "termo de demolição", de que o poder público nada lhes assegurava, caso acontecesse a modernização do porto. Naturalmente, os interesses ali estabelecidos não seriam defendidos.

As incertezas, os riscos de perder as rendas que obtinham dessas atividades, a quantidade e o prestígio dos trapicheiros, aliados à importância do trapiche para a sobrevivência das transações comerciais, tudo isto fortaleceu o grupo de contestadores, que agiu coeso e homogêneo em torno de um objetivo comum: conservar as docas de atracação. Em outras palavras, empenharam-se pela manutenção dos trapiches, dos cais e das alvarengas existentes.

REFERÊNCIAS

1. GUIMARÃES, Alberto Passos. Quatro séculos de latifúndio. 4ed. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977. p. 168.
2. COSTA, Emília Viotti da. Da Monarquia à República; momentos decisivos. 2ed. São Paulo, Ciências Humanas, 1979. p. 184.
3. GUIMARÃES, Alberto Passos. Quatro séculos..., op. cit., p. 168.
4. STEIN, Stanley J. Origens da evolução da indústria textil no Brasil 1850-1950. Rio de Janeiro: Campus, 1979. p. 69/73.
5. Idem. p. 73.
6. CRISPIM, Richard. Grã-Bretanha e o início da Modernização no Brasil. São Paulo, Brasiliense, 1973. p. 40.
7. Idem. p. 40.
8. TAVARES, Luís Henrique Dias. História da Bahia. Salvador, Centro Editorial e Didático da UFBA., 1974, p. 203.
9. OLIVEIRA, Waldir Freitas. A industrial cidade de Valença: um estudo de industrialização na Bahia do século XIX. Trabalho em elaboração.
10. STEIN, Stanley J. Origens da... op. cit. p. 73.
11. SANTOS, Mário Augusto da Silva. Os salvadores da Bahia: seu papel conservador na Primeira República. Salvador, 1974. (mimeog.).
- MONTEIRO, Tânia Penido. Portugueses na... cap. III.
12. AZEVEDO, Thales de. Classes sociais... op. cit. p. 157/8.
- NETO, Zahidê Machado. Estrutura social dos dois Nordeste na obra literária de José Lins do Rego. Salvador, UFBA., 1971. p. 25.
- SANTOS, Mário Augusto da Silva. Comércio português... op. cit. p. 143.
13. Utilizamos o termo classe no seu sentido mais amplo e por considerar que, o presente estudo relaciona-se com uma sociedade cronologicamente moderna.

14. AZEVEDO, Thales de e LINS, E. Q. Vieira. História do Banco da Bahia, 1850/1958. Rio de Janeiro, José Olympio, 1969. p. 17.
15. Idem. p. 85/6.
16. Presidência da Província. Série Agricultura. Fábricas. Maço 4603, 1839/1889. A.P.E.Ba. Seção Histórica.
17. Idem. Maço 4603.
18. RELATÓRIO da Junta Diretora da Associação Comercial da Bahia. 24/02/1887. Anexo nº 10. p. 67.
19. AZEVEDO, Thales de. História... op. cit. p. 167.
20. TEIXEIRA, Marli Geralda. Nós os batistas; uma estudo de história das mentalidades. Tese de doutoramento (em elaboração).
21. FALLA do Presidente da Província. Bahia. 25/03/1848 p. 49 e em 4/7/1849 p. 52.
22. CÂMARA, Antônio Alves. A Bahia... op. cit. p. 43.
23. Idem. p. 43.
24. ~~MONTEIRO~~ ~~Manoel~~ ~~Pedro~~. Os portugueses... Nos capítulos IV e V, respectivamente, encontra-se informações sobre os portugueses na Bahia, onde figura Joaquim Pereira Marinho e outros portugueses como proprietários de embarcações.
25. CALMON, Francisco Marques de Gões. Vida econômico-financeira... op. cit. p. 82.
26. CÂMARA, Antonio Alves. A Bahia... op. cit. p. 47.
27. BAHIA. Inspeção Federal dos Portos, Rios e Canais... op. cit. p. 7.
28. Idem. p. 7.
29. RELATÓRIO do Ministro e Secretário dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. 1872. p. 153/4/5.
30. WILDBERGER, Arnold. Notícia Histórica de Wildberger e Cia. 1829/1942. Bahia. Beneditina, 1942.

CONCLUSÃO

Sem êxito, mas persistentemente, parte da burguesia comercial baiana empenhou-se em modernizar o espaço portuário de Salvador. Quatorze projetos foram submetidos à apreciação do poder público, mas nenhum deles foi realizado. Todos ficaram no papel.

Para investigar as razões do fracasso desse esforço de modernização, na Bahia - numa época que todo o país se modernizava - analisamos, em primeiro lugar, a importância do porto de Salvador no contexto do sistema capitalista internacional e no plano da economia local, desde os primórdios da colonização ao final do Segundo Império. Porém, a constatação de que o porto baiano desempenhou papel preeminente na economia mercantil brasileira não foi suficiente, por si só, para esclarecer a questão. Ao contrário, a importância do porto baiano deveria ter atuado no sentido de impulsionar as transformações técnicas necessárias ao melhor desempenho do comércio. Mas, isso não aconteceu.

Ainda em busca de indicadores mais seguros, reconstituímos o aspecto físico da área portuária. Verificamos que a aquele espaço era bastante fracionado, composto de várias docas de atracação. Cada uma dessas docas era propriedade privada de comerciantes trapicheiros, sediados em Salvador. Investigamos, ainda, quem eram os autores dos projetos de modernização do porto. Concluimos que eles procediam da alta burguesia local, interessada em resolver os velhos e graves problemas de atracação e armazenagem.

Identificamos, portanto, no seio da burguesia, dois grupos em conflito: o primeiro, que chamamos de peticionários, caracterizava-se por uma manifesta disposição de modernizar o porto, de dotá-lo com os recursos e técnicas mais modernas da época. O grupo dos contestadores, os trapicheiros, ao contrário, opunha-se persistentemente aos anseios dos peticionários.

Peticionários e contestadores estavam ligados às mesmas atividades econômicas, vivendo das mesmas fontes de renda, vivenciando os mesmos problemas, mas procurando resolvê-los por caminhos diferentes: os primeiros entendendo que a solução dependia da modernização; os segundos desejando a permanência do porto em seu estado "natural". Os interesses contrários, no interior daquela fração de classe, foram os grandes responsáveis pelo fracasso dos projetos. A complexa situação local iria definitivamente inibir a ação do Estado e dificultar a penetração do capital estrangeiro, no que diz respeito à modernização do porto.

O Estado, carente de mecanismos de regulamentação que evitassem tais choques, não se manifestou capaz de definir-se, evitando desentender-se com esse ou aquele grupo. A superposição - tanto cronológica quanto geográfica - de projetos revelou o individualismo e a falta de coesão do grupo peticionário, dificultando uma decisão concreta do poder público. O Estado, que representava os interesses dos produtores, estava econômica e financeiramente comprometido com os comerciantes peticionários. Por outro lado, e pelas mesmas razões, não queria se indispor com o grupo dos contestadores.

O capital estrangeiro, que era disponível e que revelou interesse em modernizar o porto de Salvador, foi barrado pelos atritos da burguesia comercial. Os capitalistas externos estavam ao mesmo tempo ligados aos dois grupos. Ambos eram veículo de penetração desse capital na economia provincial.

Dentro de toda esta complexidade, consideramos que o grupo dos contestadores representou, ao lado de todas as razões anteriormente apontadas, o freio incontestável ao processo de modernização do porto. Esse grupo representava um expressivo contingente, unido e coeso. Além do mais, encontrou ambiente propício para empreender sua luta: a indefinição do Estado em relação aos projetos e o individualismo dos peticionários garantiram-lhes espaço suficiente para defender a permanência dos cais, dos trapiches e das alvarengas.

A superação dessas contradições tornou-se possível ao iniciar-se o século XX, devido à nova configuração do capitalismo internacional, à substituição, no Brasil, do regime monárquico pelo republicano e à expansão do cacau no Sul da Bahia. Os países exportadores de capital, já em fase de acirrada competição,

aumentaram o volume do capital direcionado para as áreas periféricas, sobretudo para o setor de serviços básicos. Entre 1860 e 1902, apenas 2% dos investimentos estrangeiros encaminharam-se para o setor portuário nacional, contrastando com a percentagem de 15%, no período 1903/1913.*

As transformações a nível internacional casaram-se com os acontecimentos no plano nacional. Embora a substituição do regime monárquico pelo republicano não significasse profundas mudanças na composição de forças, traria, todavia, dados novos capazes de superar, no plano da questão portuária baiana, os antigos entraves que até então estiveram presentes. O estado desempenhou papel significativo nas obras de modernização do porto, em função de interesses econômicos e de prioridades ligadas à modernização das capitais. As obras portuárias seriam, enfim facilitadas pela instalação do sistema federalista, na medida em que se abriam espaços à projeção dos interesses locais. Por outro lado, o programa de investimentos públicos, nos primeiros anos do século XX, adquiriu vulto, voltado principalmente para a realização de grandes obras de infra-estrutura, especialmente em São Paulo e Rio de Janeiro. A forma desses centros impôs um modelo, que passou a ser copiado pelas outras cidades brasileiras, incluindo-se Salvador.

Consideremos, ainda, que o cacau, gradativamente, passou a comandar a pauta das exportações baiana, reativando os negócios e injetando novo estímulo à enfraquecida economia local. Nestes termos, o porto de Salvador, exportador desse produto, exigia providências no sentido de compatibilizá-lo com a nova conjuntura política e econômica que se esboçava.

Todos esses fatores mencionados abriram caminho para decisões concretas quanto a modernização do porto baiano. A análise da nova fase que se configura — a da realização efetiva das obras planejadas — escapa aos limites deste trabalho. Deve ser objeto de estudos cuidadosos e profundos. Esta dissertação terá atingido o seu objetivo, se se constituir em estímulo suficiente para apontar caminhos nessa direção.

*CASTRO, Ana Célia. Empresas... op. cit. p. 82.

FONTES DOCUMENTAIS E BIBLIOGRAFIA

1. MANUSCRITOS

- 1.1. Arquivo do Estado da Bahia - Seção Histórica - Trapiques — Presidência da Província — Série Viação (6 maços)
Maço nº 4937 — 1860/1861
Maço nº 4937/1 — 1824/1859
Maço nº 4932/2 — 1875/1879
Maço nº 4938 — 1825/1889
Maço nº 4938/1 — 1869/1910
Maço nº 4938/2 — 1880/1889
- 1.2. Arquivo do Município da Cidade de Salvador — Atas da Câmara Municipal (1800 a 1899).
- 1.3. Associação Comercial da Bahia (Biblioteca) — Livros de Atas da ACB (1851 a 1860 — 1860 a 1869 — 1869 -- 1882).

2. IMPRESSOS

- Relatórios do Ministério da Agricultura Comércio e Obras Públicas de 1869 a 1889.
- Falla do Presidente da Província de 1848 a 1889. (IGHBa.) e (AEBa.).
- Anais da Assemblêa Provincial da Bahia de 1872 a 1889 (IGHBa.).
- Relatórios da Junta Diretora da Associação Comercial da Bahia de 1869 a 1910 (ACB).
- Almanaque Administrativo, Mercantil e Industrial da Bahia, (org.) Camilo de Lellis Masson. Bahia, Lellis Masson e Cia. Biblioteca Nacional. Rio de Janeiro. (1854—59—58—60—63—72—81).
- Jornais: Correio da Bahia (1871 a 1878), Diário de Notícias (1875 a 1900) e Diário da Bahia (1869 a 1889).
- Coleção de leis, decretos, contratos e demais atos referentes ao porto da Bahia. Inspectoria Federal de Portos, Rios e Canais. Salvador, s/d. Miscelânea. 7. (IGHBa.).

- Subsídio para a História da Associação Comercial da Bahia. Comemoração do 1º centenário 1817—1917. Bahia, Duas Américas. 1917.

3. BIBLIOGRAFIA

- ALMEIDA, Rômulo. Traços da história econômica da Bahia no último século e meio. Planejamento, Salvador, 5(4): 19-54, out/dez. 1977
- ARAÚJO, Ubiratan Castro. A Bahia econômica e social. Salvador, Secretaria do Planejamento Ciência e Tecnologia, 1978 (A inserção da Bahia na evolução nacional, 1).
- ATHAYDE, Johildo Lopes de. La ville de Salvador ou XIX e siècle: aspects démographiques. (D'après les registres paroissiaux), Paris, 1975 (Tese de doutorado mimeografada).
- AUGEL, Moema Parente. Visitantes estrangeiros da Bahia oitocentista. São Paulo: Cultrix; (Brasília): INL, 1980.
- AZEVEDO, Thales de. Classes Sociais e Grupos de Prestígio. In _____. Ensaio de Antropologia Social. Salvador, UFBA., 1959.
- AZEVEDO, Thales de e LINS, E.Q. Vieira. História do Banco da Bahia, 1858-1958. Rio de Janeiro, José Olympio Editora, 1960.
- BOXER, C.R. A idade de ouro do Brasil. 2ed. São Paulo, Nacional, 1969.
- CALMON, Francisco Marques de Góes. Vida econômico-financeira da Bahia: elementos para a história de 1808-1889. Salvador. Fundação de Pesquisas - CPE, 1978.
- CÂMARA, Antonio Alves. A Bahia de Todos os Santos com relação aos melhoramentos do seu porto. 2ed. Rio de Janeiro. Leuzinger. 1911.
- CARDOSO, Ciro Flamarion S. Os métodos da História/Ciro Flamarion S. Cardoso e Hector Perez Brignoli; tradução de João Maria. Rio de Janeiro, Graal, 1979.
- CARDOSO, Fernando Henrique e FALETTO, Enzo. Dependência e desenvolvimento na América Latina; ensaio de interpretação sociológica. 3ed. Rio de Janeiro, Zahar, 1979.
- CASTRO, Ana Célia. As empresas estrangeiras no Brasil 1860-1913. Rio de Janeiro, Zahar, 1979.
- COX, Edmund Penley. Docas da Bahia. Imprensa Popular, 1888. (IGHBa.).
- CIGNOLI, Alberto. Nota sobre Estado y espacio (capitalista). In: UFPA. (org.). Textos de Debate 2. João Pessoa, UFPA / Centro de Ciências Humanas Letras e Artes, 1982. pp 94-103.

- COSTA, Emília Viotti da. Da Monarquia à República; momentos decisivos. 2ed. São Paulo, Ciências Humans, 1979.
- COSTA PINTO, L.A. Modernização e Desenvolvimento. In: COSTA PINTO, L.A. e BAZZANELA, W. (org.). Teoria do Desenvolvimento. Rio de Janeiro, Zahar, 1967.
- DUARTE, Nestor. A ordem privada e a organização política Nacional. 2ed. São Paulo, Nacional, 1966.
- FAORO, Raymundo. Os donos do poder; formação do patronato político brasileiro. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo. Porto Alegre, Globo, 1975. 2 vols.
- FAUSTO, Boris. Expansão do café e política cafeeira. In: História Geral da Civilização Brasileira. Tomo III: O Brasil Republicano. v. 1. Estrutura de poder e economia (1889-1930). 2ed. São Paulo, Difel, 1977. pp. 193-248.
- FERREIRA, Manoel Jesuino. A Província da Bahia. Rio de Janeiro, Nacional, 1875.
- FREYRE, Gilberto. Vida Social no Brasil nos meados do século XIX. 2ed. Rio de Janeiro. Artenova, 1977.
- GOULART, Maurício. O problema da mão de obra; o escravo africano. In: História Geral da Civilização Brasileira. Tomo I: A época colonial. v. 2. Administração, economia e sociedade. 4ed. São Paulo. Difel, 1977. pp. 183-191.
- GRAHAN, Richard. Grã-Bretanha e o início da Modernização no Brasil. 1850-1914. São Paulo, Brasileira, 1973.
- GUIMARÃES, Alberto Passos. Quatro séculos de latifúndio. 4. ed. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977.
- HERNÁNDEZ-ALARCÓN, Eduardo. Urbanization and modernization in Costa Rica during the 1880s. In: Revolution in the Americas. v. 6. 1979. pp. 130-151.
- LAPA, José Roberto do Amaral. A Bahia e as Carreiras da Índia. São Paulo, Nacional, 1968.
- _____. Memória sobre a mad Nossa Senhora da Conceição (Bahia 1755-1763). Estudos históricos, 2:31, dez. 1969.
- LEVINE, Robert. Pernambuco e a federação brasileira, 1889-1937. In: História da Civilização Brasileira. Tomo III: O Brasil Republicano. v. 1. Estrutura de poder e economia (1889-1930). 2ed. São Paulo, Difel, 1977. pp. 122-152.
- MARIANI, Clemente. Análise do problema econômico baiano. Planejamento, Salvador, 5(4): 55, out/dez. 1977.
- MATTEOSO, Kátia M. de Queirós. Bahia: a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX. São Paulo, Hucitec; Salvador, Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1978.

- MAXWELL, Kenneth. A devassa da devassa. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1978.
- MONTEIRO, Tânia Penido. Portugueses na Bahia na segunda metade do século XIX; imigração e comércio. Dissertação de mestrado. Salvador, UFBA., 1982 (mimeog.).
- NETO, Zahidê Machado. Estrutura Social dos Dois Nordeste na obra Literária de José Lins do Rego. UFBA., Bahia, 1971.
- OLIVEN, Rubem George. Urbanização e mudança social no Brasil. Petrópolis: Vozes, 1980.
- PANG, Eul-Soo. Tecnologia e escravocracia no Brasil durante o século XIX; uma reinterpretação. São Paulo, 1981. 132 p. Separata de Anais do Museu Paulista, São Paulo, 30:55-132, 1980/81.
- _____. Coronelismo e oligarquias, 1889-1943: a Bahia na Primeira República Brasileira. Rio de Janeiro, Civ. Brasileira, 1979.
- _____. Modernization and slavocracy in nineteenth century Brazil. Journal of Interdisciplinary History, 9 (Spring 1979): 667-88.
- PERUCCI, Gadiel. A República das Usinas; um estudo de História social e econômica do Nordeste, 1889-1930. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1978.
- PINHO, Wanderley. História Social da Cidade do Salvador 1549-1650. Prefeitura Municipal da Cidade do Salvador, 1968.
- PINTO, Virgílio Noya. Balanco das transformações econômicas no século XIX. In: MOTA, Carlos Guilherme (org.). Brasil em Perspectiva. 8ed. São Paulo, Difusão Europeia do Livro, 1977.
- PRADO Jr., Caio. História Econômica do Brasil. 23ed. São Paulo, Brasiliense, 1980.
- QUADROS, Consuelo Novais G. de. Formação do Regionalismo no Brasil: Bahia e São Paulo no século XIX. Salvador, UFBA., 1977. (Centro de Estudos Baianos, 77)
- REIS FILHO, Nestor Goulart. Evolução Urbana do Brasil 1500-1720. São Paulo. Ed. da Universidade de São Paulo, 1968.
- RIDINGS, Eugene W. Elite Conflict and cooperation in the Brazilian Empire: the case of Bahia's businessman and planters. Luso-Brazilian Review 12(1): 80-99, 1975.
- RIBEIRO Jr., José. Colonização e monopólio no Nordeste brasileiro; a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, 1759-1789. São Paulo, Hucitec, 1976.

SANTOS, Mário Augusto da Silva. Comércio português na Bahia 1870-1930; centenário Manoel Joaquim de Carvalho. Salvador, Irmao Paulo, 1977.

_____. Associação Comercial da Bahia na Primeira República: um grupo de pressão. Dissertação de mestrado. Salvador, UFBA., 1973 (mimeog.).

SANTOS, Milton. O Centro da Cidade do Salvador. Estudo de Geografia Urbana. Bahia. UFBA., 1959.

SANTOS, Theotônio. Conceitos de Classes Sociais. Petrópolis, Vozes, 1982.

SEPLANTEC/Ba. Fundação CPE. A inserção da Bahia na evolução nacional. 1a. etapa: 1850-1889. v.1. A Bahia no século XIX, 1978.

_____. v.2. Atividades Produtivas, 1978.

_____. v.3. Comércio, 1979.

_____. v.5. Agentes econômicos na Bahia no século XIX, 1979.

SILVA, Maria Beatriz Nizza da. A primeira gazeta da Bahia; a cidade d'ouro do Brasil. São Paulo, Cultrix, 1978.

SINGER, Paul. O Brasil no contexto do capitalismo internacional 1889-1930. In: História Geral da Civilização Brasileira. Tomo III: O Brasil Republicano. v.1. Estrutura de poder e economia. (1889-1930). ed. São Paulo, Difel, 1977. pp. 345-390.

SPINOLA, Celso. Portos do Estado da Bahia. Ed. Especial do Diário Oficial. Salvador, Imprensa Oficial, 1923.

STEIN, Stanley J. Origens da evolução da indústria textil no Brasil 1850-1930. Rio de Janeiro, Campus, 1979.

STOLS, Eddy. A Companhia de Ostende e os portos brasileiros. Estudos históricos, 5-26, Jan., 1966.

TAVARES, Luiz Henrique Dias. História da Bahia. Salvador. Centro Editorial e Didático da UFBA., 1974.

VILHENA, Luís dos Santos. A Bahia no século XVIII. Bahia, I tapuá, 1964, v.1.

WILDBERGER, Arnold. Notícia histórica de Wildberger e Cia. 1829-1942, Bahia, Feneditina, 1942.

A N E X O S

Rapporto mensal de movimento do Tráfico de Caca

Semestre de Junho a Dezembro de 1870	Caca				Fumo		
	Entradas	Saídas	Entradas	Saídas	Entradas	Saídas	Saídas
Existencia em 30 de Junho pp.	1007	~	8	224	5	120	2
Entradas de Junho a Dezembro	105	~	40	17951	14	296	~
Soma	331	~	52	18175	17	416	2
Saídas de Junho a Dezembro	288	~	45	9649	12	416	~
Existencia em 31 de Dezembro	43	~	9	8526	5	~	2

Bahia 2 de Janeiro de 1871

O Administrador.

[Signature]

ANEXO II

Mapa trimestral das mercadorias entradas e saídas do 1.º de Julho a 31 de Dezembro de 1876.

<i>Freguesia do Carmo</i>	<i>Assucar</i>				<i>Algodão</i>	<i>Tabaco</i>	
	<i>Caixas</i>	<i>Fardos</i>	<i>Barricas</i>	<i>Sacos</i>	<i>Sacos</i>	<i>Fardos</i>	<i>Pollos</i>
<i>Entradas em 1.º de Julho de 1876</i>	2	1	100	57	105	7	—
<i>Saídas de 1.º de Julho a 31 de Dezembro</i>	105	—	269	7457	—	—	—
<i>Saldo</i>	103	1	369	7514	105	7	—
<i>Saídas de 1.º de Julho a 31 de Dezembro</i>	59	1	368	4702	32	3	—
<i>Entradas em 1.º de Janeiro de 1877</i>	48	—	21	2812	73	4	—

Patia, 2 de Janeiro de 1877.

Julio Cesar de Paes Pereira
admo

Arrematação nº 9

Balanço Summário do 1.º de Junho a 31 de Outubro 1876

	Café	Canha	Aguardente			Milho	Oleas recins	Pedras amoleis	Ticum
	Sacos	Sacos	Piquetes	meios	Bales	Sacos	Sacos	Quantos	Volume
Existência em 30 de Junho	266	427	27	33	7	300	114	250	48
Arrematação do 1.º de Junho a 31 de Outubro	6220	11448	40	4	4	300	50	4	114
Arrematação do 1.º de Junho a 31 de Outubro	6486	11935	67	33	7	600	164	250	92
Arrematação do 1.º de Junho a 31 de Outubro	4057	10183	60	4	4	600	100	4	83
Arrematação para a 1.ª Sem. 77	2429	1752	7	33	7	4	364	250	29
Arrematação	6486	11935	67	33	7	600	164	250	92

Bahia 11 de Janeiro de 1877

Pelo Admin.
Auto. Fun. do Recaud.

ANEXC IV

Mayra dos Gens e entidades e Sahidos do Traj albandegado União, de 1.º de Janeiro a 30 de Junho de 1880.

[illegible]
$$\begin{array}{r} 20891 \\ 33442 \\ \hline 54333 \\ 43762 \\ \hline 10572 \end{array}$$

Bahia 30 de Junho de 1889
 Manoel de Almeida
 / Diretor

DECRETO N. 1.746 — de 13 de Outubro de 1869

Autorisa o Governo a contratar a construção, nos diferentes portos do Imperio, de docas e armazens para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação.

Hei por bem Sanccionar e Mandar que se execute a seguinte Resolução da Assembléa Geral:

Art. 1.º Fica o Governo autorizado para contractar a construção nos diferentes portos do Imperio, de docas e armazens para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação, sob as seguintes bases:

§ 1.º Os emprezarios deverão sujeitar á approvação do Governo Imperial as plantas e os projectos das obras que pretenderem executar.

§ 2.º Fixarão o capital da empresa, e não poderão augmental-o ou diminuir-o sem autorização do Governo.

§ 3.º O prazo da concessão será fixado conforme as difficuldades da empresa, não podendo ser, em caso nenhum, maior de 90 annos. Findo o prazo ficarão pertencentes ao Governo todas as obras e o material fixo e rodante da empresa.

§ 4.º A empresa deverá formar um fundo de amortização por meio de quotas deduzidas de seus lucros liquidos, e calculados de modo a reproduzir o capital no fim do prazo da concessão.

A formação desse fundo de amortização principiará, o mais tardar, 10 annos depois de concluidas as obras.

§ 5.º Os emprezarios poderão perceber, pelos servioes prestados em seus estabelecimentos, taxas reguladas por uma tarifa proposta pelos emprezarios e approvada pelo Governo Imperial.

Será revista esta tarifa pelo Governo Imperial, de cinco em cinco annos; mas, a redução geral de taxas só terá logar quando os lucros liquidos da empresa excederem a 12 %.

§ 6.º Poderá o Governo conceder ás companhias de docas a faculdade de emitir titulos de garantia das mercadorias depositadas nos respectivos armazens, conhecidos pelo nome de "warrants". Em regulamento especial deverá estabelecer as regras para a emissão destes titulos e seu uso no Imperio.

§ 7.º O Governo poderá entregar as companhias de docas o serviço de capatazias e de armazenagem de mercadorias.

Expedirá, neste caso, regulamentos e instruções para estabelecer as relações da companhia com os empregados encarregados da percepção dos direitos das alfandegas.

§ 8.º Em cada contracto estipulará o Governo as condições que julgar necessarias para assegurar a mais minuciosa e exacta fiscalisação e arrecadação dos direitos do Estado.

§ 9.º Ao Governo fica reservado o direito de resgatar as propriedades da companhia, em qualquer tempo, depois dos dez primeiros annos da sua conclusão.

O preço do resgate será fixado de modo que, reduzido a apolices da divida publica, produza uma renda equivalente a 8 % de todo o capital effectivamente empregado na empresa.

§ 10. Os emprezarios poderão desapropriar-se, na forma do Decreto n. 1.664 de 27 de Outubro de 1855, as propriedades e benfiteos pertencentes a particulares, que se acharem em terrenos necessarios á construção das suas obras.

§ 11. O Governo terá sanccionar a execução e o custo das obras, para assegurar o exacto cumprimento dos contractos que houver estabelecido.

§ 12. Os armazens das docas, construidos pela empresa, e para as todas as mercaderias e valores concedidos por lei aos armazens alfandegados e entreposto.

§ 13. As empresas estrangeiras serão obrigadas a ter representantes nas localidades em que tiverem seus estabelecimentos, para tratarem directamente com o Governo Imperial. As questões que se suscitarem entre o Governo e os emprezarios, a respeito dos seus direitos e obrigações, poderão ser decididas no Brasil por arbitros, um dos quaes será de nomeação do Governo, e outro do emprezario, e o terceiro por accordo de ambas as partes ou sorteado.

Art. 2.º Ficam revogadas as disposições em contrario.

Joaquim Antão Fernandes Leão, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios de Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em 13 de Outubro de 1869, 48.º da Independência do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador. — Joaquim Antonio Fernandes Leão

DECRETO N. 4695 — de 15 de Fevereiro de 1871

Concede aos Bachareis Francisco Ignacio Ferreira e Manoel Jesuino Ferreira ou á companhia que organisarem, autorisação para construírem docas e outros melhoramentos no porto da provincia da Bahia.

Attendendo ao que Me requereram os Bachareis Francisco Ignacio Ferreira e Manoel Jesuino Ferreira e conformando-Me com o Parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado de 28 de Outubro do anno passado, Hei por bem, na fórma do Decreto n. 1746 de 13 de Outubro de 1869, Conceder-lhes ou á companhia que incorporarem, autorisação para construírem no porto da provincia da Bahia docas e outros melhoramentos segundo as plantas juntas á petição inicial dos emprezarios, datada de 3 de Novembro do anno findo, sob as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Dr. João Alfredo Corrêa de Oliveira, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio e interinamente dos da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em 15 de Fevereiro de 1871, 50^a da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

João Alfredo Corrêa de Oliveira

Clausulas a que se refere o Decreto n. 4695, desta data

I

O Governo Imperial concede aos Bachareis Francisco Ignacio Ferreira e Manoel Jesuino Ferreira ou á companhia que organisarem, autorisação para construírem no porto da Capital da Bahia docas e armazens para carga, descarga, guarda e conservação das mercaderias de importação e exportação, e bem assim outras obras connexas de utilidade para as plantas juntas á sua petição inicial, sellada em 3 de Novembro ultimo.

II

A incorporação da companhia deverá verificar-se dentro do prazo de dois annos, contados da data da promulgação do Decreto da concessão, sob pena de caducar a mesma concessão, salvo caso de força maior, devidamente provado perante o Governo e por este julgado, mediante consulta da Secção competente do Conselho de Estado.

III

O fundo capital da companhia será de 8.000.000\$ e não poderá ser augmentado ou diminuido sem authorisação do Governo.

IV

O Governo concede á companhia o direito de desapropriação, na fórma do Decreto n. 1664 de 27 de Outubro de 1855 dos terrenos, prédios e bem-feitorias particulares, que se acharem nos logares necessários á construcção das dócas e mais obras de suas dependencias.

V

As obras e os trabalhos que a companhia obriga-se a executar consistirão:

1.º No alargamento, por meio de aterros, guarnecidos do cães até ao forte de S. Marcello, da parte da cidade baixa, comprehendida entre a Alfandega e a Praça do Commercio;

2.º Na formação, nesse espaço, de cinco canaes ou dócas com 30 a 50 metros de largura, pelo menos, e a profundidade necessaria para a fluctuação em toda a maré, e em qualquer tempo, de navios de oito metros de calado;

3.º Na construcção de cães e molhes com todo o material necessario ao embarque e desembarque de passageiros e mercadorias;

Os muros exteriores do cães serão convenientemente protegidos contra a acção das vagas;

4.º Na construcção de telheiros e grandes armazens para deposito das mercadorias que tiverem de se demorar nas dócas;

5.º Na collocação do material fixo e na aquisição do material movel necessario ao serviço das dócas nas condições dos melhores de Londres;

6.º No alargamento, por meio de aterros, amparados por muros de cães, da parte da cidade baixa que vai da Praça do Commercio até á estação de Jequitaiá;

7.º Na construcção de uma muralha da altura de 2^m.50, armada de pilas, afim de separar o terreno das dócas e suas dependencias dos vizinhos, de modo que só se possa entrar nelle pelas portas guardadas por empregados da Alfandega. Do lado do mar, as entradas das dócas que não tiverem comportas serão fechadas por meio de correntes de ferro, tendo no meio pontões de registro;

8.º Na construcção, conservação e custeio de uma barca de escavações para desobstruir e limpar, mantendo a profundidade necessaria a fluctuação de navios de 8^m.0 de calado, os canaes de acesso ás dócas e para o serviço geral do porto.

VI

Tres mezes antes de dar começo aos trabalhos, a companhia será obrigada a apresentar á approvação do Governo as plantas das obras que deverão ser executadas.

Si nenhuma modificação for indicada pelo Governo dentro do prazo de tres mezes, contados do dia da entrega dos papéis na Secretaria da Presidencia da Provincia, a companhia procederá á execução das obras, conforme as mesmas plantas.

VII

Organisada a companhia e approvados os seus estatutos, dará ella começo ás obras no prazo de seis mezes, contados da data da approvação das plantas, sob pena de, sem mais formalidade, caducar a concessão.

VIII

A companhia fica obrigada a concluir as obras no prazo de cinco annos, contados da entrega das plantas, sob pena de caducar a concessão.

cessão, salvo caso de força maior, justificado perante o Governo, que julgará de sua procedencia, por decreto, precedendo audiencia da respectiva Secção do Conselho de Estado.

IX

A companhia será obrigada a conservar sempre em perfeito estado todas as obras, edificios eapparelhos por ella construidos ou adquiridos.

X

Quando a companhia não executar qualquer obra ou serviço, ou não conservar as suas obras, edificios e apparelhos nas condições estabelecidas, o Governo o mandará fazer por conta da companhia.

XI

O Governo fará fiscalisar, como julgar mais conveniente, a execução das obras e o cumprimento de todas as clausulas da presente concessão.

XII

A companhia será obrigada a dar nos edificios das docas as accomodações necessarias para o serviço dos empregados da Alfandega, que forem encarregados de fiscalisar o movimento das mercadorias.

XIII

Os armazens das docas construidos pela companhia gozarão de todas as vantagens concedidas por lei aos armazens alfandegados e entrepostos.

XIV

Antes de principiar o serviço das docas, a companhia sujeitará á approvação do Governo um regulamento para o mesmo serviço, estabelecendo as regras necessarias para a exacta fiscalisação das rendas da Alfandega.

XV

A companhia terá direito de perceber, pelo serviço do cáes das docas, do embarque e desembarque e armazenagem das mercadorias, e pelo embarque e desembarque das bagagens as mesmas tarifas actualmente estabelecidas pela Companhia da Doca da Alfandega do Rio de Janeiro.

XVI

A companhia terá a faculdade de emittir titulos de garantia ou "warrants" das mercadorias depositadas nos respectivos armazens.

Por titulo emittido cobrará um quarto por cento do valor das mercadorias nelle mencionadas.

A emissão e uso destes titulos serão feitos de conformidade com os regulamentos do Governo.

XVII

As taxas dos antigos antecedentes se considerarão provisórias e serão revistas dentro de um anno e depois, de cinco em cinco annos, pela Alfandega do Commercio da Bahia e approvados pelo Governo, não podendo ser modificadas de modo a reduzir a renda liquida geral da companhia, sinão quando a mesma renda exceder de 12 % do capital empregado nas construcções e material fixo e rodante da companhia.

XVIII

Serão embarcadas e desembarcadas gratuitamente quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Estado, as malas do Correio, os agentes officiaes do Governo, bem como os colonos e suas bagagens.

XIX

Terão também livre transito, embarque e desembarque durante as horas do serviço e expediente, passageiros que poderão conduzir volumes não excedentes de 125 decímetros cubicos e pezos não maiores de 30 kilogrammas.

XX

Si o Governo entender conveniente effectuar o resgate da concessão, poderá fazel-o em qualquer tempo depois dos dez primeiros annos da promulgação do decreto da concessão.

XXI

O preço do resgate será regulado de modo que, reduzido a Apolices da Divida Publica, produza uma renda equivalente a 8 % do capital effectivamente empregado na empresa.

No caso, porém, em que a revisão do contracto seja motivada por falta de observancia de suas clausulas por parte da companhia, o reembolso do capital despendido será feito por meio de apolices, segundo os preços correntes do dia do pagamento.

O Governo estabelecerá o modo de verificar a importancia deste capital.

Do preço do resgate será deduzido o fundo de amortização que então houver, de conformidade com a clausula XXIII.

XXII

A presente concessão durará 90 annos, contados desta data.

Findo este prazo, passarão para o Estado, sem indemnização alguma a companhia, todas as transações, o material e os terrenos, assim como todos os terrenos cedidos a companhia por qualquer titulo.

XXIII

A companhia deverá formar um fundo de amortização por meio de quotas deduzidas de seus lucros líquidos e calculados de modo a reproduzir o seu capital no fim do prazo da concessão.

A formação deste fundo de amortização começará, o mais tardar, dez annos depois de concluidas as obras.

XXIV

A companhia terá na cidade da Bahia a sua sede ou um delegado com plenos poderes para tratar e resolver directa e definitivamente com o Presidente da Província as questões, ficando entendido que quantas vergicem entre ella e o Governo ou entre ella e os particulares serão decididas no Brazil e de conformidade com a legislação em vigor.

XXV

As questões que se suscitarem com o Governo e a companhia a respeito de seus direitos e de suas obrigações e não puderem ser resolvidas de common accordo, serão decididas no Brazil, por tres arbitros, dos quaes um será de nomeação do Governo, outro da companhia e o terceiro, que decidirá definitivamente, escolhido por accordo de ambas as partes, ou sorteado, offerecendo cada uma dellas o nome de um Conselheiro de Estado.

XXVI

Fica entendido que a companhia não se concedem outros factores além dos mencionados nas presentes clausulas.

Palacio do Rio de Janeiro, 15 de fevereiro de 1871.—João Alfredo Corrêa de Oliveira.

TRAFICANTES E TRAFICANTES
SALVADOR - 1854/1890

ANEXO VII

MONTEIRO TRAFICANTE	DATA REFERENCIA	USUÁRIOS
ANDRADE	1854/57 1855/60 1865 1873 1875/79	Pedro Antonio Barbosa José Antonio de Araújo Lima Luís Antonio Pereira Franco e Manoel Antonio Pereira Franco Luís Joaquim da Maia João Joaquim dos Santos Sô
ANDRADE SEGUNDO	1874/60 1873	João Faustino de Andrade Genário Afonso dos Santos
BARNAL	1874 1854 1850 1865 1857	Joaquim Pereira Arouca Marcolino Mórto da Maia Marcolino Adolfo Cassiano Maia Antonio José Fernandes Lima Caldas e Uscas Soledade
CATAGALL	1880/1889	J. S. J. Moreira Augusto Novais Monteiro
CORPO SANTO	1857/60	Francisco José da Silva Graça
CASPAR	1857 1855/60 1868	José Antonio Rodrigues Calhau Joaquim de Castro Guimarães Manoel José do Conde e Domíngos Antonio Pires da Carvalho e Albuquerque Manoel dos Santos Neves Manoel José Machado Manoel José do Conde Junior
PRIMEIRO GOMES	1859/60 1873 1875/79 1880	Manoel Joaquim Soledade Clemente de Sousa Gomes Gomes e Cia. Ignácio Clemente Bittencourt Tourinho Quarino José Gomes
SEGUNDO GOMES	1854/60 1873/75/79 1880	Duarte de Oliveira e Antonio José Fernandes Lima Joaquim Pereira da Carvalho Querino José Gomes
TERCEIRO GOMES	1854/57	Amaro Gomes Vieira Lima
JAQUEIRA	1875/79	Antonio Menezes
JULIÃO	1854/57 1860 1870 1875/79 1887	Cardoso e Irmãos Ezequiel Meira José Lopes Pereira de Carvalho Engelo Cândido Linhart Comendador Manoel dos Passos Cardoso
LANG	1824/59	Francisco Lang
MACIEL	1824/59	João Boiz de Miranda
MEIRA	1854/57/60 1881	Francisco Ezequiel Meira Agostinho Dias Lima
MONCORVO	1854 1857 1860 1875/79	Francisco Gomes Moncorvo Manoel Joaquim Soledade Pedro Ricardo da Silva Júlio Cesar de Vasconcellos Barz Augusto Gomes Monteiro
MOREIRA	1857 1860 1868	Joaquim da Maia Guimarães Antonio José de Almeida e Joaquim da Maia Guimarães Joaquim da Maia Guimarães
MOTTA	1879	João da Mota Trues da Motta
MONTENEGRO	1873	João dos Passos Monteiro e Filho
NOVO	1854 1857 1865 1873/79 1860/70	Pedro Antonio Galvão Victorio Eulálio de Abreu Filho José Marques Moreira Joaquim Lopes de Carvalho Francisco Pereira da Aguiar
PRIMEIRA PILAR	1871 1873 1875	Antonio Eulálio de Góes Tourinho Bernardino José de Góes Gonçalves João de Araújo Gonçalves
QUARTA PILAR	1871/73 1875	Joaquim da Maia Guimarães Custódio Joaquim da Maia João Francisco Gonçalves
QUINTA PILAR	1854 1860 1873 1870/80	Antonio Lopes da Silva Manoel Gabriel da Silva Marcelino Estevão da Silva José Lopes da Silva
PRIMEIRO PILAR	1854	Jacinto José da Silva
SEGUNDO PILAR	1871 1873	Antonio Valentim da Maia Eduardo Bann
TERCEIRO PILAR	1854 1871/73 1875	Antonio José da Silva Costa Antonio José da Silva Costa Antonio Adolpho Cassiano Maia João Antonio da Silva Silva
PESO DO FUMO	1857	Manoel José Teixeira Junior
QUEBRINHO	1867 1875	Dr. Antonio da Silva Daltro e sua mulher Vicente da Pereira Marinho e João Rodrigues Camano
BIACHUELO	1875/79 1875	João Joaquim dos Santos Sô Cardoso e Irmãos
SAL	1824/60	Joaquim da Silva da Cunha
SUA	1857	João da Silva
UNIÃO	1863/80 1875/79	Manoel José do Conde e Domíngos Antonio Pires da Carvalho Manoel José Machado
XICO	1854 1857/59	Francisco Xavier Machado João José de Amorim
XIXI	1854 1857/60 1872 1873	Manoel Gabriel de Carvalho Antonio Lopes da Silva João Joaquim dos Santos Sô Manoel Joaquim Soledade Maria Antonia de Carvalho Manoel de Souza Campos José Pereira de Barros Antonio José de Amorim
SEGUNDO XIXI	1824/59 1857 1857 1859/80 1875/79	Francisco da Cunha Bittencourt José Joaquim Cardoso Antonio da Cunha Bittencourt Joaquim da Cunha Bittencourt João Joaquim dos Santos Sô