



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA  
FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS**

**MARCOS GUEDES VAZ SAMPAIO**

**A ABOLIÇÃO DO TRÁFICO DE ESCRAVOS E OS IMPACTOS NO  
COMÉRCIO DA CIDADE DO SALVADOR (1850-1870)**

**SALVADOR  
1999**

**MARCOS GUEDES VAZ SAMPAIO**

**A ABOLIÇÃO DO TRÁFICO DE ESCRAVOS E OS IMPACTOS NO  
COMÉRCIO DA CIDADE DO SALVADOR**

Trabalho de conclusão de curso  
apresentada no curso de graduação em  
Ciências Econômicas da Universidade  
Federal da Bahia como requisito parcial  
à obtenção do grau de bacharel em  
Ciências Econômicas.

Orientador: Prof. Dr. Fernando Cardoso  
Pedrão

**SALVADOR**

**1999**

## **AGRADECIMENTOS**

- Agradeço a Deus por ter me dado a oportunidade de viver essa experiência maravilhosa que chamamos de vida;
- Agradeço à minha mãe, por ter me ensinado a ter coragem, a ser perseverante, e principalmente, a acreditar no meu potencial;
- Agradeço a meus irmãos Gustavo e Adriano, pelo estímulo e confiança que sempre depositaram em mim;
- Agradeço ao professor Fernando Pedrão, pela orientação e pelos conselhos essenciais para o desempenho deste trabalho;
- Agradeço a todas as pessoas que de alguma forma contribuíram para que eu pudesse realizar este trabalho e dar mais um passo importante na minha vida.

*“O ensino da História se ressentem quando pouca atenção se dispensa ao seu aspecto econômico; e a teoria econômica se torna monótona, quando divorciada de seu fundo histórico. A “Ciência triste” continuará triste, enquanto ensinada e estudada num vácuo histórico.”*

*(Leo Huberman: extraído do livro “História da Riqueza do Homem”)*

## **RESUMO**

Essa monografia trata do processo que resultou na abolição do tráfico de escravos(1850) e as conseqüentes transformações ocorridas no setor comercial da cidade do Salvador. Mudanças que ocorreram devido à liberação de capitais, que estavam envolvidos na atividade do tráfico, e que migraram para outros setores da economia, diversificando-se. Sendo que, dos setores da economia, o mais beneficiado na Bahia foi o comércio, que viu suas atividades se expandirem, gerando, desde a natural diversificação de suas mercadorias, até uma melhoria urbana significativa na cidade do Salvador, decorrente de investimentos realizados pelos grandes comerciantes locais.

## LISTA DE TABELAS

TABELA 01 – PARTICIPAÇÃO DE PRODUTOS INDIVIDUAIS NA RECEITA BRASILEIRA DE EXPORTAÇÃO(%).....	19
TABELA 02 – VARIAÇÃO DO PREÇO MÉDIO DO ESCRAVO POR SEXO NO DECORRER DO SÉCULO XIX.....	32
TABELA 03 – BRASIL: IMPORTAÇÃO DE ESCRAVOS.....	36
TABELA 04 – NÚMERO DE ESCRAVOS CHEGADOS À BAHIA NA ÚLTIMA DÉCADA ANTERIOR À ABOLIÇÃO DO TRÁFICO.....	37
TABELA 05 – PREÇOS MÍNIMO E MÁXIMO DA MÃO-DE-OBRA ESCRAVA NA BAHIA(EM RÉIS).....	39
TABELA 06 – QUANTIDADE DE ESCRAVOS CHEGADOS À BAHIA ENTRE 1850 E 1851.....	42
TABELA 07 – CICLOS ECONÔMICOS DA CIDADE DO SALVADOR.....	49
TABELA 08 – IMPORTAÇÕES DA PROVÍNCIA DA BAHIA.....	50
TABELA 09 – EXPORTAÇÕES DA PROVÍNCIA DA BAHIA.....	50
TABELA 10 – CENSO DE 1855(EM %)......	61
TABELA 11 – ESTRUTURA URBANA DE SALVADOR EM 1855.....	66
TABELA 12 – ESTRUTURA URBANA DE SALVADOR EM 1863.....	67

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>8</b>
<b>2. CONTEXTO ECONÔMICO GERAL ENTRE 1850 E 1870.....</b>	<b>12</b>
2.1 CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE A ECONOMIA-MUNDO.....	12
2.2 A ECONOMIA BRASILEIRA.....	15
2.3 A BAHIA NO CENÁRIO NACIONAL.....	22
<b>3. O TRÁFICO DE ESCRAVOS NO SÉCULO XIX.....</b>	<b>28</b>
3.1 ANTECEDENTES.....	28
3.2 O PROCESSO DE ABOLIÇÃO DO TRÁFICO DE ESCRAVOS.....	32
3.3 OS COMERCIANTES E O NEGÓCIO DO TRÁFICO DE ESCRAVOS.....	40
<b>4. O COMÉRCIO DA CIDADE DO SALVADOR(1850 – 1870).....</b>	<b>48</b>
4.1 ASPECTOS ECONÔMICOS DA CIDADE DO SALVADOR.....	48
4.2 OS INVESTIMENTOS NO SETOR COMERCIAL.....	53
4.3 A EXPANSÃO COMERCIAL.....	57
4.3.1 A diversificação do comércio.....	57
4.3.2 O mercado de trabalho do setor comercial.....	60
4.3.3 A melhoria urbana da cidade do Salvador.....	63
<b>5. CONCLUSÃO.....</b>	<b>69</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>72</b>

## 1. INTRODUÇÃO

Essa monografia traz, além do seu objeto de estudo, uma questão a ser discutida, que é referente à interdisciplinaridade. Afinal, quais os limites entre a História e a Economia ? Até onde esta monografia é histórica e até que ponto ela é pertencente aos estudos das Ciências Econômicas?

Analisando essa questão exclusivamente pelo objeto de estudo da monografia, ou seja, os impactos que causaram no setor comercial com o acontecimento de um determinado fato econômico – a abolição do tráfico de escravos – seria esse, naturalmente, um trabalho de Economia. Pois, tanto o comércio é um setor da atividade econômica, e portanto seus estudos são inerentes a essa ciência humana, quanto o tráfico de escravos era uma atividade econômica, embora aí impliquem questões sociológicas e também antropológicas.

No entanto, esse trabalho monográfico deixaria de ser objeto de estudo da Economia, no momento em que o fato estudado é referente a meados do século XIX ? Então, um trabalho só é histórico quando entra o fator temporal ? E se essa suposição é verdadeira, a partir de quando, um estudo passa a ser histórico? Um evento ocorrido há cinco anos atrás é História e um evento ocorrido há apenas três anos não é História ?

Certamente o texto de introdução dessa monografia não tem interesse, nem pode esgotar a discussão a respeito da interdisciplinaridade. Apenas coloca que, o presente trabalho monográfico pertence ao objeto de estudo tanto da Economia quanto da História, e que profissionais de ambas as áreas tem plena capacidade de compreendê-lo e de fazer um trabalho semelhante. Talvez, a diferença se desse na utilização de termos técnicos pertinentes a cada área, pois no mais, as duas ciências, tanto a histórica quanto a econômica, são muito próximas, de modo que constantemente seus limites são confundidos. E o estudo de uma negligenciando o da outra, certamente provocará um vazio na melhor compreensão dos fatos, pois, como já afirmou Karl Marx: “A



Economia é a base da História.”. E portanto, o estudo de ambas deve estar sempre relacionado, para um maior avanço no estudo das ciências humanas, rompendo de vez, com as barreiras pertinentes a cada uma das áreas especificamente.

Essa monografia foi dividida em três capítulos, além da introdução e conclusão. Os três capítulos referentes ao conteúdo da monografia foram divididos do sentido mais geral e amplo, para o sentido mais particular do objeto de estudo.

Dessa forma, o capítulo 2, que é o primeiro capítulo do conteúdo da monografia, trata das considerações gerais sobre a economia dentro do período de estudo, que é de 1850 até 1870. Então, ele analisa, de forma concisa, a economia-mundo nessa época, não tendo a pretensão de tratar nenhum fato de forma aprofundada, uma vez que o objetivo é apenas situar a temática da monografia num contexto mais amplo, afim de que se torne melhor a compreensão. Esse capítulo também analisa a economia brasileira, também de forma simplificada, situada dentro do contexto mundial mostrado anteriormente. E conclui com uma análise da economia baiana, de forma resumida, conseguindo desse modo, dar uma visão geral do contexto econômico da época, partindo de uma dimensão territorial maior, a economia-mundo, e chegando num universo mais restrito, a província da Bahia.

O capítulo 3 trata do tráfico de escravos, que é o evento econômico que, quando extinto, causará os impactos sobre o setor comercial da cidade do Salvador, objetivo final da monografia. Então, a preocupação maior nesse capítulo é dar uma demonstração de como funcionava o tráfico de escravos, a sua importância econômica, o real motivo de sua existência: a rentabilidade que proporcionava, quem eram os principais beneficiados com essa rentabilidade e que irão promover uma mudança nos fluxos de capitais do tráfico para outros setores da atividade econômica com o fim deste. Desse modo, o capítulo começa tratando dos antecedentes, para dar uma visão histórica geral de como começou o tráfico, e como ele se desenvolveu até o século XIX. A continuação do capítulo vem com o processo de abolição do tráfico, indicando as principais razões externas e internas para que este viesse a ser abolido, e por fim, as principais

personagens deste processo, que eram, naturalmente, os traficantes de escravos. Nesse capítulo será mostrado que esses traficantes eram, em sua maioria, também comerciantes, o que favoreceu ao aumento significativo dos investimentos no setor comercial com o fim do tráfico.

O capítulo 4 trata realmente do objeto de estudo da monografia, pois analisa o setor comercial da cidade do Salvador com o fim do tráfico, destacando os impactos que este setor sofreu. Inicia-se pelos aspectos históricos genéricos referentes à economia da cidade, justificando sua característica de porto comercial, sendo o comércio sua principal atividade econômica. Em seguida, a análise passa para a questão dos investimentos que o setor comercial recebeu quando ocorreu a abolição do tráfico. Demonstrando que a maioria dos capitais empregados no tráfico negreiro foram para a atividade comercial, além de acrescentar o fato de que, em decorrência do fim do tráfico de escravos, aumentaram consideravelmente os investimentos externos no comércio da cidade. Investimentos esses oriundos, principalmente da Inglaterra, que era a nação mais interessada no fim do tráfico negreiro no Brasil.

O capítulo 4 prossegue com a análise das conseqüências desse aumento no volume de investimentos no comércio de Salvador. Onde ocorreu uma notória expansão da atividade comercial, demonstrada pela ampliação da diversificação comercial, tanto do ponto de vista qualitativo, com inserção de novos produtos – importados e exportados – assim como, pelo surgimento de novos estabelecimentos comerciais, quanto do ponto de vista quantitativo, com o aumento das exportações, demonstradas pelas tabelas e informações colhidas em diversas fontes, assim também, como o aumento das importações, de qualquer forma, ampliando o setor comercial.

Esse capítulo também analisa a questão do mercado de trabalho, que sofrerá modificações com a expansão comercial. Onde irá se verificar a ampliação de pequenas e médias casas comerciais, assim como o surgimento e ampliação do número de pessoas, que irão viver do comércio ambulante, trabalhando em feiras e em mercados. Nessa parte também ficará claro que, a maioria da população da cidade, de livres e libertos, viverá, direta ou indiretamente, do setor comercial. Seja trabalhando para

algum comerciante, seja através do seu pequeno negócio, ou mesmo como ambulante, aliás, tipo de profissional que irá proliferar na economia da cidade do Salvador nessa época.

A última parte do capítulo 4 trata das melhorias urbanas que a cidade do Salvador irá sofrer em decorrência, principalmente, do enriquecimento do setor comercial da cidade, uma vez que, será com os capitais dos comerciantes que serão efetuadas as principais melhorias na cidade. O que comprova que, sem essa expansão comercial, isso não ocorreria, já que fica demonstrada nessa parte, que o governo da província, sozinho, não teria condições de promover essas benfeitorias. Sendo essas melhorias então, um impacto, para toda a cidade, ocasionado pela expansão comercial, em decorrência do fim do tráfico.

Com essa estruturação, a monografia facilita ao leitor, sua compreensão da dimensão de importância do fim do tráfico de escravos para a economia da cidade do Salvador, e em particular, o setor comercial dela, entendendo, de uma maneira ordenada, os impactos que esse fato histórico causou à economia local.

## 2. CONTEXTO ECONÔMICO GERAL ENTRE 1850 E 1870

### 2.1 CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE A ECONOMIA-MUNDO

Para compreender a economia mundial no século XIX, em particular no período entre 1850 e 1870, é necessário começar por uma revisão das transformações econômicas que ocorreram na Europa no século XVIII, e que influenciaram na mudança dos rumos da economia mundial durante todo o século XIX. A estrutura de poder, tanto política, quanto econômica iria sofrer mudanças radicais no continente europeu, o que influenciaria tanto na guerra civil norte-americana quanto em toda a América do Sul.

“Os movimentos do século XVIII merecem atenção especial, por sua importância no posterior desenvolvimento do capitalismo. Esse período foi marcado por grandes reajustes do balanço mundial de poder, praticamente em duas etapas, que corresponderam ao refluxo dos principais poderes europeus na primeira metade do século e à emergência dos novos estados republicanos – o norte-americano e o francês – na segunda metade.” (Pedrão, 1996a, p. 134)

Dentre as transformações econômicas, a mais importante foi a Revolução Industrial, que ocasionou mudanças não só na esfera produtiva, como também nas relações de trabalho, no pensamento político e econômico e no próprio modo de vida das pessoas, que se alterou radicalmente. A Revolução Industrial influenciou no surgimento do liberalismo econômico, que iria ser a égide dos revolucionários franceses, além de nortear o comportamento das principais economias européias, que buscariam também acelerar seus processos de industrialização. Portanto, a compreensão deste momento histórico é de fundamental importância no estudo de um fato econômico qualquer do século XIX, pois este já ocorrerá sob a influência do novo contexto mundial.

**“Sistema fabril: produção para um mercado cada vez maior e oscilante, realizada fora de casa, nos edifícios do empregador e sob rigorosa supervisão. Os trabalhadores perderam completamente sua independência. Não possuem a matéria-prima, como ocorria no sistema de corporações, nem os**

**instrumentos, tal como no sistema doméstico. A habilidade deixou de ser tão importante como antes, devido ao maior uso da máquina. O capital tornou-se mais necessário do que nunca. Do século XIX até hoje.”(Huberman, 1985, p. 125)**

Como se pode notar no trecho acima, o autor menciona as transformações ocorridas na vida do trabalhador e na estruturação econômica como um todo, e conclui que isto não mudaria durante todo o século XIX e inclusive no século XX. A Revolução Industrial irá modificar a forma de produção, que deixará de utilizar como força motriz, o homem ou o animal, para passar a utilizar a máquina, que é mais forte e ágil. Surgirão mudanças também nas relações de trabalho, onde o trabalho assalariado predominará, pois as cidades estarão amontoadas de pessoas que foram expulsas do campo ou que migraram por falta de perspectivas, e que por não terem alternativas de sobrevivência nos centros urbanos, trabalharão nas fábricas em condições sub-humanas.

Com a Revolução Industrial o capital muda de origem, passando de comercial para industrial, onde a partir de então o predomínio passa a ser da produção(indústria), sobre a circulação(comércio). Somente com o que os historiadores convencionaram chamar de Segunda Revolução Industrial, é que o capital industrial passará a ser financeiro, pois os bancos passaram a controlar as empresas industriais e comerciais. E é este capital que dominará as relações econômicas a partir de meados do século XIX.

O processo de industrialização e urbanização irá modificar a estrutura das classes predominantes na sociedade capitalista, onde surgirão a burguesia, classe econômica dominante e detentora do capital, e o proletariado, que só possuirá sua força de trabalho para vender. Diante desse contexto surgirão duas formas novas de pensamento econômico – o liberalismo e o socialismo.

Para este trabalho o liberalismo é mais relevante, pois foi o pensamento que predominou nas economias européias e que serviu de influência das ações destas para com as economias periféricas. A Revolução Francesa, como já foi colocado, teve a influência do pensamento liberal e a burguesia como sua principal condutora. Outro fato relevante

e que teve base nas idéias liberais dos iluministas, principalmente de John Locke, foi a independência dos Estados Unidos da América que influenciaram também nas relações econômicas durante o século XIX.

O século XIX será totalmente influenciado pelas transformações ocorridas no século anterior. O que irá se verificar no contexto mundial é a expansão do processo de industrialização nas economias européias, além dos Estados Unidos e Japão, a unificação dos reinos germânico e italiano, e a intensificação do comércio internacional com as economias periféricas, dentro de uma relação de dominação-submissão, onde as economias centrais buscavam não só a continuação do processo de acumulação de capitais, como também a expansão dos mercados consumidores, já que a estrutura produtiva de suas nações apresentavam crescentes ganhos de produtividade excedendo ao consumo dos seus mercados internos.

“A economia-mundo com suas áreas centrais, periféricas e externas, praticamente não sofreu alterações durante a maior parte do século XIX, (...). A Europa continuava concentrando as áreas centrais do sistema econômico, com a primazia incontestável da Inglaterra; a América continuava sendo sua área periférica por excelência, juntamente com as regiões da Europa mediterrâneo-oriental; e a África e maior parte da Ásia ainda eram áreas externas, com diminuta importância econômica para o sistema como um todo.”(Rezende, 1991, p. 162)

Uma análise superficial sobre o contexto econômico no século XIX, e em particular no período entre 1850 e 1870, revela que as economias centrais estarão ávidas pela ampliação dos mercados, para facilitar a comercialização dos seus excedentes, fruto da industrialização e do conseqüente aumento de produtividade. A expansão da industrialização por outras nações, a consolidação do liberalismo como ideologia das grandes potências, principalmente a Inglaterra, além da hegemonia econômica desta sobre o mundo.

A economia brasileira será analisada dentro deste panorama, onde como economia periférica, estava subordinada aos interesses britânicos. Além de possuir a sua base

produtiva centrada no trabalho escravo e ser essencialmente agrária. Porém, é no século XIX que o Brasil sofrerá as primeiras grandes transformações em sua organização econômica, e a maior parte dessas mudanças se darão devido à abolição do tráfico de escravos.

## 2.2 A ECONOMIA BRASILEIRA

O Brasil da segunda metade do século XIX era um país independente do ponto de vista político, porém dependente do ponto de vista econômico. Na verdade, o que ocorreu foi apenas uma superação do antigo sistema colonial, trazendo à algumas colônias latino-americanas uma emancipação política, mas ainda ligada às relações de dominação das economias centrais, em particular, a Inglaterra.

Um olhar sobre o país internamente, observa-se que, ao contrário das principais nações européias que passaram por grandes transformações, poucas mudanças ocorreram em sua estrutura econômica. O Brasil continuava agrário-exportador, com sua base econômica na agricultura e sua mão-de-obra principal, ainda era a escrava. A independência do país não modificou a questão com relação à escravidão no país, pelo contrário, até reforçou-a, como escreve o historiador Prado Jr.(1986, p. 143):

“É que realmente a escravidão constituía ainda a mola mestra da vida do país. Nela repousam todas as suas atividades econômicas; e não havia aparentemente, substituto possível. (...) A posição escravista reforçar-se-á aliás depois da Independência, com a ascensão ao poder e à direção política do novo Estado, da classe mais diretamente interessada na conservação do regime: os proprietários rurais que se tornam sob o Império a força política e socialmente dominadora.”

A oligarquia rural, que controlava o poder no Brasil, era favorável à manutenção da escravidão, e conseqüentemente do tráfico de escravos. No entanto ela tinha um opositor feroz, a Inglaterra, que possuía interesses econômicos na abolição do tráfico negreiro, pois ela mesma que havia sido escravista e traficante de escravos, após a

Revolução Industrial e a inserção do trabalho assalariado dentro de sua economia interna, tinha interesses em promover o fim da escravidão nas outras nações do mundo. Através dessa medida a Inglaterra fatalmente ganharia novos mercados consumidores para sua produção, que crescia em ritmo acelerado. Além do mais, os ingleses sabiam que o fim do tráfico de escravos era o passo decisivo para se abolir a escravidão posteriormente. A Inglaterra então, com um discurso humanitário contra o tráfico de escravos, usou de várias tentativas para eliminar o tráfico no Brasil, porém encontrou uma resistência muito grande por parte da elite dominante, por ser este a fonte da renovação e acréscimo de mão-de-obra para a economia brasileira, principalmente a agricultura.

O economista Furtado(1979, p. 95) escreve sobre o insucesso de inúmeras tentativas inglesas:

“O governo britânico, escudado em sólidas razões morais e impulsado pelos interesses antilhanos que viam na persistência da escravatura brasileira o principal fator de depressão do mercado do açúcar, usou inutilmente todos os meios a seu alcance para terminar com o tráfico transatlântico de escravos.”

Evidentemente, que com a pressão constante da Inglaterra, o tráfico seria abolido, era apenas questão de tempo. Dentro da estrutura organizacional da economia brasileira da época, o fim do tráfico causaria problemas imensos para os proprietários rurais, que perderiam um enorme “bem de capital”. É no mínimo grosseiro comparar seres humanos à máquinas ou equipamentos, que geralmente são conceituados como bens de capital, porém, na estrutura produtiva agrária brasileira essa comparação fazia bastante sentido.

“(...) o sistema escravidão/plantação foi indiscutivelmente gerado pela expansão do capitalismo mercantil. Além disso, o ritmo de produção em alguns tipos de plantaçoão(sobretudo nos engenhos de açúcar) era mais parecido com o trabalho constante e disciplinado de uma fábrica moderna do que com o ritmo vagaroso e variável da agricultura tradicional (...)” (Mello, Slenes, 1980, p. 91)



“(...) do ponto de vista do empregador, o escravo é um investimento semelhante a um bem de capital. (Devemos acentuar que não estamos argumentando que vistos de uma perspectiva social ou macroeconômica os escravos sejam semelhantes aos bens de capital). Portanto, argumentar que o investimento em escravos é intrinsecamente menos racional do que o emprego de trabalhadores livres equivale a afirmar que qualquer investimento de capital de longo prazo (por exemplo, em máquinas) é menos racional do que o emprego de mão-de-obra assalariada.” (Mello, Slenes, 1980, p. 94)

Cessar a fonte que trazia um incremento de mão-de-obra para as lavouras de um país essencialmente agrícola, era visto como o caos econômico e social do país. As pressões inglesas culminaram em medidas de aprisionamento de embarcações que se utilizavam do tráfico, pela marinha inglesa, em águas brasileiras, a conhecida Bill Aberdeen, em 1845. Porém, a extinção só foi efetivada após a ameaça britânica de resolver a questão através de uma guerra contra o Brasil. Então, em 1850 será sancionada a lei Eusébio de Queirós extinguindo o tráfico de escravos no Brasil. Este assunto será retomado posteriormente, e será aprofundado, pois sendo esta parte apenas de uma visão geral, não há uma necessidade de aprofundamento no tema.

Com o fim do tráfico de escravos, o país passará por significativas transformações econômicas, como afirma Prado Jr. (1986, p. 192):

“A segunda metade do século XIX assinala o momento de maior transformação econômica na história brasileira. (...) a abolição do tráfico africano (...) terá por efeito imediato desencadear as forças renovadoras em gestação. O país entra bruscamente num período de franca prosperidade e larga ativação de sua vida econômica. No decênio posterior a 1850 observam-se índices dos mais sintomáticos disto: fundam-se no curso dele 62 empresas industriais, 14 bancos, 3 caixas econômicas, 20 companhias de navegação a vapor, 23 de seguros, 4 de colonização, 8 de mineração, 3 de transporte urbano, 2 de gás, e finalmente 8 estradas de ferro. (...)”

A prosperidade econômica se dava também em razão do crescimento da produção agrícola, muito em parte, devido à economia cafeeira, que já estava inserida na relação dos produtos que o país exportava, desde a Independência, porém, que só teve um

avanço significativo a partir de meados do século XIX. A cultura do café fez com que o centro político e econômico do país se concentrasse definitivamente no Sudeste. Além de provocar um fenômeno curioso, a migração interna de escravos, pois o Nordeste, que por quase quatro séculos dominou economicamente a vida do país com os engenhos de açúcar, era onde se concentrava a maior parcela da mão-de-obra escrava, e tendo a sua principal lavoura em franca decadência, passou a vender estes escravos para as lavouras de café do Centro-Sul do país. A maior demanda da lavoura cafeeira provocou esta inversão nos fluxos de mão-de-obra escrava. As lavouras açucareira e cafeeira se assemelhavam muito, pois possuíam estruturas internas bastante parecidas, eram verdadeiros “mundos em miniatura”, como se referiu Caio Prado Jr., auto-suficientes e monocultores.

Furtado(1979, p. 114) irá chamar a atenção para uma diferença substancial entre as duas culturas, além de reforçar as razões das transferências de mão-de-obra escrava para a região cafeeira:

“Organizada com base no trabalho escravo, a empresa cafeeira se caracterizava por custos monetários ainda menores que os da empresa açucareira. Por conseguinte, somente uma forte alta nos preços da mão-de-obra poderia interromper o seu crescimento, no caso de haver abundância de terras. (...) No terceiro quartel do século os preços do café se recuperaram amplamente, enquanto os do açúcar permanecem deprimidos, criando-se uma forte pressão no sentido da transferência de mão-de-obra do norte para o sul do país.”

A economia cafeeira, observando dessa forma, em termos estruturais em muito pouco mudou, em relação aos engenhos de açúcar, porém foi responsável pelo desenvolvimento econômico brasileiro durante todo o final do século XIX e início do século XX. Vale ressaltar, entretanto, que apesar dos fluxos migratórios e de capitais, já que a economia cafeeira passava a ser a mais importante do país, voltados para o Sul e Sudeste, pelo menos no período até 1870, não houve um desnível econômico tão acentuado entre essas regiões e o Nordeste. Afinal, este ainda possuía uma estrutura interna respaldada no período em que foi hegemônico na história econômica do Brasil,

além de ser a Bahia e particularmente Salvador, neste período, centros econômicos importantes na vida do país.

Observando a participação dos produtos na receita de exportação brasileira, antes e imediatamente após o período entre 1850 e 1870, o café já demonstrava o potencial do domínio que passaria a ter dentro da economia brasileira, conforme a tabela abaixo:

Tabela 01

Participação de produtos individuais na receita brasileira de exportação (%)

Produto	1821 – 1823	1871 - 1873
Algodão	25,8	16,6
Açúcar	23,1	12,3
Café	18,7	50,2
Couros	13,5	6,4
Fumo	3,2	3,2
Cacau	0,6	0,8
Borracha	0	5,3
Erva Mate	0	1,6

*Fonte: Leff, 1976, p. 193.*

Nota: As colunas não somam 100% porque a fonte de dados brasileiros não relaciona cifras para alguns produtos que contribuíram uma parcela muito pequena da receita de exportação total durante o período. (Leff, 1976, p. 193)

As consequências diretas da abolição do tráfico estão na expansão das atividades econômicas, nos diversos setores, como já foi visto anteriormente. Um dos setores que ampliarão suas atividades produtivas é o industrial, com a instalação de indústrias, principalmente do ramo têxtil, no Sudeste. No nordeste também irão surgir indústrias, porém essa parte será detalhada com mais precisão, na parte referente à Bahia.

A expansão industrial que se verificou neste período não é significativa, haja visto que o Brasil é considerado um país primário-exportador até hoje, porém foi um salto dentro do

contexto econômico da época, pois apenas alguns poucos países haviam de fato se industrializado. Um dos motivos que auxiliou na instalação de indústrias no Brasil, foi a postura do governo brasileiro de forte proteção alfandegária, que propiciou os investimentos internos.

O Brasil viveu um período de grandes transformações econômicas nessa época. A ideologia liberal havia se inserido na elite do país, porém com resquícios da sociedade agrária escravocrata brasileira, ou seja, era um liberalismo à moda do país, segundo Lima(1978, p. 92):

“O liberalismo aqui adotado foi sempre uma forma eficaz e agressiva de conservadorismo. (...) A sociedade brasileira de então fundava-se numa estrutura agrária escravocrata, ferrenhamente defendida pelos conservadores, com o apoio tácito ou declarado dos liberais.(...)”

Um país que começava a viver um surto industrial, que havia abolido o tráfico de escravos, até então, sua fonte básica de mão-de-obra, que assistia a expansão do setor financeiro com o surgimento de novos estabelecimentos bancários, e a construção de ferrovias, importantes para o desenvolvimento econômico e que adotara de uma vez a ideologia liberal. Certamente que essa sociedade sofreria transformações, pois irá começar a surgir uma sociedade urbana, diferente da que existia anteriormente.

Um outro fator importante no contexto da época, foi a escassez de mão-de-obra, pois a expectativa de vida do escravo era baixa, devido às suas condições de sobrevivência, que eram extremamente precárias, e como não havia mais tráfico negreiro, era fundamental que se compensasse a ausência de braços nas lavouras de café principalmente, com uma política de imigração. Observe o que diz Furtado(1979, p. 117) sobre essa questão:

“Pela metade do século XIX, a força de trabalho da economia brasileira estava basicamente constituída por uma massa de escravos que talvez não alcançasse dois milhões de indivíduos. Qualquer empreendimento que se pretendesse realizar teria de chocar-se com a inelasticidade da oferta de trabalho. (...) Tendo em conta que o número de escravos, no começo do século, era de algo mais de um milhão, e que nos primeiros cinquenta anos do século XIX se importou muito provavelmente mais de meio milhão deduz-se que a taxa de mortalidade era superior à de natalidade. (...)”

A imigração apresentará problemas, mas será na maioria dos casos a solução para a escassez da mão-de-obra. “Em termos demográficos, a imigração europeia foi responsável por aumentos absolutos mais consideráveis do que a escravidão (...)” (Merrick, Graham, 1980, p. 54). Os imigrantes terão dificuldades de adaptação ao trabalho ao lado dos escravos, o que será um entrave no início da política imigratória, porém será solucionado posteriormente, quando da abolição da escravatura.

Este texto, que tem apenas como objetivo situar o leitor no contexto da época, para melhor compreender a questão final desta monografia, não tem a pretensão de aprofundar-se na análise da economia brasileira da época. Contudo, é relevante que, pelo menos se refira à Guerra do Paraguai, que é o fato, dentro do período de 1850 a 1870, que encerra esta época.

A Guerra do Paraguai, foi devido, em primeiro lugar, às pressões da Inglaterra sobre o Brasil, Uruguai e a Argentina, pois o Paraguai estava organizado economicamente e com bons resultados sociais, em sua população não existiam analfabetos em 1864, e apresentava uma certa ameaça à expansão capitalista capitaneada pela Inglaterra na América Latina. É evidente que o Paraguai não poderia ser comparado, como economia, à Inglaterra, mas possuía um privilégio geográfico, pois era mais próximo dos demais países latinos, e por sua vez, dentro do seu desenvolvimento econômico, poderia ganhar fatias de comércio internacional, pertencentes ao capital inglês.

A Inglaterra vai financiar os exércitos do Brasil, Uruguai e Argentina que promoveram uma guerra sangrenta e sem tréguas, que irá destruir o Paraguai, tanto demograficamente, quanto economicamente. Um olhar sobre o Paraguai de hoje, pode-se perceber que este país jamais se recuperou desta guerra. Com relação ao Brasil, neste contexto, um estudo de economia monetária verificaria que nesta época houve um crescimento no estoque de moedas do país, esclarecido pela Guerra do Paraguai, como confirmam os economistas Nogueira, Peláez(1976, p. 65): “O crescimento do estoque de moeda a partir de 1863 tem como principal causa o financiamento da Guerra do Paraguai, e subsidiariamente a política mais liberal de 1864. (...)”

O historiador Caio Prado Jr. vai afirmar que sob a ótica da economia, o Brasil não sai lucrando da Guerra do Paraguai, afinal, foram enviados homens, muitos escravos, que trabalhavam nas lavouras, e que foram mortos, trazendo perdas de mão-de-obra, além dos gastos da guerra que foram muito altos, com a finalidade de se destruir um país vizinho, que poderia trazer ganhos econômicos ao próprio Brasil. Em suma, foi uma derrota de todos, em benefício da Inglaterra. “No terreno econômico os resultados da vitória serão nulos; nada se podia lucrar da derrota de um vizinho que embora militarmente forte e bem aparelhado, era economicamente débil e ficou reduzido pela guerra à última extremidade. (...)” (Prado Jr., 1986, p. 193)

A próxima parte irá mostrar a inserção da economia baiana dentro deste contexto até agora apresentado, tanto mundial, quanto nacional. E servirá de base para a compreensão da estrutura econômica e administrativa da cidade do Salvador, e por fim entender, os impactos que trouxe ao comércio desta cidade com o fim do tráfico de escravos, que como foi demonstrado até aqui, foi de suma importância nas transformações econômicas ocorridas.

## 2.3 A BAHIA NO CENÁRIO NACIONAL

A estrutura organizacional da economia baiana, no século XIX, não era muito diferente da brasileira. Era agrário-exportadora, tinha no açúcar seu principal produto de exportação. Devido à posição geográfica privilegiada com relação à Europa, servia de entreposto comercial entre as embarcações européias e o seu destino final, na maioria das vezes o Rio de Janeiro. Possuía em seus portos intenso intercâmbio comercial também com a Ásia e a África, e não só de produtos como também de escravos, que movimentavam intensamente o comércio, como afirma o economista Almeida(19??, p. 73):

“O comércio da Bahia avultou com o desenvolvimento da navegação a vapor e a abertura dos portos. Já em 1824 contavam-se 19 trapiches, situação talvez só igualada pelo Rio, então porto do café. Os negociantes estrangeiros afluíram em grande número freqüentemente como agentes de grandes casas, sobretudo inglesas, mas também francesas e alemãs, e trazendo crédito.(...)”

A estrutura agrária era composta basicamente pelos engenhos de açúcar, com sua organização secular. Além do açúcar havia a produção de fumo no Recôncavo, que também possuía relativa importância no saldo da balança comercial baiana. No setor extrativo ainda se encontrava a lavra diamantina na Chapada, porém já dando sinais de esgotamento.

O decênio anterior ao período de enfoque do estudo dessa monografia, serve para facilitar a compreensão sobre as transformações que irão se dar na economia baiana. Na década que vai de 1840 à 1849, um ano antes portanto, do fim do tráfico de escravos, foi marcada pela instalação da Associação Comercial, que representava os interesses dos banqueiros e comerciantes, e tinha como sua principal importância representar esses interesses frente às autoridades ou poderes constituídos. Além disso, havia já uma mobilização, iniciada nesta década para avançar no processo de industrialização no estado. O período que irá se estender desde a década de 40 até quase o final da década de 70 representará um período de recuperação da economia baiana, com a decadência de uns produtos apesar do contínuo comércio e o surgimento de novas mercadorias.

Segundo Andrade(1988, p. 51):

“De 1842-45 a 1865, a província da Bahia viveu um período que pode ser caracterizado como de recuperação econômica. (...) Esse ânimo econômico estava ligado à comercialização de novos produtos de exportação, como o diamante e o café, embora a Bahia continuasse produzindo açúcar, fumo, couros, aguardente, cacau e algodão, também visando os mercados externos.”

A economia baiana já vivia por esse período a decadência do açúcar, e era necessário uma reorganização voltada para o meio urbano, Pedrão(1996b, p. 252) resumiu bem essa questão:

“Com a queda da produção de açúcar, bem como a acumulação de diversas dificuldades de custos de produção, a contração da economia do Recôncavo tornava imperativas algumas substituições tecnológicas significativas. Aquela articulação tradicional do escravismo açucareiro foi substituída por um outro modelo econômico regional, em que o capital concentrado no conjunto Salvador-Recôncavo procurou reproduzir-se transferindo-se para o meio urbano, e, neste, aproveitando oportunidades de sistemas de serviços públicos, assim como diversificando-se na indústria.”

Com o fim do tráfico de escravos, assim como no resto do Brasil, a Bahia irá passar por transformações significativas na esfera econômica e produtiva. Como já foi colocado acima, a região começará a passar por um processo de industrialização e urbanização. Verificará também uma ampliação nos setores bancário e comercial. No setor comercial, ocorrerá um fato importante, que é a promulgação do Código Comercial regulando a atividade desse setor.



O tráfico de escravos movimentava muitos recursos que com o seu final ficarão ociosos. Esses capitais serão investidos em diversas atividades e também auxiliarão no crescimento dos estabelecimentos, como descreve o historiador Oliveira(1993, p. 28/29):

“(...) e na Fala referente ao ano de 1850, o presidente da província informava que os capitalistas locais realizavam com facilidade grandes interesses nos bancos e caixas públicas, depositando grandes e pequenas somas e as retirando quando lhes convinha, dizendo ainda, que os estabelecimentos bancais haviam tomado, em pouco tempo, proporções gigantescas e talvez não previstas (...)”

Os investimentos que serão feitos em todos os ramos da atividade econômica, impulsionarão uma nova fase desenvolvimentista, que trará uma mudança brusca na economia baiana. A preocupação maior dos empreendedores locais era com relação à nova direção que tomaria a região, pois a cultura açucareira estava em declínio, e dava sinais de que não iria mais se recuperar, eram necessários outros meios produtivos que gerassem riquezas para a economia interna.

Essa linha de pensamento associada ao capital disponível, trouxe a um horizonte próximo, perspectivas de um desenvolvimento econômico, que canalizasse toda a mudança estrutural da sociedade, que então se modificava. Observe o que escreve Azevedo, Lins(1969, p. 17):

“Florescia entre nós uma civilização empreendedora e otimista, com uma aristocracia de senhores de engenho, fazendeiros, comerciantes fortes, muitos dos quais eram portugueses, ingleses e alemães, comissários das importações e exportações, altos funcionários civis e militares (...)”

Convém lembrar que no setor agrícola, as esperanças não morrem com o declínio acentuado da cultura da cana-de-açúcar, pois irá surgir como alternativa viável de desenvolvimento econômico, a cultura do cacau. Este produto tinha, em terras baianas as condições favoráveis ao seu desenvolvimento e possuía um pleno potencial de produto de exportação. Nessa época, a economia cafeeira já era o motor da economia brasileira, porém a Bahia não possuía o solo e clima mais adequados a essa cultura, ficando portanto, de fora da geração e circulação de riquezas que a produção do café estava trazendo para a região Sul e Sudeste do país.

Como o processo de industrialização era lento e ainda estava em fase inicial, as esperanças se voltaram para a cultura do cacau, além do fumo, que dava sinais de melhora na região do Recôncavo, que já estava até produzindo derivados deste produto manufaturados, como charutos e cigarros. O economista Furtado(1979, p. 147) faz um levantamento resumido do que representou essas duas culturas dentro do contexto da economia baiana durante este período:

“A produção do cacau se iniciou na Bahia, para fins de exportação, na segunda metade do século passado, proporcionando a esse Estado uma alternativa para o uso dos recursos de terra e mão-de-obra de que não se beneficiaram os demais Estados nordestinos. (...) Sem embargo, um outro produto tradicional da exportação baiana – o fumo – apresenta relativa recuperação na segunda metade do século. (...) Se considerarmos conjuntamente o cacau e o fumo, o valor médio de suas exportações aumenta de 151 mil para 1.057.000 libras, no meio século referido. Esses dados, entretanto, não nos revelam senão um aspecto do desenvolvimento baiano, na segunda metade do século passado. (...)”

Como a economia cafeeira era a de maior relevância no contexto do desenvolvimento do país, naturalmente era a que demandava maior quantidade de mão-de-obra, principalmente escrava, o que vai resultar num tráfico interno de escravos entre a região Nordeste, possuidora de maior número de mão-de-obra escrava, e as regiões Sul e Sudeste. Porém, o que vai se verificar na análise deste fato é que, a exportação de

escravos para o Sudeste, era mais em decorrência do declínio da atividade açucareira, do que efetivamente pela demanda dessa região.

A economia açucareira estava em decadência, porém passava por fases em que melhoravam as exportações e esta dava sinais de crescimento, ficando em ciclos de altos e baixos. A exportação de escravos aumentava nas fases de declínio da atividade açucareira, dando a demonstração de que, esta era mais importante do que o comércio de escravos para o sul do país. Existiam outros fatores que dificultavam uma transferência mais fácil dos escravos, como mostram os economistas Mello, Slenes(1980, p. 98):

“(...) a exportação de escravos de ambas as províncias(Bahia e Pernambuco) mostra uma alta porém inversa correlação com a exportação do açúcar. Quando esta última crescia, havendo pois um aumento da demanda por trabalho na atividade açucareira, a exportação de escravos tendia a diminuir, e vice-versa. Isto demonstra bem que Pernambuco e Bahia formavam mercados fortes e relativamente independentes, nos quais o maior componente da demanda por escravos não era um componente externo, mas interno: a atividade açucareira. Além do mais, os custos de transferência de um escravo para o Sudeste( comissões de comerciantes, elevados impostos sobre a exportação de escravos em Pernambuco e na Bahia, custos de transporte, custos de comunicação, etc.) amorteceram consideravelmente o impacto da demanda do Sudeste sobre os mercados de escravos do Nordeste. (...)”

Como foi visto, a economia baiana passou por transformações essenciais no decorrer do período entre 1850 e 1870 o que acarretou em mudanças na estrutura econômica e social, além de expansão dos setores comercial, industrial e bancário. Esta parte teve como objetivo situar o leitor no contexto da economia baiana no período, de modo a facilitar a compreensão do objetivo deste trabalho monográfico.

### 3. O TRÁFICO DE ESCRAVOS NO SÉCULO XIX

#### 3.1 ANTECEDENTES

Há inúmeras teorias que buscam explicar as razões do fato de Portugal ter ido buscar mão-de-obra na África, para a sua colônia na América. Uma vez que nas terras brasileiras havia o índio que poderia ser visto como força de trabalho para a lavoura açucareira que começava a prosperar, que motivos teriam levado os portugueses a ir em busca do africano, para trabalhar como escravo no Brasil ?

As teorias que tentaram mostrar o indígena como inapto ao tipo de trabalho forçado, devido a sua preguiça ou a sua forma de organização social e cultural, já não são mais aceitas na comunidade científica. O que realmente explica a motivação portuguesa pelo escravo africano como mão-de-obra, é a rentabilidade do tráfico negreiro. Através do tráfico de escravos, a Metrópole podia intensificar seu processo de acumulação de capitais. Ou seja, essa explicação leva a considerar que o tráfico de escravos foi o responsável pela escravidão africana no Brasil e não o inverso.

O tráfico de escravos iniciou-se motivado pela acumulação de riquezas que esse novo negócio proporcionava. O interesse em que o volume das transações comerciais de escravos fosse elevado, afim de que houvesse maior acúmulo de riquezas, fez com que Portugal trouxesse para o Brasil a maior quantidade de escravos que a América recebeu. “(...) a escravidão negra foi a forma dominante do trabalho na maior parte da história do Brasil, o qual importou mais africanos do que qualquer outra colônia ou país no Novo Mundo. Recebeu cerca de 38% dos 9,6 milhões de africanos trazidos para as Américas durante a história do Tráfico Atlântico de Escravos.” (Mello, Slenes, 1980, p. 91). Este número de escravos desembarcados no Brasil demonstra não só o interesse português no negócio do tráfico de escravos, como também a rentabilidade alta que este oferecia. Porém, na análise que se faz dessa quantidade, percebe-se que o fator quantum era

essencial na lucratividade da relação comercial, uma vez que, poderiam os senhores de escravos incentivar a reprodução entre eles em cativeiro, o que ocasionaria em ganhos de capital.

Esse argumento ajuda a demonstrar que, era a relação comercial, ou seja, o tráfico de escravos em si, que gerava o maior ganho, a maior acumulação, pois os traficantes traziam mais escravos do sexo masculino do que do sexo feminino. O que, naturalmente, seria um paradoxo, se a maior rentabilidade viesse do trabalho escravo. “(...) é bem provável que antes de 1850 os donos de escravos não se interessassem muito pela reprodução da população escrava. Pelo menos é o que sugere a grande preferência que demonstravam pela compra de escravos do sexo masculino ao invés de feminino durante a vigência do tráfico africano(...)” (Ibid, p. 114)

Os números da quantidade de escravos que teriam vindo transacionados para o Brasil, é aproximadamente o mesmo, em diversos autores, o que de fato, comprova a importância do negócio. “(...) o Brasil recorreu, inicialmente, aos mercadores de escravos do Atlântico em busca de mão-de-obra e, no decorrer de três séculos, recebeu 3,6 milhões de escravos, acolhendo quatro entre a média de dez africanos trazidos para o Hemisfério Ocidental.” (Merrick, Graham, 1980, p. 50)

O tráfico de escravos se tornou um dos principais instrumentos de comércio no mundo, pois além da acumulação de capitais que propiciava, através dos escravos, geralmente estabelecia também relações comerciais de outros produtos e mercadorias entre as nações participantes do negócio.

“(...) compreendendo três continentes e mais de dez milhões de migrantes involuntários, o tráfico de escravos ocupou uma importante parcela da capacidade de embarque européia e americana (...) contribuindo significativamente também para uma parcela importante do comércio intercontinental do mundo.” (Klein, Engerman, 1976, p. 99)

Dentro desse cenário, a Bahia exerceu durante a maior parte do período anterior ao século XIX, um papel de destaque econômico, através da economia açucareira, principal produto da colônia, e Salvador, como centro mais importante, tanto das decisões políticas, quanto da organização econômica. É necessário fazer uma observação com relação ao tráfico de escravos, na Bahia, dentro desse contexto.

Por ser o centro político e econômico da colônia durante a maior parte do período que antecedeu ao século XIX, um grande montante do tráfico de escravos se dirigia a seus portos. Uma estimativa da quantidade de navios e escravos que chegavam à Bahia, foi feita através dos estudos do etnólogo Pierre Verger, que analisou um período que variou de fins do século XVII até início do século XIX, contribuindo dessa forma para uma visão ampla do negócio do tráfico negreiro com relação à Bahia. Segundo Verger(1987, p. 663):

“De 1678 a 1756, temos 800 navios aos quais seria preciso acrescentar aqueles que não foram anotados entre 1715 e 1725, 1734 e 1738. Estimando esse número em pouco mais de 200 teríamos 1000 navios que, trazendo em média 400 escravos cada um, teriam assim transportado 400.000 escravos. Entre 1756 e 1815 temos 931 navios. Arredondamos esse número para 950 os quais, trazendo uma média de 300 escravos cada um, teriam assim transportado 285.000 escravos. Total de 685.000 escravos(...)”

A quantidade de escravos que chegaram à Bahia nesse período mostram a importância, como centro econômico que esta possuía para a metrópole portuguesa. Mais uma vez, esses dados quantitativos explicam a acumulação de riquezas que originava dessa prática mercantil. Como o volume de capitais envolvidos no negócio do tráfico era bastante significativo, com o fim deste, certamente esses capitais ociosos terão novos destinos, e serão fundamentais na expansão de outros setores da atividade econômica.

Porém essa preocupação é para o próximo tópico e para o capítulo sobre o comércio da cidade do Salvador. O que se faz ressaltar por enquanto é a condição do escravo como mercadoria valiosa e capaz de gerar riquezas. “Assim, o desenvolvimento da atividade

mercantil, que marcou as relações entre metrópole e colônia, fez do escravo africano uma importante mercadoria. Mercadoria cada vez mais cara e procurada, capaz de enriquecer os muitos envolvidos no tráfico e no comércio interno de escravos.” (Andrade, 1988, p. 65/66)

Entretanto, no momento em que se coloca o escravo como uma mercadoria, e ele era, deve-se saber então as condicionantes que influenciavam na formação do seu preço. “O preço do escravo depende da concorrência, da distância entre o porto de embarque e o ponto de venda, da especulação, da conjuntura econômica, depende ainda de sua idade, sexo, saúde, de sua qualificação profissional.” (Mattoso, 1990, p. 77)

A partir da análise de formação dos preços dos escravos, feitos pela historiadora Kátia Mattoso, observa-se que dentre as condicionantes, existem as que estão diretamente ligadas à competitividade natural dentro de uma economia que caminha para amadurecer dentro da organização capitalista de mercado e as que estão ligadas às características diferenciadoras da mercadoria. Se de um lado, o preço do escravo é influenciado pela concorrência, pelos custos de transporte, ou pela conjuntura econômica, que pode estar mais favorável em determinado período do que em outro, por outro a qualidade da mercadoria também entra como um elemento de diferenciação no nível de preços, como sua idade, saúde e qualificação profissional. Evidentemente, que essas categorias em si já explicitam o motivo de variação dos preços, o dado curioso é a questão referente ao sexo, pois, se está claro que o homem é mais forte para a lavoura e portanto é a base do trabalho produtivo na colônia, também é clara a importância da mulher, não só para realizar afazeres domésticos, mas como auxiliar na agricultura, além de permitir o aumento da população escrava sem maiores ônus para o senhor, uma vez que as crianças também trabalhavam na lavoura, o que impedia que os custos fossem elevados até estes chegarem à idade adulta. No entanto, o que se verifica é que o preço médio dessa era inferior ao do escravo do sexo masculino, como demonstra a tabela abaixo:

**Tabela 02**

**Variação do preço médio do escravo por sexo no decorrer do século XIX**

Períodos	Preço Médio
----------	-------------

	Homens	Mulheres
1811 – 1830	150\$120	127\$558
1830 – 1860	422\$453	378\$401
1861 - 1888	525\$890	456\$695

*Fonte: Andrade, 1988, p. 167.*

O tráfico de escravos, já está evidente, era um negócio muito rentável, então porquê haverá uma pressão forte, por parte da Inglaterra para o fim deste ? Na sociedade brasileira, o tráfico negreiro tinha seus defensores e também possuía os setores contrários ao tráfico, essa dualidade favoreceu para que as pressões inglesas se intensificassem pelo fim do tráfico. O que de fato veio a ocorrer em 1850.

### 3.2 O PROCESSO DE ABOLIÇÃO DO TRÁFICO DE ESCRAVOS

A abolição do tráfico de escravos foi um ato político motivado por razões econômicas através de pressões por parte da Inglaterra, que era a maior potência econômica do século XIX. Não esquecendo também das razões internas para o fim do tráfico de escravos, que com o declínio do preço do açúcar, reduziu os ganhos dos senhores de engenho, principais compradores dos escravos. Essas motivações internas e externas levaram ao fim do tráfico de escravos.

A Inglaterra sofreu transformações na sua estrutura econômica durante o século XVIII, que levaram a uma reorganização de toda a sociedade inglesa. A Revolução Industrial trouxe novas formas de acumulação de capital, transformações deste próprio, que passa de mercantil a financeiro e industrial, novas relações de trabalho e produção em larga escala. O mercado interno inglês cresceu de forma impressionante e fazia-se necessário uma expansão dos mercados, pois os níveis de produtividade eram altos e superavam a demanda interna.



A expansão capitalista inglesa, desejosa de novos mercados, vai apoiar a independência do Brasil, assim como de outras nações da América, pois já enxergava estes como mercados consumidores potenciais excelentes para as suas mercadorias. “A independência dos países da América e o processo de extinção do tráfico de escravos estão diretamente relacionados e atendem aos interesses dos novos grupos industriais que estavam ganhando importância, também política, na Inglaterra(...)” (Andrade, 1988, p. 67)

A Inglaterra, que havia abolido o tráfico de escravos para suas colônias no início do século XIX passará então a fazer pressão para que o Brasil extermine com o tráfico. Logo os dois países passarão a fazer tratados sucessivos e progressivos de combate ao tráfico de escravos. No plano interno, a sociedade brasileira vivia uma contradição. De um lado, existiam grupos favoráveis ao fim do tráfico, fosse por motivos humanistas ou econômicos, pois haviam interesses em se diversificar a economia brasileira e o tráfico representava o atraso nessas transformações. Por outro lado, existiam grupos interessados pela manutenção deste e os motivos eram inúmeros, desde ser o escravo a base da força de trabalho da economia brasileira, passando pelos lucros que o negócio do tráfico rendia, até o medo que a elite demonstrava nas consequências que poderiam trazer para os escravos que viviam no Brasil, pois poderiam ficar otimistas com relação ao futuro próximo. Prado Jr.(1986, p. 173) comenta:

“(...) não devemos esquecer o temor que despertava a presença desta imensa massa de escravos que permeava a sociedade brasileira por todos os seus poros. Ninguém podia saber ao certo das suas possíveis reações, da atitude que teriam os escravos, curvados ao trabalho, humildes e até então, em geral, pacíficos, se acaso lhes sorrisse, embora longinquamente, uma sorte melhor.”

Inúmeros tratados foram feitos entre os dois países, para que o tráfico de escravos fosse definitivamente extinto. Como o assinado em Viena em 1815, que estabelecia a proibição do tráfico acima da linha equatorial, o que atingiu importantes centros fornecedores de escravos. Após 1822, a Inglaterra estabeleceu como uma das exigências para reconhecer a independência do Brasil, o fim do tráfico negreiro. Um tratado

assinado pelas duas nações em 1826, fixaram um prazo de três anos para o fim do tráfico de escravos.

A economia açucareira, nesse período estava em declínio, principalmente pela concorrência das Antilhas Holandesas, que produziam o açúcar, e conseguiam um preço mais competitivo no mercado internacional. Isso, naturalmente, resultou numa diminuição da renda dos principais senhores de engenho, que eram os grandes compradores de escravos. Diante dessa situação, a demanda interna por escravos irá diminuir, e muitos passarão a ser comercializados para as regiões Sul e Sudeste, que começava a expandir, através da economia cafeeira. Este motivo interno fortaleceu a pressão inglesa pelo fim do tráfico.

A Inglaterra, irá intensificar as pressões para que o tráfico seja totalmente abolido. Devido a essas pressões inglesas e sua crescente fiscalização, o tráfico clandestino irá aumentar de proporções, com a conivência das autoridades, que, pelo fato dos traficantes serem membros da elite da época, gozavam de certo prestígio. Segundo Mattoso(1990, p. 62):

“A partir de 1830, porém, esses portos vão ser substituídos por locais de desembarque não oficiais, ancoradouros clandestinos muito freqüentemente situados e camuflados bem próximos dos grandes portos. Pernambuco, Bahia e Rio, mostram ainda as praias discretas e abrigadas, bem perto do porto oficial e que gozavam quase sempre da complacência das autoridades locais interessadas no prosseguimento do tráfico negreiro.”

Apesar das pressões da Inglaterra, o tráfico continuava no Brasil, o que fez com que os ingleses rompessem acordos que estabeleciam limites das águas de um país, em que o outro não tinha autoridade para agir, e assim, fizesse aprisionamentos de navios negreiros em águas brasileiras, o que resultava constantemente em conflitos. “Nas costas do Brasil, (...), várias vezes os cruzadores britânicos tinham desrespeitado os

limites das águas territoriais e numerosos e violentos incidentes produziram-se em terra entre os brasileiros e as tripulações dos navios ingleses.” (Verger, 1987, p. 381)

Diante da convivência das autoridades brasileiras, que fingiam estar coibindo o tráfico, enquanto este continuava incessantemente, a Inglaterra irá tomar uma medida drástica, que é o fator principal, que levará a definitiva extinção do tráfico de escravos, a lei Bill Aberdeen. Esta lei dava a marinha britânica o direito de aprisionar qualquer navio negreiro e os traficantes seriam obrigados a responder diante do almirantado ou de qualquer tribunal do vice-almirantado da Inglaterra.

A situação caminhava para um atrito sério entre os dois países, o que levou o Brasil, a decretar, em 1850, o fim do tráfico de escravos, promulgando a lei que ficou conhecida como a lei Eusébio de Queirós, como atesta Andrade(1988, p. 75):

“Finalmente, em 1850, a lei Eusébio de Queirós foi aprovada. Segundo seu texto, a importação de escravos foi considerada pirataria e como tal deveria ser punida. As embarcações envolvidas no comércio ilícito seriam vendidas, com toda a carga encontrada a bordo, sendo seu produto entregue aos apresadores, deduzindo-se um quarto para o denunciante.”

O fim do tráfico de escravos vai representar o marco inicial de mudanças profundas que ocorrerão na organização econômica do país. É o primeiro passo, do que reflete a entrada do Brasil no mundo capitalista moderno e industrial. Evidentemente que as transformações não se processam de forma imediata, todo o processo de mudança de uma sociedade é lento e não será diferente para o Brasil, no entanto, os indícios dessas transformações far-se-ão sentir logo. Mudanças nas atividades econômicas, a expansão comercial, a expansão industrial, o surgimento de inúmeras casas bancárias, mudanças nas relações de trabalho, enfim, essas transformações se dão ao longo do tempo, porém seu início já pode ser notado nos primeiros vinte anos após o fim do tráfico. E é em

cima desses impactos causados pela abolição do tráfico negreiro, particularmente no setor comercial de Salvador, que trata essa monografia.

A abolição do tráfico de escravos encerra uma fase e inicia outra, como coloca o historiador Prado Jr.(1986, p. 163):

“Com a abolição do tráfico de escravos encerra-se a fase de transição que se estende desde a transferência da corte portuguesa para o Brasil em 1808. Ela será o último toque desta série de reformas consideráveis que se sucedem desde aquele momento e que modificariam tão profundamente o país, tornando-o de colônia inteiramente submetida ao exclusivismo mercantil da metrópole portuguesa, em Estado soberano, aberto à livre concorrência internacional.”

Como as transformações na História são processos lentos, conclui-se que o próprio tráfico de escravos não encerrou-se instantaneamente, apesar de ter sofrido uma drástica redução, como mostra a tabela abaixo, onde indica que o tráfico foi definitivamente extinto em 1853:

Tabela 03

Brasil: Importação de Escravos

Anos	Escravos
1846	50.324
1847	56.172
1848	60.000
1849	54.000
1850	23.000
1851	3.287
1852	700

*Fonte: Dowbor, 1982, p. 86.*

A tabela acima mostra a importação de escravos para o Brasil como um todo. A tabela 04 irá mostrar o número de escravos importados para a Bahia, segundo o levantamento de dois estudiosos, Pierre Verger e Leslie Bethell. É importante observar a diferença entre os números apontados por um e por outro, esta razão é devido à quantidade de escravos clandestinos que chegavam na Bahia. Outro fato interessante mostrado na tabela é que Verger ainda registra escravos importados para a Bahia um ano após o fim do tráfico, enquanto Bethell não registra:

Tabela 04

Número de escravos chegados à Bahia na última década anterior à abolição do tráfico

Anos	Número de Cativos	
	Pierre Verger	Leslie Bethell
1840	1.675	1.413
1841	1.410	1.470
1842	2.360	2.520
1843	3.004	3.111
1844	6.201	6.501
1845	5.582	5.582
1846	7.824	7.354
1847	11.769	10.064
1848	7.383	7.299
1849	8.401	8.081
1850	9.102	9.451
1851	785	—

*Fonte: Mattoso, 1990, p. 61.*

A abolição do tráfico de escravos terá tanto para a Bahia, quanto para Salvador, o mesmo efeito que teve sobre o país como um todo. O que difere uma região da outra é a proporção das transformações econômicas ocorridas, uma vez que a região Sudeste começava a despontar como centro financeiro e econômico do país, com a cultura do

café, com a capital do país, e naturalmente sofrerá mudanças mais intensas. No entanto, Salvador ainda era a segunda cidade em importância dentro do país e as transformações econômicas que ocorrerão nela também serão significativas. Azevedo, Lins(1969, p. 14) menciona:

“A supressão do tráfico negreiro, vem a ter um paradoxal efeito para a economia das regiões do Norte do Brasil e sobretudo para a da Bahia, maior centro importador e distribuidor de escravos no país: de um lado libertou somas consideráveis até então empregadas no comércio de *ébanos*[grifo do autor], somas que foram sendo aproveitadas pelo comércio, pela lavoura e pela indústria em aplicações fracionadas, por outro lado, reduziu a mão-de-obra da indústria do açúcar(...)”

Os estudos sobre os impactos econômicos sobre a economia da cidade do Salvador serão tratados no capítulo 4. A análise aqui prossegue com relação a um fator essencial na economia da época: o preço do escravo. Quando o tráfico de escravos foi abolido, o preço deste subiu, pois a demanda era crescente, não só pelo mercado baiano, mas como também pelo mercado do sul, com a emergente cultura do café que necessitava de braços, enquanto que a oferta estaciona. “Pela metade do século XIX, a força de trabalho da economia brasileira estava basicamente constituída por uma massa de escravos que talvez não alcançasse dois milhões de indivíduos. Qualquer empreendimento que se pretendesse realizar teria de chocar-se com a inelasticidade da oferta de trabalho.” (Furtado, 1979, p.117). Ou seja, o que se observa é que, como existia uma demanda crescente desta mão-de-obra, e uma oferta estacionada e inelástica, era necessário apelar para outro tipo de mão-de-obra, não somente o escravo, e é nesse contexto que irão surgir os imigrantes, porém, não é assunto desta monografia.

Com relação ao preço dos escravos, apesar de começar um movimento imigratório para as regiões sul e sudeste do país, ainda era mais rápido levar os escravos, pois a lavoura cafeeira necessitava de braços com urgência. Segundo Mattoso(1976, p. 155):

“É fato incontestável que o maior incremento de vendas e compras de escravos deu-se a partir do momento em que foi abolido definitivamente o tráfico(1850). É também incontestado o fato de que a partir de 1850 a mão-de-obra servil nordestina, e principalmente a da Bahia começa a ser desviada em larga escala para as regiões do Rio de Janeiro, e, sobretudo, para as terras paulistas em expansão econômica.”

Além do que, não se sabia se os imigrantes iriam se adaptar ao trabalho, ao clima do país, enquanto que os escravos já haviam se adaptado e rendiam bem no trabalho.

Diante de uma situação de mercado extremamente favorável a elevação dos preços dos escravos, é natural que isso irá ocorrer. E Salvador, que possuía o maior número de escravos, terá um acúmulo de capitais, via proprietários de escravos, impressionante. Capitais estes, que também serão utilizados em outras atividades econômicas, entre elas o comércio. “De 1850 até 1861, a elevação dos preços de escravos em Salvador é bastante significativa, alcançando o pico em 1861/62, quando o preço médio do escravo do sexo masculino é de 997\$058 e das escravas é de 975\$000.” (Andrade, 1988, p. 170). Observe a tabela abaixo, que mostra os preços máximo e mínimo da mão-de-obra escrava na Bahia, atentando para a significativa elevação que terão os preços entre as décadas de 50 e 60, que é o primeiro período após o fim do tráfico:

Tabela 05

Preços mínimo e máximo da mão-de-obra escrava na Bahia(em réis)

Anos	Preço Mínimo		Preço Máximo	
	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens
1820	10\$000	15\$000	550\$000	700\$000
1830	30\$000	20\$000	500\$000	600\$000
1840	20\$000	10\$000	880\$000	1.200\$000
1850	33\$000	30\$000	900\$000	1.100\$000
1860	40\$000	50\$000	2.000\$000	2.500\$000
1870	50\$000	40\$000	2.000\$000	2.500\$000
1880	50\$000	100\$000	1.100\$000	1.800\$000

*Fonte: Mattoso, 1990, p. 96.*

Já está evidente que o negócio do tráfico de escravos era extremamente rentável e que acelerou o processo de acumulação de capitais por parte de grandes capitalistas, que, muitos deles, tiveram suas fortunas originadas no tráfico. Estes capitalistas, em sua maioria eram comerciantes, ou se tornaram comerciantes, além de fundarem casas financeiras de apoio ao desenvolvimento comercial e à indústria, que timidamente, nascia na Bahia.

O próximo tópico irá tratar destes negociantes, sua acumulação de capitais decorrente do tráfico de escravos e suas inversões de capitais após o fim deste. Será importante elo de ligação entre o fim do tráfico e a expansão comercial, que será tanto quantitativa, como qualitativa, a importante participação destes comerciantes na reurbanização da cidade do Salvador, e a questão do mercado de trabalho do setor comercial .

### 3.3 OS COMERCIANTES E O NEGÓCIO DO TRÁFICO DE ESCRAVOS

A maior parte dos membros da elite baiana na época eram os comerciantes, que em sua maioria, estavam ligados ao negócio do tráfico de escravos. “Em outra parte deste estudo tentamos dar uma imagem da hierarquia social de Salvador no século XIX. Entre os grupos sociais, que formam as categorias dessa hierarquia social, o grupo dos comerciantes, de todo o tipo, é de longe o mais importante.” (Mattoso, 1978, p. 247). A razão pela qual a maioria dos grandes comerciantes estavam ligados ao tráfico de escravos, além do fato deste ser um negócio extremamente lucrativo, era devido à proximidade comercial desta atividade com a própria do comércio, uma vez que o escravo era considerado como uma mercadoria.

Durante os cinquenta anos finais do tráfico de escravos, foram acumuladas riquezas imensas nas mãos dos traficantes. Todo o capital acumulado serviu para movimentar e diversificar a economia regional, com criação de bancos, casas comerciais, indústrias,



até no processo de reurbanização da cidade. Essas mudanças serão vistas mais detalhadamente no capítulo 4.

Como já foi visto anteriormente, a Inglaterra pressionava o Brasil pelo fim do tráfico de escravos, no entanto a elite brasileira era a favor da continuidade deste. Um fato que confirma isso, era a relação dos traficantes com os membros da elite, pois estes mesmos faziam parte da elite do país na época. “Entre 1831 e 1850 grandes fortunas continuaram a ser feitas à custa do comércio ilegal de escravos, e traficantes ilustres continuavam a integrar a elite da época.” (Andrade, 1988, p. 72).

Apesar dos problemas enfrentados pela economia açucareira neste período, e conseqüentemente, os senhores de engenho terem seus rendimentos reduzidos, e portanto, a demanda por escravos ter sofrido uma retração – uma vez que eram os senhores de engenho os maiores compradores de escravos – o negócio do tráfico não deixou de ser rentável, nem interessante para os traficantes, e a prova disso era a resistência contínua, mesmo com as pressões inglesas. Uma explicação para esse fato era o surgimento de um comércio interno de escravos, que começavam a ser vendidos para as regiões Sul e Sudeste do país, para trabalharem na lavoura cafeeira, que se encontrava em franca expansão. Se constituindo essa atividade mercantil numa fonte de riquezas inclusive para os senhores de engenho, que possuíam muitos escravos. Desse modo, verifica-se que a retração na demanda pela mão-de-obra escrava na economia açucareira foi compensada pelos movimentos de comércio interno de escravos para as regiões econômicas mais prósperas.

Apesar de o tráfico ter sido abolido em 1850, ainda se verificava um intenso movimento de navios negreiros nos portos da Bahia, principalmente de Salvador. O que evidencia a importância comercial deste e os lucros que trazia, pois, diante de ameaça de guerra por parte da Inglaterra, o tráfico continuava a acontecer. Naturalmente que a sua intensidade era bem menor, uma vez que a fiscalização tinha sido aumentada, porém o tráfico ainda persistiu durante algum tempo, como demonstra a tabela abaixo:

Tabela 06

## Quantidade de escravos chegados à Bahia entre 1850 e 1851

Data	Classe	Proprietário	Porto Saída	Viagem	Nº escravos
15/01	Escuna	D. G. Bello	Costa d'Africa	28 dias	306
21/01	Escuna	J. P. Marinho	Costa d'Africa	28 dias	460
06/03	Escuna	J. P. Marinho	Costa d'Africa	28 dias	380
06/03	Iate	J. P. Marinho	Ourim	28 dias	300
06/03	Iate	Antônio Oliv.	África	28 dias	495
06/03	Iate	Desconhecido	Porto Novo	35 dias	180
04/04	Polaca	J. Santos	Costa d'Africa	35 dias	520
09/04	Escuna	D. G. Bello	Porto Novo	35 dias	413
07/06	Pataxo	J. A. C. Rios	Costa d'Africa	35 dias	168
07/06	Iate	Antônio Oliv.	Costa d'Africa	35 dias	480
10/06	Brique	D. G. Bello	Porto Novo	36 dias	330
13/06	Escuna	Desconhecido	Ourim	24 dias	300
02/07	Iate	Desconhecido	Costa d'Africa	24 dias	250
02/07	Pataxo	J. A. C. Rios	Costa d'Africa	24 dias	346
21/07	Escuna	Desconhecido	Costa d'Africa	24 dias	350
18/08	Escuna	J. P. Marinho	Costa d'Africa	24 dias	450
22/08	Escuna	Querino Ant.	Costa d'Africa	24 dias	300
22/03	Escuna	D. G. Bello	Costa	24dias	200

			d' Africa		
22/07	Escuna	Miguel Pereira	Costa d' Africa	24 dias	320
31/07	Iate	Antônio Oliv.	Costa d' Africa	24 dias	200
Setembro	Iate	Miguel Pereira	Costa d' Africa	24 dias	300
Outubro	Escuna	Miguel Pereira	Costa d' Africa	24 dias	683
Outubro	Escuna	Miguel Pereira	Costa d' Africa	24 dias	300
Outubro	Escuna	Miguel Pereira	Costa d' Africa	24 dias	400

*Fonte: Andrade, 1988, p. 73.*

A tabela acima traz informações sobre os nomes de alguns traficantes de escravos, o local de saída da embarcação, a duração da viagem e a quantidade de escravos trazidos. Comparando com a tabela 04, pode-se verificar que os números, mais uma vez, são diferentes, porém, não contraditórios, pois todos os autores evidenciam que ainda chegaram à Bahia, nos anos de 1850 e 1851, uma quantidade considerável de escravos. Bethell não registra em sua tabela nenhuma chegada de escravos em 1851, porém é mais provável que a pesquisa dele tenha sido falha nesse período, e a de Verger, mais consistente.

Uma outra explicação para as diferenças numéricas pode ser com relação ao tráfico clandestino, que se intensificara após as pressões inglesas terem aumentado. Para o pesquisador, achar muitos dados sobre este tipo de tráfico certamente é mais complicado, pois, por ser uma atividade ilegal, era essencial que o traficante não deixasse pistas que indicassem a ocorrência dessa atividade. Mattoso(1990, p. 62) aborda:

“(...) mesmo quando a administração fecha os olhos às atividades ilegais nos ancoradouros clandestinos, é evidente que a venda dos cativos recém-desembarcados não se poderia realizar abertamente. Para dar saída ao seu carregamento, os negreiros usam de subterfúgios: vendas em pequenos lotes e o recurso de colocá-los como “pensionistas” junto aos grandes proprietários de escravos.”

Enquanto que o tráfico legal era registrado nos portos, como mostra a tabela 06, que informa o dia ou o mês da chegada e até o tipo de embarcação. Quanto aos traficantes, já foi dito que eram, em sua maioria, comerciantes e pertenciam à elite da época. Alguns nomes aparecem na tabela 06, o que demonstra que a sociedade baiana sabia de suas atividades, mas também, como já foi mostrado, reconheciam o tráfico como de vital importância para a economia baiana.

Somas consideráveis foram acumuladas por estes traficantes de escravos e que, com o final do tráfico, tiveram, estes capitais ociosos, que serem investidos em outros setores. Observe o que diz a historiadora Nascimento(1986, p. 179):

“Por essa ocasião de recesso de tráfico de escravos, os grandes comerciantes, que eram também grandes traficantes, passaram a imobilizar seus capitais em compra de imóveis (...) como também passaram a empregar seus capitais em compras de ações de bancos e sociedades, e apólices da dívida pública.”

Ainda se referindo aos comerciantes/traficantes, ela confirma a rentabilidade do negócio do tráfico: “(...)na verdade, o período áureo para a capitalização de alguns comerciantes da Bahia havia sido a época do tráfico(...)” (Ibid, p. 179).

Os traficantes de escravos, além de exercerem a atividade de comerciantes, investiram em outros setores da economia, como a indústria, que nessa época aparecia, porém

ainda em números insignificantes, e principalmente no setor financeiro, com o surgimento de bancos, que serviam como apoio financeiro ao setor comercial, agrícola e as atividades iniciais da indústria. Uma transformação começava a se delinear no cenário da economia soteropolitana. “Alguns bancos foram criados nas décadas de 40 e 50, sendo os grandes comerciantes seus principais acionistas. Estes também estiveram presentes como sócios-proprietários das primeiras fábricas que foram pouco a pouco se instalando na província(..)” (Andrade, 1988, p. 53)

O etnólogo Pierre Verger fez um trabalho excelente sobre os traficantes de escravos, mostrando sobre suas vidas, os montantes acumulados, os investimentos que foram feitos, o patrimônio conseguido por estes homens. Essa monografia não pretende se estender muito sobre essa parte, pois o objetivo principal dela é demonstrar os impactos que ocorreram sobre o comércio de Salvador, após as mudanças ocorridas na economia local com o fim do tráfico. Portanto, mencionar os traficantes, em suas vidas particulares, serve apenas como ilustração e enriquecimento do trabalho, uma vez que o principal a respeito destes, que era o fato de serem comerciantes, e por isso, os impactos neste setor serão significativos, e também mostrar que o volume de capitais acumulados por eles foi considerável, a ponto de dar novas feições à economia da cidade, inclusive com alterações urbanas, que será visto posteriormente.

Essa última parte então, apenas tem o objetivo de falar de alguns traficantes, que eram mais famosos e influentes na época, somente para se ter uma idéia das riquezas acumuladas e de suas influências na sociedade.

Um comerciante e traficante de escravos que é muito citado na literatura sobre o assunto é Joaquim Pereira Marinho, na tabela 06 o nome dele aparece quatro vezes abreviado como J. P. Marinho. Ele foi um dos mais influentes no ramo, e acumulou um patrimônio expressivo. Foi o sucessor de Antônio Pedrozo de Albuquerque, um dos mais influentes entre os traficantes de escravos junto à elite da época. Verger(1987, p. 452), na sua obra sobre o tráfico de escravos, assim se referiu à Joaquim Pereira Marinho:

“Ele possuía navios para o transporte de suas mercadorias, e as pessoas disputavam as letras de câmbio assinadas por ele, preferindo-as aos títulos bancários. (...) Pereira Marinho foi aquele que tomou a sucessão, assim como o poderio de dinheiro, daquele exercido durante longos anos por Pedrozo de Albuquerque. Possuindo capitais importantes para a época e detentor da maior parte dos bens de Pedrozo após sua morte, concorreu igualmente com seu gênio construtivo e seu trabalho obstinado para construir um grande número de edifícios no caminho da Victória, no farol da Barra e no bairro comercial.(...) Joaquim Pereira Marinho tornou-se cada vez mais rico, e a Corte de Portugal lhe outorgou sucessivamente os títulos de barão, visconde e conde. Foi membro fundador, em 1857, do Banco da Bahia, e diretor da Companhia de Estrada de Ferro de Joazeiro.(...)”

No trecho acima, nota-se não só o acúmulo de riquezas que este traficante/comerciante atingiu, como sua confiabilidade e respeito dentro da sociedade, com as pessoas preferindo suas letras de câmbio à títulos bancários. Sua importância junto à Portugal, nação parceira do Brasil, que lhe outorgou títulos, assim como, sua versatilidade dentro das atividades econômicas, pois além de comerciante, após o fim do tráfico se tornou banqueiro, e ainda dirigiu uma estrada de ferro.

Na tabela 06 aparece o nome de um outro traficante e comerciante importante e influente, Domingos Gomes Bello, que na tabela surge abreviado como D. G. Bello. Era um comerciante influente da praça de Salvador e movimentava negócios com a África. Verger transcreveu em sua obra uma das últimas cartas de Gomes Bello para o rei Kosoko de Lagos, onde ele menciona o fim do tráfico de escravos, mas reitera o seu interesse em manter as relações comerciais legais com Lagos: “Não quero mais receber daqueles fardos, pois o governo está decidido a terminar com aqueles tipos de negócios. Continuo entretanto à vossa disposição para todos os negócios lícitos de óleos, panos da costa e marfim.” (Verger, 1987, p. 455)

Um outro traficante de escravos importante foi Antônio Querino, que na tabela 06 aparece como Querino Antônio. Na literatura, não deixa muito claro qual era a ordem

correta do nome dele, em uns textos, ou às vezes no mesmo texto, ele aparece escrito das duas formas. Apesar de na tabela o nome dele só aparecer uma vez, a literatura indica que foi um comerciante e traficante muito influente, que aliás, começou como traficante, tornando-se comerciante no decorrer do tempo. Verger(1987, p. 460) se referiu a ele fazendo um breve histórico de sua vida econômica:

“Antônio Querino, nascido em Lisboa, teve uma parte ativa no tráfico como capitão de navios, sobrecarga e mais tarde como proprietário de um depósito de escravos. Acumulou propriedades e sobrados no melhor bairro da Bahia, o da Victória. Em seu testamento figuram 15 sobrados, 3 casas térreas, 3 galpões, um depósito e 2 terrenos vagos, cujo conjunto era avaliado, em 19 de janeiro de 1850, dia em que fez seu testamento, em: Conjunto de imóveis- 248.200\$000 réis; dinheiro em banco- 8.878\$775 réis; valor de 33 escravos(15 homens e 18 mulheres)- 33.200\$000 réis; valor dos móveis- 989\$000 réis; Dando um total de 291.267\$775 réis.”

Observa-se neste trecho sobre o traficante Antônio Querino que o negócio era de fato muito rentável e permitia o acúmulo de dinheiro e bens imóveis, assim como de capitais para investir em qualquer setor da atividade econômica, que foi o que ocorreu quando do final do tráfico.

O capítulo seguinte irá tratar dos impactos sobre o comércio especificamente com as transformações econômicas que a vida na província passou. Primeiro fará um breve esboço da vida econômica em Salvador para em seguida tratar especificamente dos investimentos no setor comercial, da ampliação e diversificação deste, suas mudanças no mercado de trabalho e um fato curioso, o emprego de capitais dos comerciantes no melhoramento urbano da cidade.

O capítulo 4 tem o intuito de mostrar os impactos sobre o comércio em toda a sua extensão, não ficando só preso a ele diretamente, mas chamando a atenção para o surgimento de casas bancárias de apoio financeiro ao comércio, a expansão das

atividades deste, tanto no mercado interno quanto no externo. Além da questão do trabalho, que era o comércio o maior empregador urbano.



#### 4. O COMÉRCIO DA CIDADE DO SALVADOR(1850 – 1870)

##### 4.1 ASPECTOS ECONÔMICOS DA CIDADE DO SALVADOR

A economia da cidade do Salvador era predominantemente comercial, devido a sua localização geográfica privilegiada, que fazia da cidade um porto natural, onde as embarcações estrangeiras primeiro aportavam antes de seguir viagem para o sul do continente. Servia de entreposto comercial, tanto para as exportações brasileiras, como para as importações, demonstrando existir um intenso comércio internacional.

No entanto, essa expansão quantitativa e qualitativa só se deu após o fim do tráfico de escravos. Pois, a partir daí, a Inglaterra e países aliados ampliaram suas relações comerciais com o Brasil, destinando maiores investimentos em vários setores, fosse o comercial, o urbano ou o industrial. E é evidente que a Bahia, mais intensamente Salvador, se beneficiaram também desse novo fluxo de capitais estrangeiros que vieram.

Além desses capitais estrangeiros, uma parte extremamente considerável dos investimentos vieram do negócio do tráfico. Pois, como já foi demonstrado no capítulo anterior, este foi um negócio muito rentável e que permitiu acumulações de capitais por parte dos traficantes que puderem invertê-los em outros setores com o fim do tráfico. Como a maioria dos traficantes eram também comerciantes nada mais natural que estes usassem seus capitais livres para a expansão das suas atividades comerciais.

Desse modo, apesar de Salvador presenciar também neste período, uma expansão do setor industrial, esta não será tão significativa quanto a expansão do setor comercial. “(...) a indústria nasce na Bahia como apêndice do comércio e assim permanece.” (Nóvoa, 1979, p. 138). A importância primaz do comércio para a economia da cidade do Salvador se dá principalmente pelo aspecto geográfico da cidade, que inserida na Baía de Todos os Santos, era um verdadeiro porto natural. E esta importância será verificada

até na arrecadação do Estado, onde que do comércio depende para o aumento de suas receitas. “É deste ramo comercial que se alimenta a máquina arrecadadora do Estado. É ele o termômetro que indica os bons e maus momentos da economia provincial.” (Bahia, 1980, p. 9).

Já foi demonstrado que a economia baiana e particularmente, a de Salvador, passaram por uma fase de crescimento com o fim do tráfico de escravos. No entanto, devido a alguns fatos que ocorreram, tanto internos, quanto externos, depois de uma fase de prosperidade, a economia entrou numa depressão a partir da década de 1860. Azevedo(1969, p. 232/233) comenta:

“A cidade começava a industrializar-se, o comércio era rico e a população muito mais ativa que a do Rio de Janeiro. Essa vaga prosperidade(...) não iria durar muito. O encarecimento do preço dos escravos, devido às dificuldades e finalmente à proibição do tráfico negreiro, a queda das cotações do açúcar pela concorrência de doutros centros e do açúcar de beterraba,...), os conflitos no Prata,...)o cólera, uma série variada de fatores, enfim, passaria a forçar o declínio da economia baiana(...)”

Essa depressão também foi demonstrada numa tabela, em que Frédéric Mauro fez uma análise da economia de Salvador através das fases de Kondratieff<sup>1</sup>.

Tabela 07

Ciclos Econômicos da Cidade do Salvador

Anos	Fases de Kondratieff
1787 – 1821	A
1821 – 1845	B
1845 – 1860	A
1860 – 1887	B
1887 – 1897	A

*Fonte: Mauro, 1976, p. 90.*

Nota: a letra A corresponde às fases de ascensão, enquanto a letra B, retração.

Na tabela acima percebe-se que o período que compreende os dez primeiros anos após o fim do tráfico de escravos foi um período de ascensão econômica para a cidade do Salvador, enquanto que o período a partir da década de 1860 representa um período de retração da atividade econômica na cidade do Salvador. Esse fato, no entanto, não contradiz a afirmação dessa monografia, pois, se é verdade que devido a inúmeros fatores, como a cólera e a Guerra do Paraguai, a economia baiana sofreu uma retração, também é verdade que o comércio, e em particular o comércio internacional, sentiu muito pouco os efeitos dessa retração durante a década de 1860. Como fica demonstrado nas tabelas abaixo sobre o comércio exterior da cidade do Salvador:

Tabela 08

Importações da Província da Bahia

Fatores utilizados	A N O S			
	1854	1858	1863	1865
Quant. Embarcações	433	514	352	495
Tonelagens	135.263	153.351	152.034	226.267
Localidades	19	24	22	22

*Fonte: Pesquisa direta, 1999.*

Tabela 09

Exportações da Província da Bahia

Produtos	Unidades	1854	1858	1863	1867
Aguardente	Medidas	2.592.839	1.555.059	1.511.871	775.157
Algodão	Arrobas	23.791	9.361	45.813	444.263
Açúcar	Arrobas	3.362.750	3.337.737	3.776.434	3.327.102
Cacau	Arrobas	26.485	32.470	49.461	56.078
Café	Arrobas	266.634	233.917	286.167	439.600
Couro	Arrobas	107.710	73.916	82.135	78.834
Diamante	Oitavas	3.188	5.122	5.478	5.064

<sup>1</sup> Kondratieff – economista e estatístico russo(1892-1930) estudou os ciclos econômicos de longa duração, onde, segundo ele, haveriam períodos de ascenso e outros de declínio na economia.

Fumo	Arrobas	575.772	493.791	1.036.598	761.208
Madeiras	Dúzias	1.753	–	2.246	839

*Fonte: Pesquisa direta, 1999.*

As tabelas acima foram feitas pelo autor, baseadas nas informações colhidas nas Fallas e Relatórios dos Presidentes da Província da Bahia entre 1850 e 1870. Foram escolhidos os números de quatro anos específicos, dois de cada década, para demonstrar que, mesmo numa fase, em que segundo os autores acima mencionados, a economia baiana e conseqüentemente a de Salvador estava em retração, os números das relações comerciais com o exterior foram equilibrados, oscilando em certos casos favoravelmente para a década de 1850 e outras vezes para a década de 1860.

A tabela 08 mostra algumas informações sobre as importações da província, onde foram levadas em consideração a quantidade de embarcações estrangeiras e nacionais que chegaram no porto de Salvador com mercadorias num determinado ano, onde pode-se verificar que, o ano de 1863 sofreu uma queda um pouco mais acentuada, no entanto, apenas dois anos depois os números já estavam dentro do patamar da década de prosperidade. Um outro dado refere-se às tonelagens de mercadorias que chegaram anualmente ao porto de Salvador. Nesse caso observa-se uma regularidade interessante, pois mesmo no ano de 1863, onde a quantidade de embarcações foi inferior, as tonelagens foram praticamente as mesmas, o que revela certamente o aumento da capacidade de transportar mercadorias por parte das embarcações. Um outro fator levado em consideração foi com relação às localidades de origem dessas embarcações que revela uma baixa oscilação, demonstrando que os parceiros comerciais da Bahia foram praticamente os mesmos em duas décadas.

A tabela 09 traz informações sobre os principais produtos exportados pela província da Bahia em quatro anos distintos. Observando-se os totais de exportação de cada produto por ano analisado, revela-se mais uma vez o equilíbrio, onde o ano mais próspero nas exportações foi 1854 e o menos próspero foi 1858, demonstrando que a década em que se iniciou um período de retração econômica na Bahia, não atingiu o comércio de forma tão significativa. Afinal, em pleno período da Guerra do Paraguai(1865-1870), no ano escolhido de 1867, as exportações da Bahia foram maiores do que no ano de 1858,

quando a economia da província ainda estava numa fase de prosperidade. Analisando produto por produto exportado irá se verificar que, no caso do açúcar as exportações se mantiveram em patamares quase idênticos, com pequenas oscilações, no caso do cacau, algodão, café, diamante e fumo, as exportações aumentaram, enquanto que a única queda de fato significativa, em termos de exportações foi no caso da aguardente. Mesmo em valores monetários, as exportações baianas na década de 1860 não são inferiores à década de 1850<sup>2</sup>, não revelando portanto, uma crise no setor comercial, pelo menos.

A economia da cidade do Salvador, no que diz respeito ao seu setor comercial, em pouco ou nada foi afetada, durante a década de 1860, com os fatos que teriam contribuído para a retração econômica. A Guerra do Paraguai e o surto do cólera morbo só serviram para provocar baixas populacionais, e uma retração momentânea no volume de negócios. Os outros fatores mencionados não refletiram de forma muito significativa sobre a economia local. O que se conclui é que a retração econômica de fato ocorreu, porém de forma diferente de um setor para outro da atividade econômica, pouco afetando o setor de estudo dessa monografia, não merecendo portanto, um tratamento mais detalhado.

Como já foi dito no início deste capítulo, o comércio de Salvador passou por um período de expansão durante as duas primeiras décadas posteriores à abolição do tráfico de escravos. Essa expansão se deu através de investimentos vindos de grandes comerciantes locais assim como de comerciantes estrangeiros, principalmente ingleses, que passaram a intensificar suas relações comerciais com o Brasil, e particularmente a Bahia, após o fim do tráfico negro.

Nos tópicos subseqüentes, essa expansão do comércio de Salvador será vista de uma forma mais detalhada, seja pela ótica dos investimentos no setor, pela sua expansão de

---

<sup>2</sup> O somatório das exportações baianas na década de 1850 foi de 121.706\$897(em mil réis) e na década de 1860 foi de 169.410\$162(em mil réis). (Fallas e Relatórios dos Presidentes da Província – APEB).

fato, pela diversificação, pelas modificações no mercado de trabalho e pela melhoria urbana da cidade em decorrência dessa expansão comercial.

#### 4.2 OS INVESTIMENTOS NO SETOR COMERCIAL

Os investimentos no setor comercial se intensificaram após o fim do tráfico de escravos, com a liberação dos capitais que neste negócio estavam aplicados. Os maiores investidores eram os próprios comerciantes, que como já foi visto no capítulo 3, eram também, em sua grande maioria, traficantes.

Uma das características desses investimentos no comércio da cidade do Salvador, era a sua diversificação. Boa parte dos investimentos foram para os setores industrial, com o surgimento de novas unidades fabris, e o setor financeiro, com o surgimento e ampliação do número de casas bancárias, entre elas bancos comerciais, caixas de depósitos e bancos de empréstimos. No entanto essa diversificação na aplicação dos capitais era em função do comércio, uma vez que, sendo Salvador uma cidade comercial, e sendo esta a atividade a movimentar a maior soma de investimentos, naturalmente que os capitais também convergiam nessa direção.

O volume de investimentos no comércio e nos setores ligados a ele foi tão significativo, que nem a crise registrada a partir da década de 1860 foi capaz de retrainar essa expansão.

“A pujança de tal comércio, apesar do declínio paulatino da economia baiana no cenário nacional a partir da segunda metade do século XIX, é considerável, haja visto a diversificação das atividades das casas comerciais(...), da multiplicidade de suas funções econômicas e da estabilidade e crescimento que conseguem em suas histórias centenárias.” (Bahia, 1980, p. 12).

Na citação acima, retirada de uma publicação da SEPLANTEC, aparece um trecho que diz: “(...) da multiplicidade de suas funções econômicas(...)” . Essa multiplicidade tem a ver com o fato das casas comerciais, muitas vezes também servirem como bancos de empréstimos ou caixas de depósitos, confirmando a afirmação de que os investimentos, apesar de terem sido maiores no setor comercial, também serviram para a expansão de outros setores da atividade econômica.

A maior parte dessas casas comerciais eram especializadas no comércio externo, tanto exportador, quanto importador. O maior ingresso de capitais na economia da cidade do Salvador se dava através dessas grandes casas comerciais, que auxiliaram na implantação e ampliação dos setores industrial-manufatureiro e bancário. Segundo Bahia(1980, p. 12):

“O quadro da economia baiana(...) é o de uma economia cujas grandes e centenárias casas assentavam seus negócios no ramo do comércio exportador-importador, e que, a partir dele, diversificavam amplamente suas atividades não apenas dentro do próprio comércio, mas penetrando no setor bancário e no nascente setor manufatureiro ou industrial.”

Os investimentos foram tão significativos que numerosas casas bancárias surgiram nesse período, e como já foi dito anteriormente, sua maioria com o intuito de suprir, ou auxiliar a expansão comercial. Foram criados em 1848, a Sociedade Comércio da Bahia, o Banco Hipotecário da Bahia e a Caixa Comercial da Cidade da Bahia. Em 1853 foram criados mais três estabelecimentos, a Caixa Reserva Mercantil, a Caixa Hipotecária e a Caixa de Economias. Em 1855, a Caixa União Comercial da Capital da Bahia. Existiram muitas outras casas bancárias que foram criadas neste período, no entanto, seria monótono e cansativo enumerá-las todas.

A ampliação de casas comerciais também será considerável, e muitas delas com capitais e proprietários estrangeiros. “Além dos comerciantes baianos, existiam em Salvador várias casas comerciais pertencentes a ingleses e franceses(...)” (Andrade, 1988, p. 53). Aliás, já era de se esperar que isso ocorresse, uma vez que a economia brasileira e

baiana era extremamente dependente das economias centrais, e logo, necessitava dos capitais aqui empregados pelos estrangeiros, e que naturalmente também firmavam na Bahia seus negócios.

Mesmo com a franca expansão da economia brasileira na direção do Sul e Sudeste, os investimentos estrangeiros no comércio da cidade do Salvador ainda eram significativos, pois a capital baiana era, nessa época, a segunda maior cidade do Brasil, só ficando atrás do Rio de Janeiro. “Por volta de 1872, de acordo com o primeiro censo demográfico do Brasil que foi realizado neste ano, a Província baiana tinha 13% da população brasileira, sendo Salvador, na época, a segunda capital do país.” (Nóvoa, 1979, p. 129). E além de ser a segunda maior cidade do país, movimentava um volume de negócios ligados ao setor comercial considerável.

Uma das características entretanto dessa relação comercial internacional, é que a economia da cidade do Salvador se limitava a ser porto exportador de bens primários, enquanto importava os artigos manufaturados e industrializados, que vinham principalmente da Inglaterra. Essas mercadorias, notadamente mais caras, influenciavam bastante nos constantes déficits da balança comercial da economia baiana. Segundo Nascimento(1986, p. 180):

“Era realmente para a Grã-Bretanha que se destinava a maior parte dos produtos da Bahia. A exportação para a Inglaterra significava cerca de 51,7%(...) vindo em segundo lugar as Cidades Hanseáticas com 11,8%, a França com 8,3% e outros importadores menores, entre os quais os Estados Unidos e os Países do Rio da Prata.”

Como já foi visto, não houve o interesse num maior desenvolvimento da indústria local, ficando essa restrita à fabricação de charutos, aguardente, e algumas outras bebidas, e também uma tímida nascente indústria têxtil.



Pelo fato de Salvador, como já foi mencionado, ser uma cidade essencialmente comercial, onde os comerciantes eram parte considerável da elite, e a própria cidade tinha uma posição geográfica estratégica para o comércio, as tentativas de transformá-la num centro industrial não foram bem sucedidas. “Várias são as funções de um mercado como o de Salvador, cuja vida econômica é essencialmente comercial. Apesar das tentativas de modernização com o estabelecimento de atividades industriais que nascem sem prosperar, por volta da segunda metade do século XIX.” (Mattoso, 1978, p. 239).

Com a indústria local muito incipiente, com pouca significação para o volume de negócios que a economia da província movimentava, o suprimento de produtos manufaturados e industrializados vinham via importações, e naturalmente, que sua maioria eram originados da Inglaterra. “Por outro lado, também nas importações figurava a Grã-Bretanha como o país que mais exportava para a Bahia, vindo em segundo lugar a França, em terceiro lugar Portugal e as Cidades Hanseáticas.(...)” (Nascimento, 1986, p. 180).

Esses produtos importados eram comercializados no mercado de Salvador pelas grandes casas comerciais, que naturalmente, representavam o maior volume de negócios, e conseqüentemente de circulação de riquezas na economia da capital da província. Como será visto no tópico sobre a diversificação do comércio, essas mercadorias importadas serão fundamentais para uma maior variedade e sofisticação de produtos no comércio local. O que irá, no entanto, ocorrer é que, a maior parcela da população local não terá acesso a essas mercadorias, que terão como principal mercado consumidor, a elite e uma pequena parcela da sociedade, que não pertencia a elite, mas também não fazia parte da população pobre e miserável da cidade.

Esse fator, entretanto, não será, de modo algum, obstáculo ao crescimento e à expansão comercial, pois, como já foi demonstrado, o maior responsável por essa fase de prosperidade que vivia o setor comercial da capital da província, é o comércio exterior. De modo que os investimentos no setor comercial irão movimentar a economia da cidade do Salvador e irão gerar mais renda, fazendo com que esses comerciantes,

principalmente os grandes, passem a auxiliar no processo de melhoramento urbanístico da capital da província, como será visto no tópico sobre a reurbanização da cidade do Salvador.

Naturalmente que com todas as transformações econômicas ocorridas na cidade do Salvador, o mercado de trabalho também sofrerá alterações, principalmente pelo fato de ser o comércio o principal responsável pela subsistência da população local, uma vez que a maior parte dessa trabalhava e vivia em função do comércio, tanto em maior como em menor escala. Desse modo, os tópicos subsequentes são da maior relevância para a compreensão geral do que foram os impactos sobre comércio da cidade do Salvador com o fim do tráfico de escravos.

#### 4.3 A EXPANSÃO COMERCIAL

##### 4.3.1 A diversificação do comércio

O comércio era o setor mais importante, do ponto de vista econômico, para a cidade do Salvador. Como consequência da abolição do tráfico de escravos, houve uma expansão no setor, que resultou numa diversificação maior das mercadorias que eram comercializadas, e evidentemente dos tipos de estabelecimentos comerciais.

Essa diversificação se deu, em boa parte, devido à ampliação das relações comerciais com a Inglaterra e com outras nações ou regiões do mundo. Com a elevação dos índices de importação de produtos originários principalmente do mercado europeu, foram surgindo novos estabelecimentos comerciais, especializados em tecidos ingleses, ou perfumes, ou até mesmo remédios. Segundo Matos(1961, p. 61):

“Mantimentos europeus e bacalhau(principalmente artigo de exportação dos norte-americanos) são oferecidos em grande quantidade.(...) As poucas farmácias parecem instaladas como em Portugal e são providas, em abundância, de específicos ingleses e remédios secretos. Algumas pequenas livrarias(...) grandes e numerosos armarinhos, onde se vendem pedras multicores de Minas Novas, lapidadas, para fivelas, alfinetes, brincos, pentes, etc., correntes de ouro e de prata de diversos tamanhos(...)”

Dentro dessa nova realidade, associada aos novos investimentos vindos dos traficantes/comerciantes, além do surgimento de estabelecimentos bancários que tinham como um dos seus principais objetivos fomentar o crescimento e desenvolvimento do setor comercial, a cidade do Salvador vai assistir a uma mudança nas suas feições. Não só relativas às transformações econômicas em curso, mas com relação à sua estrutura social e física, com intervenções no melhoramento da paisagem urbana. No entanto, a análise dessa questão urbanística diz respeito a outro tópico.

É fato incontestável que o comércio irá progredir, apesar de uma boa parcela da população local estar à margem desse consumo. A maioria da população de Salvador era pobre e vivia com recursos escassos, estando portanto excluída dessa expansão comercial, principalmente no que diz respeito aos artigos importados. No entanto, isso não será obstáculo para o surto comercial, como já foi visto. Uma vez que a demanda desses produtos era totalmente suprida pelo consumo da elite e em parte por camadas médias livres da população, revelando, já nesse período uma enorme concentração de renda.

É evidente que esta diversificação comercial não se restringirá à ampliação das relações comerciais internacionais, uma vez que apesar do crescimento tímido, a economia local se expandia em outros setores também, como a agricultura e a indústria, e certamente os produtos locais também estarão inseridos na expansão do comércio. Segundo Matos(1961, p. 61):

“O comércio da praça do Salvador, à moda européia, em dez anos, apresentava elevado nível de progresso. Contribuíram para isso o aumento da agricultura, a criação de indústrias, o aperfeiçoamento e ampliação das vias de comunicações para facilitar o escoamento da produção.”

Como já foi demonstrado, ficavam a cargo das grandes casas comerciais, a comercialização de produtos importados, pois eram elas que trabalhavam no comércio exterior. As pequenas e médias casas comerciais se dedicavam, não exclusivamente, mas em sua maioria, à comercialização de mercadorias produzidas pela economia interna.

Esses pequenos e médios estabelecimentos comerciais se proliferaram pela cidade, tanto pelo crédito mais fácil, como pelo aumento do fluxo de capitais que movimentaram a economia local impulsionando-a. “A comunidade urbana de Salvador tornou-se centro de pequenos e médios negócios, onde se realizava comércio de todos os tipos, desde o limitado e modesto, até mesmo algumas grandes transações comerciais.” (Nascimento, 1986, p. 193).

Para que essas casas comerciais pudessem surgir e diversificar mais o comércio era necessário que elas tivessem acesso a créditos bancários. Como já foi dito, nesse período surgiram inúmeras casas bancárias que foram responsáveis, em parte, pela expansão das atividades do próprio setor comercial, como também dos setores industrial e agrícola. Muitos desses estabelecimentos bancários funcionavam em casas comerciais de grandes comerciantes ou ligadas diretamente a eles, e concediam créditos para a abertura de novas casas comerciais, pois sabiam que o próprio crescimento e desenvolvimento da economia local dependia dessa expansão e diversificação comercial, não se tornando, esses pequenos e médios comerciantes ameaça ou concorrência aos seus negócios. Segundo Bahia(1980, p. 48):

“(...) as casas comerciais no período desempenhavam funções típicas de bancos, suprimindo a demanda de crédito dos lavradores. Entre as grandes firmas comerciais que

desempenhavam tal função, destacam-se a Marinho & Cia, Justino José Fernandes, conhecida como Banco do Justino, e a C. F. Keller & Cia, (posterior Wildberger). As funções desenvolvidas por tais firmas, além do suprimento de crédito à atividade produtiva, são o provimento de recursos ao comércio, a conversão de moedas e o seguro de companhias.”

Fica constatado que as grandes casas comerciais foram responsáveis por uma significativa parcela da expansão e diversificação comercial que ocorreu no período de 1850 a 1870. Isso se refletirá também sobre o mercado de trabalho, que sofrerá mudanças na sua organização, conforme será constatado no próximo tópico.

#### 4.3.2 O mercado de trabalho do setor comercial

Para se analisar o mercado de trabalho do setor comercial de Salvador ou o mercado de trabalho em geral, é importante lembrar que, apesar da abolição do tráfico de escravos, a escravidão continuava a existir e só seria totalmente encerrada em 1888. Essas pessoas, naturalmente, não faziam parte da população que dispunha de alguma renda resultante de algum serviço prestado.

Existiam escravos que trabalhavam fazendo pequenos serviços na cidade, mas muito pouco, ou às vezes nada recebiam em troca pelo trabalho realizado. A importância da temática do trabalho para se analisar a expansão comercial na cidade do Salvador decorre de duas variantes: a questão da renda, da remuneração para o consumo das mercadorias que eram comercializadas e a questão relativa à empregabilidade da população local, onde a maioria vivia do pequeno comércio, fossem ambulantes, proprietários de uma pequena casa comercial, ou simplesmente empregado em algum estabelecimento comercial. Também podia ser um feirante ou um ajudante de feirante, enfim, independente da função, a maioria trabalhava em algo ligado ao comércio.

Somente uma parcela da população que possuía um maior nível de instrução conseguia outros tipos de trabalho, como na administração pública. Mattoso(1978, p. 282/283) comenta:

“Numa cidade da importância como era a de Salvador, os empregos ligados à administração pública e privada eram numerosos e foram crescendo com o passar do tempo. Mas neles só podiam ingressar pessoas que possuíssem um certo grau de instrução e que gozassem do estatuto de livres, o que deixava por fora uma grande parte da população de Salvador. Esta encontrava sua principal saída no pequeno comércio ambulante de todo o tipo e nos serviços de ganho mais pesados(...)”

A cidade do Salvador já possuía, na década de 1850, a maior parte de sua população constituída de pessoas livres ou libertas, e que, teoricamente, poderiam ser inseridas normalmente no mercado de trabalho. A partir daí pode-se analisar melhor a situação do trabalho remunerado para a população local, uma vez que os escravos já eram minoria, como será visto na tabela 10 que mostra o censo de 1855, onde a cidade foi dividida por freguesias<sup>3</sup>. Em que cada uma dessas freguesias viviam escravos, libertos e pessoas livres. Em qualquer das freguesias a quantidade de pessoas livres era bem superior à quantidade de escravos e libertos, o maior equilíbrio se observa na freguesia do Passo, onde 64,48% eram de pessoas livres e 35,52% eram de escravos, não registrando aí pessoas libertas. A freguesia que apresentava o maior número de pessoas livres era a da Penha, onde 87,92% da população residente era livre. As duas freguesias onde se concentravam o maior número de casas comerciais eram a Conceição da Praia e o Pilar, onde também residiam inúmeros comerciantes e traficantes de escravos. “A freguesia da Conceição da Praia era a sede das casas comerciais grossistas da cidade. Aí residiam no mesmo prédio onde tinham negócio, muitos comerciantes(...) O Pilar foi residência dos negociantes em grosso, brasileiros ou portugueses, bem como traficantes de escravos.”

---

<sup>3</sup> Freguesia: é um espaço material limitado, divisão administrativa e religiosa da cidade, onde estavam localizados os habitantes, ligados à sua igreja matriz.

(Andrade, 1988, p. 61). A tabela abaixo traz uma visão melhor de como estava distribuída essa população, assim como da quantidade de escravos com relação à porcentagem de livres e libertos, concluindo que a maioria da população, por não ser escrava, recebia algum tipo de remuneração que lhe permitia a sobrevivência:

Tabela 10

Censo de 1855(em %)

Freguesias	Livres	Libertos	Escravos
Sé	78,87	2,29	18,84
Conceição da Praia	75,49	—	24,51
Santo Antônio	65,47	7,19	27,34
São Pedro	67,46	3,98	28,56
Passo	64,48	—	35,52
Pilar	64,29	3,24	32,47
Penha	87,93	3,62	8,58

*Fonte: Andrade, 1988, p. 62*

Apesar dos números mostrados na tabela 10, de que a maioria da população era constituída por pessoas livres e libertas, apenas uma pequena parcela da população economicamente ativa era remunerada através de um salário. “(...) somente 5 a 15% da população ativa de Salvador era remunerada por meio de um salário e que este salário podia representar até só uma parte da remuneração recebida pelo trabalhador.” (Mattoso, 1978, p. 290). Observando a tabela acima e as informações colhidas pelos estudos da historiadora Kátia Mattoso, encontra-se um dado curioso, entre 85 e 95% da população economicamente ativa não era remunerada por meio de um salário.

Deve-se levar em conta que, como já foi visto, boa parte da população ativa era formada por pequenos comerciantes, ou ambulantes, que recebiam apenas o referente às suas vendas daquele dia, não constituindo isso como um salário. Porém, essa não era uma economia constituída basicamente por mercadores, o que de fato existia eram outras formas de remuneração. “(...) há casos em que os salários monetários são completados por prestações in natura. Por exemplo, certos artesãos(pedreiros, carpinteiros) podem receber alimentação de seu empregador. Assim sendo, seria necessário contabilizar

também os gastos feitos com alimentação para calcular as alterações que sofre o salário monetário e conhecer seu novo nível.” (Mattoso, 1978, p. 291).

Apesar de existirem formas diversas de remuneração, e apenas uma parcela entre 5 e 15% da população ativa receberem salários, isso não quer dizer que o consumo era insignificante, apenas que não era o principal do comércio da capital da província. Ocorre sim, que existiam variações de consumo, como existem até os dias atuais, onde as pessoas de renda inferior limitavam seu consumo à sua subsistência, e uma parcela menor, que possuía uma renda mais elevada, consumia as mercadorias melhores e os produtos importados, comercializados pelas grandes casas comerciais. Acrescentando, que a grande parte das riquezas que circulavam na economia da cidade do Salvador em decorrência do comércio, eram devido ao comércio internacional, o que promovia a ampliação e a prosperidade do comércio local, uma vez que, o montante de investimentos na economia da capital da província aumentava, ampliando com isso, a fatia referente ao comércio interno, ainda que pouco significativa.

O que se pode concluir dessa parte é que, com a expansão e a diversificação comercial, a população ativa, que não teria meios de se empregar sobrevivia do pequeno comércio e do comércio ambulante, o que era uma opção natural dentro de uma cidade comercial como Salvador. O próximo tópico irá demonstrar como a expansão comercial, e a geração de riquezas dela provenientes promoveram transformações na estrutura urbana da cidade do Salvador, concluindo assim o objetivo dessa monografia, que era tratar dos impactos sobre o comércio de Salvador com o fim do tráfico de escravos. A reurbanização faz parte desse impacto, pois a maior parte dela veio através de recursos dos grandes comerciantes, que por sua vez, só o obtiveram através do tráfico de escravos e do fim deste, como já foi comprovado nos capítulos anteriores.

#### 4.3.3 A melhoria urbana da cidade do Salvador

A cidade do Salvador estava passando por um período de prosperidade, como já foi visto, com a expansão comercial, o surgimento da indústria e, decorrente disso, se verificava um aumento populacional. Contudo, a estrutura urbana da cidade era



deficitária, com carência de vias de transporte, iluminação dentre outros problemas que Salvador possuía.

A carência de infra-estrutura adequada, associada a uma péssima higiene das ruas da cidade comprometiam, em determinadas freguesias o melhor desenvolvimento comercial e urbano em geral. Segundo Azevedo(1969, p. 210):

“Atribuíam-se muitos males, e com razão, à quantidade de lixo que se lançava nas ladeiras e fundos de casas, principalmente no Terreiro, por detrás do muro de S. Francisco, nas ladeiras da Conceição e do Carmo; formando monturos e monturinhos de que vieram os nomes dalguns sítios da cidade. Os europeus achavam a cidade da Bahia muito suja.”

Fazia-se necessária uma intervenção no espaço urbano visando o seu melhoramento. O governo da província não possuía, entretanto, os recursos suficientes para promover as melhorias que a cidade necessitava para o seu pleno desenvolvimento. Os capitais teriam que vir de alguma parte para que as obras de melhoria fossem executadas. A solução foi fazer acordos com a classe mais rica da cidade, que eram em sua maioria, os comerciantes para enfim, ter os recursos necessários à transformação do espaço urbano, adequando assim, Salvador para a nova realidade que para ela se apresentava.

Os comerciantes só aceitarão fazer essa parceria com o governo da província por que tinham interesses reais nessa melhoria da cidade. Trata-se de uma relação direta de custo e benefício, onde os próprios comerciantes seriam diretamente beneficiados pelos melhoramentos urbanos, uma vez que, as vias de acesso e comunicação seria facilitadas e ampliadas, melhorando o escoamento da produção e o próprio intercâmbio de mercadorias. Além de outros benefícios diretos e indiretos, como o aumento do fluxo de pessoas à cidade, por encontrarem nessa melhores condições de vida.

Dessa forma, o governo da província e os grandes comerciantes desenvolveram um sistema de parceria que resultou num visível melhoramento do espaço urbano. Câmara(1989, p. 184) comenta:

“(...) predominaram, por sua vez, acordos entre o governo e os grandes comerciantes, através dos quais foram melhoradas ruas e acessos, construídas novas linhas de cais, e a realização de obras de contenção em vários pontos da encosta foi tornado possível, graças a uma certa prosperidade refletida no nível dos cofres da Província.”

O período que se inicia na década de 1850, devido à sua conjuntura econômica favorável, pôde ser uma fase de prosperidade, refletida desde a ampliação do comércio, passando pelo nascimento e crescimento do setor industrial, e apesar do declínio da economia açucareira, verificava-se também uma expansão do setor agrícola, como já ficou demonstrado na primeira parte desse capítulo.

É natural que dentro de um clima favorável e de prosperidade econômica como esse, a cidade passe por melhoramentos em sua estrutura urbana. Mattoso (1978, p. 181) menciona:

“Não há dúvida que a segunda metade do século XIX trouxe neste particular notáveis melhorias. Na cidade alta, nivela-se o Sodré e a ladeira de Santa Teresa. É feito o nivelamento do Campo Grande. Concluem-se também as obras do arco sobre a rua da Vala que comunica o largo de Nazaré com o Barbalho(...)”

A capital da província então, vai aos poucos assistir ao melhoramento e transformação de sua infra-estrutura.

Um fato interessante e que diz respeito ao interesse por parte dos comerciantes no andamento das obras e na execução final delas, é que existiam situações em que apenas

um grande comerciante arcava sozinho com todos os gastos da obra. Como essas obras geravam externalidades favoráveis não só à população da cidade, como ao próprio comerciante e ao mercado interno, existia esse interesse latente por parte do grande negociante. “Uma das práticas mais comuns deste período era a nomeação de Comissões Fiscalizadoras, compostas de comerciantes e proprietários ricos que tinham interesse no andamento e acabamento das obras sob sua responsabilidade. Às vezes, estas Comissões, e até mesmo, em alguns casos, apenas um indivíduo, arcavam com o ônus destas obras.” (Câmara, 1989, p. 184).

A cidade tornou-se um canteiro de obras, que transformariam, proporcionalmente, mais a paisagem urbana neste período que envolve de 1850 a 1870, mais do que o resto do século XIX todo. Uma descrição do volume de obras que estavam sendo realizadas em Salvador durante essa fase foi feita pelos historiadores Azevedo, Lins (1969, p. 16/17):

“Contudo havia ainda recursos para modernizar a capital da província com a limpeza e canalização dos rios da Vala e do Camurugipe, a abertura de ladeiras, muradas e calçadas entre as cidades Baixa e Alta, o calçamento das ruas do bairro comercial, do trecho entre a Barroquinha e a Rua das Flores, da Estrada da Vitória e da Ladeira da Barra, com a instalação de chafarizes públicos e de iluminação das ruas com combustores de gás, com melhoramentos das estradas para a periferia da cidade, como as do Rio Vermelho, dos Pernambués, de Brotas, e a grande via de acesso ao interior, a Estrada das Boiadas(...)”

Um estudo comparativo foi feito pela historiadora Anna Amélia Vieira Nascimento, onde em duas tabelas ela mostra a estrutura urbana das principais freguesias de Salvador em dois períodos distintos dentro da fase de análise da monografia, que é entre 1850 1870. Nas tabelas observa-se claramente o aumento dos totais de praças, largos, ruas, ladeiras, as transformações em travessas e becos, e o surgimento de estradas, baixas, campos, cais e praias.

O estudo vai além, especificando os melhoramentos que foram executados em cada freguesia em separado, uma por uma, demonstrando claramente a transformação urbana que a cidade do Salvador passou nesse período em decorrência da nova fase econômica pela qual a província passava, devido à expansão comercial.

Tabela 11

Estrutura urbana de Salvador em 1855

1855	Praças	Largos	Ruas	Travessas	Becos	Ladeiras
Sé	1	3	34	8	11	17
Vitória	—	—	12	2	4	6
Conceição	3	1	17	8	8	3
S. Antônio	4	5	19	—	6	8
São Pedro	2	5	35	11	8	8
Santana	—	6	25	5	20	12
Passo	—	2	4	1	—	5
Brotas	—	—	3	—	—	—
Pilar	—	—	12	3	3	1
Penha	—	—	15	4	4	3
Totais	10	22	176	42	64	63

*Fonte: Nascimento, 1986, p. 30.*

Tabela 12

Estrutura urbana de Salvador em 1863

1863	Praça s	Larg o	Ruas	Trav. s	Beco s	Lads. s	Cam p.	Baix s.	Estrs .	Praia s	Cais
Sé	4	2	38	7	4	18	—	—	4	—	—
Vitória	1	5	16	3	11	6	1	—	3	1	—
Conceição	2	3	19	—	9	5	—	3	7	—	6
S. Antônio	3	1	17	1	7	9	1	—	—	—	—
São Pedro	2	6	35	11	1	12	—	—	—	—	—
Santana	2	5	30	5	5	11	1	2	1	—	—
Passo	—	2	6	2	1	11	—	—	—	—	—
Brotas	—	—	5	3	—	—	—	—	—	—	—
Pilar	1	2	11	1	2	5	—	—	—	1	2

Penha	–	4	24	4	8	3	–	–	–	–	–
Totais	15	30	201	37	48	80	3	5	15	2	8

*Fonte: Nascimento, 1986, p.31.*

Conforme observado nas tabelas acima, percebe-se que o número de ruas foi ampliado de 176 para 201, o número de largos subiu de 22 para 30, e o número de praças de 10 para 15. O número de ladeiras aumentou de 63 para 80, enquanto surgiram estradas, baixas, campos, praias e cais, tudo isso num intervalo de oito anos.

Essa transformação que a cidade do Salvador passou só serve para evidenciar e comprovar ainda mais, que os recursos que foram destinados a outros setores da atividade econômica com a abolição do tráfico de escravos foram bastante significativos. Sendo o setor comercial o mais beneficiado, com a sua evidente expansão e diversificação, ampliando o nível de acumulação de riquezas, que foram largamente utilizadas na melhoria do espaço urbano da cidade que crescia, tanto no volume de negócios, quanto na expansão demográfica. O período que os estudiosos afirmaram haver uma recessão econômica, e que de fato ocorreu, foi mais setorial do que propriamente dito, uma recessão global. Pois, as evidências mostradas neste trabalho monográfico atestam para um aumento do volume de exportações, tanto fisicamente, quanto do ponto de vista monetário, em pleno período de retração econômica. No campo das melhorias do espaço urbano também verifica-se uma transformação jamais vista durante o século XIX com tal dimensão em tão curto período, e isso ocorreu também dentro da fase de retração da economia.

Este trabalho monográfico demonstrou os impactos que sofreu o setor comercial de Salvador com a extinção do tráfico negreiro, e comprovou ter sido esta abolição, mais benéfica do que maléfica para a economia local. Resultando em significativas transformações, desde o ponto de vista econômico, com ampliação e diversificação das atividades em vários setores, passando pelas relações de trabalho e chegando na melhoria urbana da cidade do Salvador.

## 5. CONCLUSÃO

Esse trabalho monográfico tinha como objetivo demonstrar que, a abolição do tráfico de escravos, ocorrida em 1850, foi o fator principal para que o setor comercial expandisse e se diversificasse. O título da monografia já indica que esse fato histórico teria causado impactos no comércio da cidade do Salvador.

Impactos esses que foram definidos a partir da análise dos investimentos que foram destinados ao setor comercial, justamente devido ao fim do tráfico negreiro. Ou seja, a abolição do tráfico de escravos foi condição sine qua non para que os investimentos fossem feitos e resultassem, no que foi chamado de “impactos”. Uma vez que esses investimentos vieram, em sua maioria, do próprio fim do tráfico de escravos, pois os capitais investidos naquele negócio se tornaram ociosos e precisavam de nova destinação, o comércio, como ficou demonstrado, foi o principal beneficiado. A outra parte dos investimentos ficou a cargo de investidores estrangeiros, principalmente ingleses, que aumentaram o seu volume de negócios com a economia local, justamente após o fim do tráfico.

A partir dessas duas realidades, o fim do tráfico de escravos e o aumento dos investimentos no comércio da cidade do Salvador, seja pelos comerciantes/traficantes ou por estrangeiros, pode-se comprovar os impactos favoráveis que o comércio da cidade sentiu.

Em qualquer economia, seja ela grande ou pequena, um aumento no volume de investimentos irá, certamente, expandi-la. E nesse caso não foi diferente. Os impactos que o setor comercial sofreu resultaram na sua expansão, seja pela diversificação de mercadorias e estabelecimentos, seja pelo aumento do mercado de trabalho no setor, com a inserção de um maior número de feirantes, ambulantes e pequenos comerciantes, ou até mesmo resultando em melhorias urbanas para a cidade, como ficou demonstrado ao longo do texto monográfico.

Apesar do título não deixar explícito, no projeto de pesquisa elaborado para essa monografia, havia uma especificação de que os impactos que esta se referia eram positivos. E então, partindo dessa informação conclui-se que o trabalho cumpriu o seu objetivo.

O primeiro passo para que se chegasse ao objetivo da monografia era demonstrar que o tráfico de escravos era rentável, e que por isso movimentava uma grande quantidade de capitais, podendo causar impactos econômicos realmente significativos, se seus recursos fossem destinados a outros setores da economia. E isso ficou provado, inclusive sendo fato incontestável entre os estudiosos. O segundo passo era mostrar que, com o fim do tráfico, os recursos de traficantes/comerciantes baianos que estavam investidos naquele negócio, foram destinados, em sua maioria, ao setor comercial o que ficou devidamente comprovado.

Demonstrados esses dois passos, era preciso mostrar que esse volume de recursos vindos do tráfico, associado aos capitais externos, que vieram devido ao fim deste negócio, causaram impactos positivos e significativos sobre o setor comercial da cidade do Salvador.

Esse era o objetivo principal da monografia, e que ficou devidamente demonstrado através do aumento do número de estabelecimentos comerciais e de mercadorias em circulação, assim como na expansão do mercado de trabalho, através do surgimento de novos feirantes, ambulantes e pequenos comerciantes.

O caso relacionado às melhorias urbanas não dizem respeito diretamente ao comércio, mas sim à cidade como um todo. No entanto, esse tópico serviu para reforçar o argumento de que a expansão comercial foi significativa, pois essas melhorias só foram efetuadas por causa dos capitais dos comerciantes. Ou seja, se o comércio da cidade não estivesse em uma fase próspera, ainda que boa parte da população estivesse excluída dessa prosperidade, este setor jamais poderia destinar recursos a melhorar a infra-

estrutura da cidade. Afinal seria um contra-senso, uma atividade econômica que estivesse com recursos escassos, ao invés de estar empregando no seu negócio, estar utilizando esses recursos para efetuar benfeitorias para a cidade do Salvador.

Porém, para esse tópico, era necessário demonstrar que os recursos vieram dos comerciantes e que essas melhorias de fato haviam sido significativas, o que ficou provado, na leitura desse tópico.

Desse modo, esse trabalho monográfico, dentro de suas limitações naturais, por ser um trabalho de graduação, pôde comprovar suas hipóteses, cumprindo seu objetivo. Sem no entanto, ter a menor pretensão de esgotar o assunto, apenas tendo a pretensão de se tornar mais um trabalho que sirva de consulta para quem queira ler, estudar ou pesquisar sobre o tema.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- ALMEIDA, Rômulo. Traços da História Econômica da Bahia no Último Século e Meio. Salvador: *Revista de Economia e Finanças*, 19??. (Textos sobre Economia Baiana).
- ANDRADE, Maria José de Souza. *A Mão-de-Obra Escrava em Salvador(1811-1860)*. São Paulo: Corrupio, 1988.
- AZEVEDO, Thales de. *Povoamento da Cidade do Salvador*. 3<sup>a</sup> ed, Salvador: Itapuã, 1969. (Coleção Baiana).
- AZEVEDO, Thales de, LINS, E. Q. *História do Banco da Bahia (1858-1958)*. 1<sup>a</sup> ed, Rio de Janeiro: José Olympio, 1969.
- BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional – 1<sup>a</sup> Etapa: 1850 – 1889 Comércio*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1980, v. 3 t. 2.
- BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional – 1<sup>a</sup> Etapa: 1850 – 1889 Atividades Não-Produtivas*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1978, v. 3 t. 1.
- BANDECCHI, Brasil. *História Econômica e Administrativa do Brasil*. 3<sup>a</sup> ed, São Paulo: Obelisco, 1967.
- BUESCU, Mircea, TAPAJÓS, Vicente. *História do Desenvolvimento Econômico do Brasil*. 1<sup>a</sup> ed, Rio de Janeiro: A Casa do Livro, 1968.
- CALMON, Francisco Marques de Góes. *Vida Econômico-Financeira da Bahia – elementos para a história de 1808 a 1899*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia, 1979.
- CÂMARA, Marcos Paraguassu de Arruda. *Conceição e Pilar: Freguesias Seculares do Centro Econômico e do Porto de Salvador até o século XIX*. Salvador: FFCH/UFBa, 1989. (Dissertação de Mestrado apresentada à Coordenação do Curso de Pós-Graduação em Ciências Sociais da UFBa)
- DOWBOR, Ladislau. *A Formação do Capitalismo Dependente no Brasil*. 3<sup>a</sup> ed, São Paulo: Brasiliense, 1982.
- FALLA que recitou o Presidente da Província da Bahia, o conselheiro Desembargador Francisco Gonçalves Martins n'abertura da Assembléia Legislativa da mesma província em 01 de Março de 1850. Bahia: Typographia Constitucional, 1850.
- FALLA que recitou o Presidente da Província da Bahia, o conselheiro Desembargador Francisco Gonçalves Martins n'abertura da Assembléia Legislativa da mesma província em 01 de Março de 1851. Bahia: Typographia Constitucional, 1851.

FALLA que recitou o Presidente da Província da Bahia, o conselheiro Desembargador Francisco Gonçalves Martins n'abertura da Assembléia Legislativa da mesma província em 01 de Março de 1852. Bahia: Typographia Constitucional, 1852.

FALLA que recitou o Presidente da Província da Bahia, o Doutor João Maurício Wanderley n'abertura da Assembléia Legislativa da mesma província em 01 de Março de 1853. Bahia: Typographia Constitucional, 1853.

FALLA que recitou o Presidente da Província da Bahia, o Doutor João Maurício Wanderley n'abertura da Assembléia Legislativa da mesma província em 01 de Março de 1854. Bahia: Typographia Constitucional, 1854.

FALLA que recitou o Presidente da Província da Bahia, o Doutor João Maurício Wanderley n'abertura da Assembléia Legislativa da mesma província em 01 de Março de 1855. Bahia: Typographia Constitucional, 1855.

FALLA que recitou o Presidente da Província da Bahia, o Doutor Alvaro Tibério de Moncorvo e Lima n'abertura da Assembléia Legislativa da mesma província em 14 de Maio de 1856. Bahia: Typographia Constitucional, 1856.

FALLA que recitou o Presidente da Província da Bahia, o Doutor João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú n'abertura da Assembléia Legislativa da mesma província em 01 de Março de 1857. Bahia: Typographia Constitucional, 1857.

FALLA que recitou o Presidente da Província da Bahia, o Doutor Manoel Messias de Leão n'abertura da Assembléia Legislativa da mesma província em 15 de Setembro de 1858. Bahia: Typographia Constitucional, 1858.

FALLA que recitou o Presidente da Província da Bahia, o Doutor Francisco Xavier Paes Barreto n'abertura da Assembléia Legislativa da mesma província em 15 de Março de 1859. Bahia: Typographia Constitucional, 1859.

FALLA que recitou o Presidente da Província da Bahia, o Doutor Herculano Ferreira Penna n'abertura da Assembléia Legislativa da mesma província em 10 de Abril de 1860. Bahia: Typographia Constitucional, 1860.

FALLA que recitou o Presidente da Província da Bahia, o Doutor Antônio da Costa Pinto n'abertura da Assembléia Legislativa da mesma província em 01 de Março de 1861. Bahia: Typographia Constitucional, 1861.

FALLA que recitou o Presidente da Província da Bahia, o Doutor José Augusto Chaves n'abertura da Assembléia Legislativa da mesma província em 01 de Setembro de 1861. Bahia: Typographia Constitucional, 1861.

FALLA que recitou o Presidente da Província da Bahia, o Doutor Joaquim Antão Fernandes Leão n'abertura da Assembléia Legislativa da mesma província em 01 de Março de 1862. Bahia: Typographia Constitucional, 1862.

FALLA que recitou o Presidente da Província da Bahia, o Doutor Antônio Coelho de Sá e Albuquerque n'abertura da Assembléia Legislativa da mesma província em 01 de Março de 1863. Bahia: Typographia Constitucional, 1863.

FALLA que recitou o Presidente da Província da Bahia, o Doutor Manuel Maria do Amaral n'abertura da Assembléia Legislativa da mesma província em 01 de Março de 1864. Bahia: Typographia Constitucional, 1864.

FALLA que recitou o Presidente da Província da Bahia, o Doutor Luiz Antônio Barbosa de Almeida n'abertura da Assembléia Legislativa da mesma província em 01 de Março de 1865. Bahia: Typographia Constitucional, 1865.

FALLA que recitou o Presidente da Província da Bahia, o Doutor Ambrósio Leitão da Cunha n'abertura da Assembléia Legislativa da mesma província em 01 de Março de 1867. Bahia: Typographia Constitucional, 1867.

FALLA que recitou o Presidente da Província da Bahia, o Doutor Antônio Ladislau de Figueiredo Rocha n'abertura da Assembléia Legislativa da mesma província em 26 de Julho de 1868. Bahia: Typographia Constitucional, 1868.

FALLA que recitou o Presidente da Província da Bahia, o Barão de São Lourenço n'abertura da Assembléia Legislativa da mesma província em 11 de Abril de 1869. Bahia: Typographia Constitucional, 1869.

FALLA que recitou o Presidente da Província da Bahia, o Barão de São Lourenço n'abertura da Assembléia Legislativa da mesma província em 06 de Março de 1870. Bahia: Typographia Constitucional, 1870.

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 16<sup>a</sup> ed, São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1979.

KLEIN, Herbert S., ENGERMAN, Stanley L. Padrões de Embarque e Mortalidade no Tráfico de Escravos Africanos ao Rio de Janeiro 1825 a 1830. Trad. Magnólia Maciel Peláez. In: (orgs.) PELÁEZ, Carlos Manuel, BUESCU, Mircea. *A Moderna História Econômica*. 1<sup>a</sup> ed, São Paulo: APEC, 1976.

HUBERMAN, Leo. *História da Riqueza do Homem*. 20<sup>a</sup> ed, Rio de Janeiro: Zahar, 1985.

LEFF, Nathaniel H. O Comércio Internacional Tropical e o Desenvolvimento Durante o Século Dezenove: A Experiência Brasileira. In: (orgs.) PELÁEZ, Carlos Manuel, BUESCU, Mircea. *A Moderna História Econômica*. 1<sup>a</sup> ed, São Paulo: APEC, 1976.

LIMA, Heitor Ferreira. *História do Pensamento Econômico no Brasil*. 2<sup>a</sup> ed, São Paulo: Brasiliense, 1978.

LUZ, Nícia Villela. A História Econômica do Brasil no Período de 1830 a 1930 – abordagens e problemas: um ensaio bibliográfico. In: (orgs.) PELÁEZ, Carlos

- Manuel, BUESCU, Mircea. *A Moderna História Econômica*. 2.<sup>a</sup> ed, São Paulo: APEC, 1.<sup>a</sup> ed, 1976.
- MATTOS, Waldemar. *Panorama Econômico da Bahia(1808-1960)*. Salvador: Edição Comemorativa do Sesquicentenário da Associação Comercial da Bahia, 1961.
- MATTOSO, Kátia M. de Queirós. A Carta de Alforria como Fonte Complementar para o Estudo da Rentabilidade da Mão-de-Obra Escrava Urbana(1819-1888). In: (orgs.) PELÁEZ, Carlos Manuel, BUESCU, Mircea. *A Moderna História Econômica*. 1.<sup>a</sup> ed, São Paulo: APEC, 1976.
- \_\_\_\_\_. *Ser Escravo no Brasil*. 3.<sup>a</sup> ed, São Paulo: Brasiliense, 1990.
- \_\_\_\_\_. *Bahia: A Cidade do Salvador e seu Mercado no século XIX*. 1.<sup>a</sup> ed, São Paulo: Hucitec, 1978.
- MAURO, Frédéric. O Brasil e a América Latina: Conjuntura Econômica e Estrutura Social Desde a Época Colonial(Um Estudo Comparativo). In: (orgs.) PELÁEZ, Carlos Manuel, BUESCU, Mircea. *A Moderna História Econômica*. 1.<sup>a</sup> ed, São Paulo: APEC, 1976.
- MELLO, Pedro Carvalho, SLENES, Robert W. Análise Econômica da Escravidão no Brasil. In: (org.) NEUHAUS, Paulo. *Economia Brasileira: uma visão histórica*. 1.<sup>a</sup> ed, Rio de Janeiro: Campus, 1980.
- MERRICK, Thomas, GRAHAM, Douglas. População e Desenvolvimento no Brasil: uma perspectiva histórica. In: (org.) NEUHAUS, Paulo. *Economia Brasileira: uma visão histórica*. 1.<sup>a</sup> ed, Rio de Janeiro: Campus, 1980.
- NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. *Dez Freguesias da Cidade do Salvador – aspectos sociais e urbanos do século XIX*. Salvador: Fund. Cultural do Estado da Bahia, 1986.
- NEUHAUS, Paulo. *Economia Brasileira: uma visão histórica*. Rio de Janeiro: Campus, 1.<sup>a</sup> ed, 1980.
- NOGUEIRA, Dênio, PELÁEZ, Carlos Manuel. O Sistema Monetário Brasileiro em Perspectiva Histórica(1800-1906). In: (orgs.) PELÁEZ, Carlos Manuel, BUESCU, Mircea. *A Moderna História Econômica*. 1.<sup>a</sup> ed, São Paulo: APEC, 1976.
- NÓVOA, Jorge Luiz Bezerra. *Raízes da Dependência Econômica da Bahia*. Salvador: FFCH/UFBa, 1979. (Dissertação de Mestrado apresentada à Coordenação do Curso de Pós-Graduação em Ciências Sociais da UFBa)
- OLIVEIRA, Waldir Freitas. *História de um Banco: o Banco Econômico*. 1.<sup>a</sup> ed, Salvador: Museu Eugênio Teixeira Leal, 1993.
- PEDRÃO, Fernando. *Raízes do Capitalismo Contemporâneo*. 1.<sup>a</sup> ed, São Paulo/Salvador: Hucitec/EDUFBA, 1996a.

- \_\_\_\_\_. O Recôncavo Baiano na Origem da Indústria de Transformação no Brasil. Salvador: *Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia*, n.º 92, 1996b.
- PELÁEZ, Carlos Manuel, BUESCU, Mircea (orgs.). *A Moderna História Econômica*. 1.<sup>a</sup> ed, São Paulo: APEC, 1976.
- PRADO Jr., Caio. *História Econômica do Brasil*. 34.<sup>a</sup> ed, São Paulo: Brasiliense, 1986.
- REZENDE, Cyro. *História Econômica Geral*. 1.<sup>a</sup> ed, São Paulo: Contexto, 1991.
- RUY, Affonso. *História da Câmara Municipal da Cidade do Salvador*. Salvador: Câmara Municipal de Salvador, 1953.
- VASCONCELOS, Pedro de Almeida. *Salvador: Permanências e Transformações(1549/1996)*. Salvador: Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, n.º 92, 1996.
- VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo – do Tráfico de Escravos entre o Golfo do Benin e a Baía de Todos os Santos – dos séculos XVII a XIX*. Trad. Tasso Gadzanis, São Paulo: Corrupio, 3.<sup>a</sup> ed., 1987.
- Obs: Todas as Fallas e Relatórios se encontram no Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB.