

# ALVARENGAS, TRAPICHES E ESTIVA: A REGIÃO PORTUÁRIA DE SALVADOR NO SÉCULO XIX

JOSÉ RICARDO MORENO PINHO\*

**Resumo:** *Descreve a zona portuária no século XIX, um período de transição histórica entre formas de acumulação, com destaque para o espaço de abastecimento de alimentos da cidade, a precariedade das vias terrestres e o papel desempenhado pelas rotas marítimas que ligavam os centros produtores de leguminosas, farinha e outros gêneros oriundos do Recôncavo baiano e o fornecimento de carne charqueada, vinda da região do Rio da Prata e do Rio Grande do Sul. Assim, será revelada a dupla função do porto soteropolitano, conhecido como exportador e importador, e a importância adquirida pelo comércio de cabotagem que cresceu devido o deslocamento de investimentos antes destinados ao tráfico clandestino de escravos e para a grande navegação, visando atender a demanda crescente da população da capital baiana.*

**Palavras-chave:** *Salvador; Porto; Abastecimento; Transição.*

**Abstract:** *Describes the port area, the food supply space of the city of Salvador in the second half of the nineteenth century, a period of classification between forms of accumulation. highlights the precariousness of the land routes and the role played by the sea routes that linked the producing centers of leguminous, flour and other genera from the concave and the supply of charqueada meat from the region of Rio de la Plata and Rio Grande do Sul. This will reveal the dual function of the soteropolitano port, known as exporter and importer in the great navigation and the importance acquired by the cabotage trade, which grew due to the displacement of investments previously destined for clandestine slave trade and for large shipping, in order to meet the growing demand of the population of the Bahia state.*

**Keywords:** *Salvador; Port; Supply; Transition.*

Por quase três séculos, o porto soteropolitano foi o principal entreposto comercial das Américas. Sua localização em relação à navegação para a Europa e o aproveitamento das condições oferecidas pelo porto natural foram fatores que influenciaram na escolha do sítio que originou a cidade e na definição do papel estratégico da primeira capital do Brasil como irradiadora do processo de colonização. O papel político e administrativo no período colonial, a diversidade de produção primária de sua *hinterland* rural, as funções de exportador, importador e redistribuidor de mercadorias, e, sobretudo, a facilidade de acesso para abastecimento de navios em seu ancoradouro relativamente abrigado, fizeram de Salvador um lugar de encontro para embarcações de todo tipo: caravelas, naus, galeotas, fragatas, brigues, navios, bergantins, sumacas e até avisos (navios pequenos de grande velocidade que traziam ordens da metrópole e levavam as respostas), vinham de

---

\* Professor do curso de Licenciatura em História no Departamento de Educação no Campus de Alagoinhas; Professor Permanente do curso de Pós-Graduação em História Regional e Local do campus de Santo Antônio de Jesus (UNEB); Mestre em História (UFBA); Doutor em História (UFF); Pesquisador voluntário do CITCEM/UP. Email: jrpinho@uneb.br.

vários pontos da Europa, África e Ásia, e com eles os seus produtos que desembarcavam na Baía de Todos os Santos. Também vinha do território nacional, de portos sul-americanos, e do Recôncavo, o abastecimento de subsistência diária dos cidadãos, era a ligação entre o mundo urbano e o mundo rural de roceiros de mandioca, ou dos produtores de café, açúcar, tabaco e algodão, dentre outros. Esta movimentação intensa trazia para a capital baiana um número bastante elevado de população flutuante, composta pelos marinheiros e tripulantes, que aportavam em Salvador.

A descoberta do ouro, a expansão demográfica e urbana do centro-sul, a ocupação e colonização das zonas austrais e as disputas em torno dos territórios sulinos, foram estabelecendo uma progressiva centralização política no Brasil. O centro de gravidade econômico, militar e político foram se deslocando. Se na montagem da ocupação e exploração colonial Salvador era ponto estratégico, no século XVIII, quando as disputas de fronteiras entre portugueses e espanhóis se concentraram na bacia do Rio da Prata, o Rio de Janeiro estava mais bem localizado. A entrada da Espanha na Guerra dos Sete Anos levou a uma invasão no norte de Portugal, em 1762, e no mesmo ano ocorreu a tentativa de tomada da colônia do Sacramento. Este conflito militar revelou a importância geográfica do Rio de Janeiro, que já tinha sua influência estendida a todas as terras meridionais, até Minas Gerais. Assim, em Carta Real de 27 de junho de 1763, D. José I ordenou a transferência da capital do Brasil<sup>1</sup>.

Apesar desta mudança a perda de importância do porto de Salvador não se deu de imediato. Entre 1790 a 1820 houve um momento de euforia da economia açucareira, mantendo a intensidade da atividade comercial portuária. A revolta escrava na colônia francesa de Santo Domingo (Haiti) tirou de cena um concorrente, o que estimulou uma expansão da indústria tradicional baiana, bem como fez crescer o tráfico negreiro<sup>2</sup>. Quando este quadro se modificou, com a queda da exportação do açúcar, foi a vez do crescimento populacional na capital baiana gerar o aumento da demanda interna de alimentos, o que fez crescer a importância da navegação de cabotagem.

Até o século XIX a capital baiana produzia uma parte dos frutos e leguminosas que consumia, as terras onde foi edificada a cidade eram boas para hortas e pomares, mas, com o crescimento populacional a capital baiana tornou-se cada vez mais dependente da produção do Recôncavo baiano e do comércio de cabotagem para o abastecimento destes alimentos, e com a precariedade das vias terrestres e o grande aumento do mercado consumidor a navegação costeira tornou-se um negócio rentável e atraente<sup>3</sup>. A ligação entre Salvador, Recôncavo e sertão, ou seja, entre a capital e os centros abastecedores, era feita por antigos caminhos que partiam de Cachoeira para o norte, via Jacobina, descendo em seguida para Maracás, de Caetitê e Rio das Velhas, eram caminhos trilhados por carros

---

<sup>1</sup> RUSSELL-WOOD, 1981: 204.

<sup>2</sup> SHUARTZ, 1988: 343.

<sup>3</sup> PINHO, 2016: 137.

de boi, animais carregados e também boiadas. A primeira estrada pavimentada data de 1851, saída de Santo Amaro com 330 metros, e a primeira linha ferroviária partiu de Salvador para o Rio Joanes, em 1860. No entanto, Salvador continuou a ligar-se às vilas e arraiais pelas vias marítimas e fluviais.

Assim, na segunda metade do século XIX, a capital baiana era apresentada do mar pelas águas da Baía de Todos os Santos às embarcações que se aproximavam do porto. Cabiam as alvarengas e aos trapiches<sup>4</sup> alinhados na área comercial, o carregamento e descarregamento dos navios, em terra um grande movimento de embarque e desembarque de marujos e oficiais de embarcações nacionais e estrangeiras, que migravam para as ruas da cidade, onde pequenos e grandes comerciantes se apressavam no meio de vendedores, negros ou mulatos, escravos ou libertos, que sustentavam pesados volumes na cabeça.

A imagem panorâmica da Salvador em 1860 revela, em primeiro plano, as alvarengas que descarregavam navios, uma vez que não havia cais acostável, uma sequência de grandes quadras de edifícios, ao melhor estilo pombalino e de igual altura, que é onde ficavam os armazéns e escritórios do comércio baiano. Ainda na parte baixa da cidade, o prédio da Alfândega, próximo à Igreja de Nossa Senhora da Conceição da Praia, com andaimes na fachada, construída com pedras lavradas que vieram prontas de Lisboa. Um cenário compatível com o lugar de destaque que a Bahia ocupava entre os portos brasileiros<sup>5</sup>.

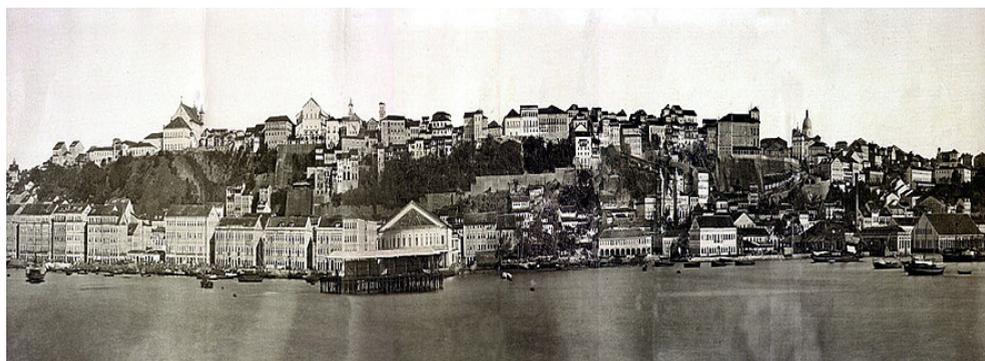


Fig. 1. Panorama Fotográfico da cidade de Salvador  
Fonte: FERRAZ, 1860

<sup>4</sup> Segundo a historiadora Maria das Graças de Andrade Leal (2016), a palavra Trapiche, derivada do latim *trapetum*, se refere a denominação dada aos antigos moinhos de azeitona ou de cana-de-açúcar. No Chile é onde se mói o mineral. No Brasil, entre os séculos XVI e XVII, era usado para se referir ao engenho de açúcar movido a tração animal, especialmente bois. A expressão é também utilizada para atracadouro de barcos. Nos estudos acerca das atividades portuárias, trapiche é considerado como casa (armazém) de guardar gêneros de embarque e desembarque, com aparelho de carregar e descarregar, situado à beira-mar, junto ao cais, onde, através de pontes improvisadas de madeira, podia-se ter acesso às embarcações menores que se aproximavam das margens.

<sup>5</sup> PINHO, 2016: 127.

A construção da Alfândega, cujo local original era diferente ao apresentado no século XIX, foi determinada por Provisão Real entregue a Antônio Cardoso de Barros, e consistiu em uma das primeiras preocupações de Thomé de Souza, primeiro governador-geral:

*Tendo que na dita Bahia a terra estiver assentada darei ordem que se faça huas casas para Alfândega perto do mar em lugar conveniente para despacho das partes e arrecadação do meu direito e vereis que oficiais ao presente são necessários para a dita Alfândega e dareis conta disso ao dito Thomé de Souza para ele com vosso parecer prover dos oficiais<sup>6</sup>.*

Diferente do que recomendava a Provisão Real a primeira Alfândega não foi construída próximo ao mar, era uma casa em taipa coberta de palha, localizada no sítio onde foram erguidos os muros da cidade-fortaleza, na atual Praça Municipal, na banda norte desta, ao lado da Fazenda, e armazéns. O aumento das exportações de açúcar e de fumo, e o desenvolvimento do comércio, levaram D. João de Lencastro a ordenar a construção de um novo edifício para a Alfândega, desta vez, próximo à ribeira da cidade, com contribuição dos comerciantes locais, conforme confirmou a Carta Régia redigida em Lisboa em 15 de dezembro de 1694<sup>7</sup>.

Inaugurada em 1700, a nova sede localizou-se na esquina da Rua das Portas da Ribeira com o Largo das Princesas, na Praça Visconde de Cairú, e atraiu para a estreita faixa de terra, entre a praia e a montanha, casas de negócio que visavam à aproximação com os navios que chegavam ao porto. Em 1743 a Casa da Alfândega desabou, sendo reconstruída e reinaugurada em julho de 1746, então uma edificação de três pisos, contando com o subsolo. Escapou ainda de ser destruída por um incêndio em novembro de 1848<sup>8</sup>.

Com o grande aumento das atividades de exportação e importação se tornou necessário à construção de uma nova Alfândega, uma vez que as instalações existentes eram insuficientes. Uma das formas adotadas para superação da deficiência de armazéns oficiais era o alfandegamento de trapiches, que consistiam em depósitos sob a fiscalização de funcionários da Alfândega Provincial, que registravam as entradas e saídas das mercadorias. Em 1824 foram alfandegados 24 trapiches e 13 armazéns privados de Salvador, e seus proprietários lucravam com isso, passando a cobrar preços mais elevados pelos serviços.

<sup>6</sup> Provisão Real conferida a Antônio Cardoso de Barros, ordenando a construção da Alfândega, *apud* SILVA, 1919: 289.

<sup>7</sup> APEB — *Livro de Ordens Régias*, 1702-1720.

<sup>8</sup> AZEVEDO, 1985: 25-29.

Um novo prédio para a Alfândega foi construído ao mar, com 8410 m<sup>2</sup>. Dispostos em três pavimentos, um dos quais, inteiramente abobadado. A construção do edifício estava vinculada ao projeto de alargamento do aterro da cidade baixa, com a criação do cais do Pedroso, e a retificação do cais do Arsenal da Marinha, obras que, além de desafogar o bairro comercial, visavam facilitar o acesso ao novo edifício e absorver as terras provenientes das obras na montanha. As obras do aterro iniciaram em 1843, e as da Alfândega seis anos depois, um projeto do arquiteto André Przedowski<sup>9</sup>.

O prédio foi concluído no ano de 1861, sendo que a entrega da ponte de atracação e outras obras complementares estenderam-se por mais dois anos. Em 1862 as obras atrasaram devido à falta de recursos, e também por conta de um embargo movido pelo trapicheiro Antônio Pedroso de Albuquerque, contrário a demolição de algumas de suas propriedades, previstas no projeto de urbanização da área em torno da Alfândega. A ponte de ferro contratada desde 1861, junto à fundição Jhon Watson, foi concluída em dezembro de 1863, uma extensão de 400 pés e terminação triangular, que permitia receber, simultaneamente, três navios. Possuía três guindastes fixos de capacidade 3 toneladas, e três guindastes móveis, de capacidade 1 tonelada. Esta ponte não permitia receber navios com mais de 15 pés de calado. Anos mais tarde se tornou obsoleta devido ao assoreamento e os serviços por ela prestados passaram a ser feitos em pequenas embarcações que recebiam mercadorias dos navios e traziam para retirada de volumes em guindastes, daí ao armazém destinado. A Alfândega Nova foi a segunda obra realizada no estilo neoclássico em Salvador, a primeira foi o prédio da Associação Comercial, em 1816. Junto à Alfândega Nova construiu-se o cais do Pedroso, um prolongamento do cais das Amarras, estendendo-se a faixa aterrada da praia.

Ao lado da Alfândega, vê-se o Arsenal da Marinha da Bahia que foi instalado em 1571 por D. Francisco de Souza. Um estaleiro de construção que visava o aproveitamento das ricas florestas. A sua construção revela que a administração portuguesa era sensível às condições vantajosas apresentadas pelo porto. Além de atender as embarcações para reparos, desmanchos, etc., estava aparelhado para receber construir navios de longo curso. Esta atividade industrial proporcionou bons lucros à Coroa portuguesa. Além da construção naval, produção, reparo e manutenção de navios militares e mercantes esse Arsenal abastecia de água os navios ancorados, recebia presos de toda espécie, recrutava marinheiros para a Armada, assim como operários para suas próprias atividades, embarcava artífices (carpinteiros, calafates etc.). Embarcações comerciais e militares frequentavam suas oficinas e sua população era formada por homens livres, estrangeiros, forros e tantos escravos e escravas. No mesmo estabelecimento do Arsenal, criou-se a repartição da Intendência da Marinha, em 1770. Em 1785, D. Rodrigo José de Menezes instituiu ali o Celeiro Público. Consta que em 1798 o Arsenal da Marinha

---

<sup>9</sup> AZEVEDO, 1985: 33.

possuía uma bacia de pequena superfície, que servia de abrigo para pequenas embarcações, e que junto a esta possuía para defesa duas baterias de extensão de 80 braças, aradas com 13 peças de ferro de calibre 24, e 17 de calibre 18, contendo ainda pólvora, 1950 balas de 24, e 2550 de 18, além de 178 granadas de mãos carregadas, e fornos de balas ardentes<sup>10</sup>.

A ideia da extinção de alguns arsenais é atribuída à ascensão do Partido Liberal ao poder, em 1877. Os defensores da manutenção do arsenal baiano alegavam a preservação de pontos estratégicos de defesa das entradas em todo o território nacional, as vantagens de custos com a construção das embarcações quando realizadas por nacionais, e chegaram a realizar estudos visando à melhoria de desempenho destes. Na Bahia, tais estudos apontaram para a necessidade de realocação deste para a Baía de Aratu. Em 5 de janeiro de 1899, o Decreto 3.188 determinou a supressão dos arsenais de marinha estabelecidos nos estados da Bahia e de Pernambuco, ordenando a alienação de todos os seus terrenos e prédios<sup>11</sup>.

A ampliação do porto e a criação de um novo centro de abastecimento somente foram realizadas no início do século XX. Em 1906, o Governo aprovou os estudos definitivos das obras do porto, com exceção das modificações relativas à Doca do Mercado, que poderia ser transferida para a área do ex-Arsenal de Marinha. O Ministro Miguel Calmon exigiu então da Cia Docas e Melhoramentos da Bahia a construção, não apenas do Mercado Modelo, bem como do prédio dos Correios:

*A construção do Mercado Modelo foi concluída no final de 1912. Tratava-se de um edifício retangular, medindo aproximadamente 40x60 metros, envolvidos por marquises. Estrutura metálica, importada, com cobertura, constituída por três telhados superpostos, de modo a permitir boa ventilação e iluminações naturais, este edifício foi, provavelmente, o primeiro edifício inteiramente metálico montado na Bahia<sup>12</sup>.*

O novo Mercado logo se transformou num dos mais importantes centros de abastecimento da cidade. Não havia muitos outros na época. Além do Mercado Modelo e de Água de Meninos, os maiores, podia-se optar pelos mercados das Sete Portas, do Ouro, Popular, de São Miguel (na baixa dos sapateiros), pela Feira do Cortume ou outras menores, de bairro, como a da Barra, a do Porto da Lenha, no Bonfim e a da Ribeira. O Mercado comercializava a grosso e a varejo, a variedade de produtos era enorme. Havia também muitos serviços em seu interior, especialmente restaurantes e bares.

Antes da grande reforma do início do século XX, a zona comercial de Salvador se achava comprimida entre a Alfândega e a Praça do Ouro, meio a ruas estreitas e mal

<sup>10</sup> CAMARA, 1911: 70.

<sup>11</sup> Decreto n.º 3.188. «Senado Federal» (1899-01-05).

<sup>12</sup> AZEVEDO, 1985: 50

ventiladas. A Rua do Cais ficava sempre ocupada por quitandeiras, quiosques, e pela carga e descarga de gêneros dos barcos de cabotagem, além dos passageiros e cargas que utilizavam a Companhia Baiana de Navegação. Tudo isto em um ambiente considerado insalubre e de feição desagradável.

Os fardos desembarcados seguiam nas costas da estiva para os trapiches, armazéns e casas comerciais. Escravos, libertos e trabalhadores avulsos se espalhavam nas ruas da cidade baixa, especialmente na própria zona portuária da cidade. Na feira de Água de Meninos os fregueses se multiplicavam em busca de frutas, verduras, legumes, farinha, que chegava com os saveiros, que logo eram transportados por um carregador ou por uma carroça, indo direto para a quitanda do comprador. No bairro comercial se destacaram, portanto, dois mercados municipais: o de Santa Bárbara e o de São João.

Até à segunda metade do século XIX a área portuária de Salvador se estendia da Gamboa a Itapagipe. Abrangia Unhão, Sítio da Preguiça, freguesia da Conceição da Praia, Praça do Comercio, freguesia do Pilar, Xixi, Coqueiro, Jiquitaia, Água de Meninos, Cantagalo, Boa Viagem e MontSerrat. Caracterizava-se por vários ancoradouros que formavam verdadeiras docas de atracação ao juntarem-se com as alvarengas, ou saveiros, e os trapiches<sup>13</sup>. Depoimentos de visitantes no século XVIII revelam que estes consideravam os trapiches baianos como os maiores do mundo. Existiam ainda grandes armazéns, e as casas da prensa, destinadas ao armazenamento de mercadorias e ao enfardamento de algodão.

Com exceção dos mercados das Sete Portas e São Miguel, os demais tinham em comum o abastecimento pelo mar. Os saveiros que vinham do Recôncavo, abarrotados de farinha, cereais, carne seca, peixe, mariscos, frutas e verduras, voltavam para suas cidades de origem, carregados de outros produtos. A freguesia da Conceição da Praia, devido à sua localização próxima ao porto comercial e separada do palácio do Governo apenas pela encosta, era o centro da zona comercial. Ali estavam representadas todas as camadas sociais, desde os mais distintos negociantes até os mais rebeldes escravos e toda sorte de marginalizados<sup>14</sup>.

Os espaços livres das ruas eram ocupados por vendedores de frutas, salsichas, chouriços, peixe frito, azeite e doces. Negros traçando chapéus, tapetes, cadeiras para carregadores, cães, porcos e aves domésticas. Em frente às lojas, escritórios e armazéns dos comerciantes nacionais e estrangeiros, se alimentavam tanto os transeuntes quanto os animais. O intenso movimento comercial e marítimo também concorria com os pedintes. A proximidade dos precários cais de desembarque contribuía para que marinheiros das mais diversas nacionalidades, muitos embriagados, somassem aos distúrbios constantes. A freguesia da Conceição também acolhia mulheres que possuíam seus

<sup>13</sup> ROSADO, 1983: 38.

<sup>14</sup> SAMPAIO, 2005: 29.

próprios negócios, como, costureiras, quitadeiras, fateiras, etc. Na estreita faixa de terra que separava a montanha e o mar, ergueram-se casas de negócios e sobrados de até quatro andares. Esses sobrados abrigavam as mercadorias que ficavam à vista dos passantes, sendo a família alocada no andar superior, e os escravos e empregados no último piso.

Na Praça do Mercado, depois Mercado de São João, localizado abaixo da Igreja de Santa Bárbara, vendia-se carne seca importada do Rio Grande do Sul e da região do Rio da Prata, além de cereais e verduras. Ao redor ficavam lojas de fazenda, miudezas, sapatos, barbeiros, etc. Em frente ao Cais do Moreira, destinavam-se os produtos oriundos do Recôncavo, que ali encostavam saveiros carregados de inhame, cebola, galinhas, perus, patos, pombos, coelhos, leitões, ovos, frutas, etc. Já a Praça do Ouro foi ponto de carroças que levavam mercadorias adquiridas no mercado para residências, armazéns e vendas espalhadas na cidade baixa<sup>15</sup>.

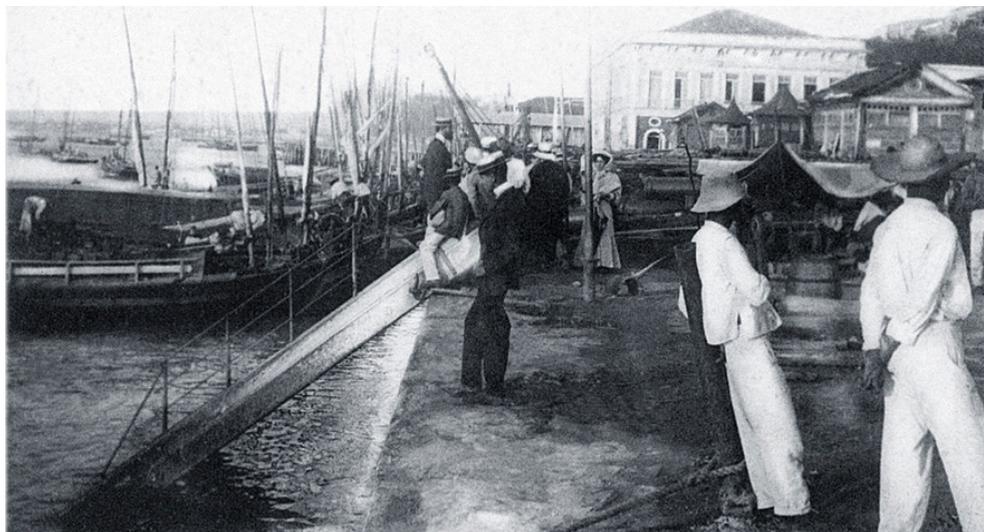


Fig. 2. A Praça do Cais do Ouro no início do século XX

Fonte: Disponível em <<http://www.salvador-antiga.com/comercio/cais-ouro/cais-bahia.htm>>. [Consulta realizada em 09/2016]

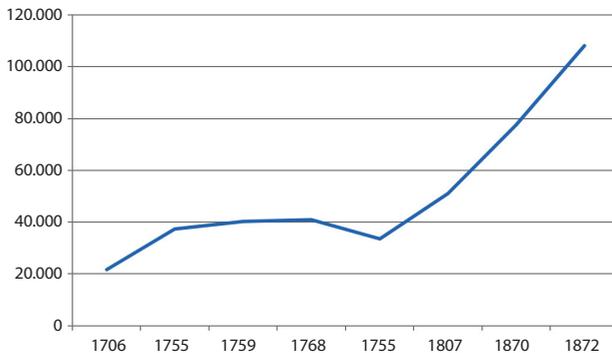
A Praça do Cais do Ouro era um dos espaços existentes no agitado universo da freguesia da Conceição da Praia. Na imagem, temos uma visão deste encontro entre as embarcações que descarregavam todo tipo de mercadorias para abastecimento do mercado local e, bem próximo, os grandes sobrados pelo menos três andares que abrigavam as casas de comércio, ao lado do mercado.

<sup>15</sup> APEB — *Polícia*, Matrícula de Carroceiros/1866 a 1873. Seção do Arquivo Colonial e Provincial, maço 5914.

## CRESCIMENTO DO COMÉRCIO DE CABOTAGEM

Na década de 1850, toda a economia nacional sofreu com a proibição do comércio internacional de escravos, o que levou a uma reorganização dos investimentos, com deslocamento dos capitais antes utilizados nesta atividade, para outras áreas, como o mercado de abastecimento, por exemplo. E quando a Bahia já esboçava uma reação a este impacto econômico gerado pelo fim do tráfico de cativos com a África acabou sendo surpreendida com os pesados encargos da Guerra do Paraguai. Parte da mão-de-obra da área rural foi recrutada para as fileiras do exército, além disso, houve um esvaziamento dos cofres públicos e dos capitais disponíveis na praça, deslocados para os esforços de guerra. Todo o fluxo comercial baiano foi atingido, e o comércio de cabotagem acabou agindo como uma válvula de escape para a incapacidade de colocação dos produtos baianos no mercado internacional, ao passo em que a movimentação do comércio de longo curso passou por oscilações mais ou menos frequentes.

A movimentação das transações comerciais que caracterizaram o comércio de exportação baiano também se verificou nos movimentos comerciais de importação, porém, as flutuações são menos abruptas, o que sugere que as demandas de produtos importados, a capacidade de aquisição destes ou mesmo a necessidade premente dos produtos adquiridos pela importação impunham à província a manutenção do volume do comércio de importação. É que, apesar dos contratemplos, a população da cidade não parava de crescer, atingindo 50 000 habitantes no princípio do século XIX, chegando a 108 138 habitantes em 1872, e 144 959 em 1890.



**Gráfico 1.** População de Salvador, anos selecionados, 1706-1872  
Fonte: PINHO, 2016: 148

O Gráfico 1 foi criado utilizando-se os dados apresentados por Barickman, apenas para Salvador. Dentre os fatores de alteração demográfica de Salvador na segunda metade do século XIX destacam-se a seca de 1857 e 1860, a crise do sistema açucareiro

e as epidemias de febre amarela e cólera-morbo. Os censos excluíram além de menores de 7 anos, os agregados e familiares, e migrantes. Dentre os migrantes destacavam-se os escravos de passagem e os marinheiros que aportavam diariamente na cidade, além de comerciantes e homens que fugiam das secas ou más colheitas.

A população cresceu rápida e desigualmente, os livres e mulatos representavam mais de 2/3 da população. Junto a esta densidade crescente na capital se deve somar ao significativo número de habitantes do Recôncavo, afinal, a antiga sede do Governo-geral não se via isolada, era parte de uma região densamente povoada. Dentro dos limites desta região, vilas, povoados e arraiais formavam uma das mais antigas redes urbanas do Brasil. Mesmo longe das cidades, nas zonas rurais, nem os senhores de engenho, nem os lavradores de cana, muito menos seus escravos, plantavam gêneros alimentícios suficientes para se sustentar, recorrendo sempre ao mercado local. Segundo Barickman, este mercado rural era surpreendentemente grande. Com isto, a crescente população da capital, das vilas e povoados da região do Recôncavo, da própria zona rural, aliados ao sempre elevado número de população flutuante, gerava uma demanda de abastecimento. O aumento desta demanda passou a exigir melhorias na capacidade e agilidade dos serviços de abastecimento<sup>16</sup>.

Ao longo de todo o século XIX o desenvolvimento de novas técnicas, o uso da navegação a vapor, a abertura dos portos às nações amigas em 1808, contribuíram para modificar o panorama das navegações transatlânticas, reduzindo tempos e oferecendo maior conforto às tripulações e aos passageiros. Em 1891, 730 navios aportaram em Salvador, dos quais 577 eram movidos a vapor, e 153 a vela<sup>17</sup>. O tempo de permanência da embarcação no porto reduziu em até três meses, entre os séculos XVI e XVIII, para o máximo de 15 dias.

A abertura dos portos consagrou novos contatos com as nações europeias e americanas: Grã-Bretanha e seus domínios, cidades hanseáticas, Itália, Holanda, França, Portugal, Espanha, Bélgica e tantos outros, entraram no circuito das trocas diretas. A Carta Régia assinada pelo príncipe D. João em 28 de janeiro de 1808 listava dentre seus objetivos, livrarem os trapiches dos principais portos da colônia (Rio de Janeiro, Salvador e Recife) de mercadorias perecíveis, além de legalizar o comércio clandestino, atendendo a uma representação de comerciantes locais, encaminhada pelo governador da Bahia, o Conde da Ponte. Uma demanda de cunho liberal, redigida por Silva Lisboa, notório combatente do monopólio comercial lisboeta.

Internamente o desafio estava em aperfeiçoar a ligação marítima fluvial entre a capital, Recôncavo e litoral sul, com o suporte de uma rede ferroviária, o que se deu a partir de 1855. Um ano depois, iniciou-se a construção da estrada de ferro Bahia-São

---

<sup>16</sup> PINHO, 2016: 148.

<sup>17</sup> MATTOSO, 1978: 71.

Francisco, seguida pela Central da Bahia (1867) e pela Companhia Tram Road de Nazaré (1871)<sup>18</sup>. A rede ferroviária baiana viria contar ainda com a estrada de ferro de Santo Amaro (1875), a Bahia-Minas (1882), o ramal Alagoinhas e Timbó e a estrada de ferro de Sergipe (1884), a estrada de ferro Ilhéus e Conquista (1904). Foi assim que se visava constituir um sistema que ligava as áreas de abastecimento, aos centros consumidores. Manoel Jesuíno Ferreira registrou uma análise da evolução desta rede em seus apontamentos acerca da província da Bahia, publicados no ano de 1875. Segundo ele:

*Demonstrada, como ficou a superioridade do Porto da Bahia para as relações com o vale do rio S. Francisco, ninguém desconhecerá que meio de estabelecê-las e manter são as estradas de ferro. Por elas é que devem subir para aquelas paragens a civilização, o progresso e a riqueza industrial; por elas é que devem descer as suas riquezas naturais, que são inúmeras.*

*Possui a Bahia dois desses grandes elementos de progresso: a estrada do rio S. Francisco ou Jequitaia e a Central ou do Paraguassú<sup>19</sup>.*

Mesmo com estes investimentos, o velho sistema de transporte, com tropas e animais, persistiu por muito tempo, e a precariedade das vias terrestres era muito acentuada, o que estimulava o papel do porto de Salvador como ponto de arriba aos navios que vinham descarregar suas mercadorias e carregar os produtos da terra. Cerca de 800 lanchas e sumacas<sup>20</sup> de vários tamanhos traziam diariamente produtos do interior para o comércio na capital baiana.

Barcos do Recôncavo, saveiros de carga, saveiros de pesca, lanchas rabo de peixe, jangadas de xaréu, jangadas a vela, canoas e barçaças, encostavam diariamente na enseada do porto: fumo, algodão, drogas diversas vindas de Cachoeira, sortimento de louças comuns vindas de Jaguaripe, aguardente e óleo de baleia de Itaparica, farinha de mandioca e peixe salgado de Porto Seguro, algodão e milho de Rio Real e São Francisco, açúcar, lenha e legumes de todos os lugares. Ainda no final do século XIX estima-se um milhar de embarcações comerciavam dos rios e da Baía de Todos os Santos<sup>21</sup>. Na fonte da Gamboa, ou em Água de Meninos, ao norte do Arsenal da Marinha, os navios se abasteciam<sup>22</sup>. O fornecimento de produtos de subsistência deu outra função ao porto baiano. O Recôncavo transformou-se em grande abastecedor da cidade, e as embarcações de pequeno porte, como os saveiros, passaram a realizar este papel:

<sup>18</sup> ZORZO, 2001: 79.

<sup>19</sup> FERREIRA, 1875: 99.

<sup>20</sup> Barco pequeno com dois mastros.

<sup>21</sup> MATTOSO, 1978: 72.

<sup>22</sup> MATTOSO, 1978: 71.

*Esta dupla função acarreta também dupla organização do espaço portuário. Ao longo da extensão de cais, construída especialmente para os grandes navios, há as «rampas» onde podem abortar os saveiros. São duas: a «Rampa do Mercado», logo ao lado da Praça Cairú e a de Água de Meninos, no final da Av. Frederico Pontes, ambas muito pitorescas e ricas de cor local. Recebem uma multiplicidade de produtos agrícolas: farinha, frutas, legumes. Assim como o grande porto acarretou a instalação do grande comércio nas proximidades, o outro provocou o aparecimento de feiras ao ar livre, espécie de “feira grossista”, aonde vem se abastecer os comerciantes de outras feiras, os proprietários de armazéns, vendas e barracas, os restaurantes e hotéis, vendedores ambulantes e donas de casa providente<sup>23</sup>.*

A dupla função se refletia na multiplicidade de destino das embarcações que ancoravam cotidianamente no porto soteropolitano<sup>24</sup>. Os tipos de embarcações que compunha o colorido das atividades de abastecimento da região portuária eram canoas e saveiros. Canoas eram mais numerosas e mais solicitadas para a pesca, já os saveiros eram embarcações versáteis e tinham um uso mais variado, como pesca, transporte de passageiros ou de cargas. Costumavam trazer consigo:

*Lenha e carvão de Itaparica e Jaguaribe, café e cacau de Nazaré, farinha, bananas, laranjas, verduras de Maragogipe, charutos e fardos de fumo de fumo de Cachoeira, e São Félix [...]. E a tarde regressava, levando para seus portos de origem, entrando rio adentro, conduzindo os produtos importados, a farinha de trigo, o querosene, os gêneros alimentícios que vêm do sul e do norte. Cada Saveiro pode conduzir cargas numa média diária de quarenta mil volumes no montante do movimento geral<sup>25</sup>.*

O Saveiro ocupou um papel importante na formação econômica e cultural baiana, uma versão para a origem dessas embarcações típicas da Bahia está na Índia, e sua tecnologia de construção também foi trazida para cá pelos portugueses, no século XVI, e o nome vem dos ancestrais saveleiros, embarcações utilizadas nos rios de Portugal para a pesca de um peixe chamado sável (ou sávalo). Outra hipótese relaciona a maneira de construir estes barcos, primeiro o esqueleto e depois seu fundo e costado de tábuas topo a topo, assim como o corte transversal em U na altura da caverna mestra, permite identificar uma tradição mediterrânea tardia, que se filiaram os navios dos descobrimentos.

O Saveiro prestou importante contribuição para o desenvolvimento de entrepostos e portos marítimos que evoluíram para assentamentos em toda a região. Foram os grandes responsáveis pelo escoamento da produção de tabaco e açúcar dos vales do Paraguaçu

<sup>23</sup> SANTOS, 1959: 73.

<sup>24</sup> SANTOS, 1959.

<sup>25</sup> TAVARES, 1967: 96-97.

e Subaé, do azeite-de-dendê e piaçava (Recôncavo Sul) e pela troca de mercadorias, notadamente na cadeia de gêneros alimentícios (farinha, frutas, carne de fumeiro, caixas de açúcar), barris de cachaça, balaios de compras, peças de madeira, mudanças, materiais da construção civil, artesanato, mobiliário, animais vivos de pequeno e médio porte (galináceos, caprinos e suínos), dentre diversos outros produtos oriundos do Grande Recôncavo, além dos industrializados vindos da capital, através da via marítima de abastecimento entre as localidades dessa região e a cidade da Bahia<sup>26</sup>.

Dentre os produtos que eram chegados pelas embarcações, os mariscos eram uma fonte suplementar de proteína. Nos próprios engenhos e fazendas de cana, localizadas perto da baía, havia os cativos que exerciam a função de mariscadores e que apanhavam caranguejos, ostras e camarões, estes serviam tanto para a dieta dos escravos quanto para o comércio em menor escala<sup>27</sup>. Já os cereais expostos à venda eram recolhidos no celeiro público, seus cômodos eram alugados para a venda, com pagamento de 20\$ a saca, além de taxas que dificultavam o comércio dos pequenos comerciantes<sup>28</sup>.

A farinha de mandioca, a carne verde, cereais e a pesca eram os principais produtos alimentícios da população do litoral baiano e sofriam com a manipulação fundamentada na concorrência desigual, com desvio destes para outras praças, o que ampliava ainda mais o drama da escassez e consequente aumento dos preços. Os produtos manufaturados mais simples, de produção quase artesanal, geralmente faziam parte de produções em pequena escala, muitas vezes em sistemas familiares como: olarias, curtumes, fábricas de vassouras e velas<sup>29</sup>. A indústria metalúrgica — fundição, ferragens e máquinas, com 14 estabelecimentos — era a que mais contribuía para a navegação costeira, produzindo peças para as embarcações a vapor, geravam também fabrico de moendas, caldeiras e demais aparelhos para fabrico de açúcar. Já a indústria naval contava com estaleiros particulares em Salvador, Ilhéus, Cairú, Porto Seguro, Alcobaça, Camamu, Estância, Prado, São Francisco, Taperoá e também com o Arsenal da Marinha, auxiliados pela indústria madeireira.

A própria exportação estimulava a indústria têxtil, devido à necessidade de fabricação de sacos para enfardamento de gêneros. Assim, das dez fábricas da indústria têxtil na Bahia, sete estavam em Salvador, duas em Valença e uma em Cachoeira. Forneciam ainda tecidos para vestimenta dos escravos e para todas as províncias do Império. Além destas atividades, a venda de cal e cerâmica também animou as exportações e somou para a renda interna através do imposto de indústria e profissão, nos primeiros anos da década de 1870. Da variedade do comércio de cabotagem, costeira, e de complementaridade terrestre, destaca-se o abastecimento de carne e de farinha de mandioca, tidos como principais produtos da dieta do soteropolitano.

<sup>26</sup> MASCARENHA & PEIXOTO, 2009: 8.

<sup>27</sup> BARICKMAN, 2003: 93.

<sup>28</sup> NASCIMENTO, 1986: 11.

<sup>29</sup> SANTOS, 2007: 62.

Parte da carne que abastecia o comércio baiano vinha de importações trazidas do Rio Grande do Sul e da região do Rio da Prata, outra parte vinha do sertão São Franciscano. Cleide Chaves analisou o comércio com o Rio da Prata através dos comerciantes envolvidos<sup>30</sup>. Os tratados de comércio liberavam as águas platinas às embarcações brasileiras e beneficiavam a economia do Império, especialmente a província do Rio Grande, com a isenção de impostos sobre o gado em pé vindos do Uruguai. Nutria-se a esperança de que os charqueadores e comerciantes pudessem suprir as demais províncias, no entanto, pelo menos até finais do século XIX, o porto da Bahia foi abastecido de carne oriunda da Argentina, Uruguai e Rio Grande do Sul<sup>31</sup>.

Além da carne charqueada que era abastecida pelo comércio de cabotagem, havia a carne verde que era trazida dos sertões, uma vez que o gado foi, ao longo dos anos e, sob ordens régias, tangido das zonas litorâneas para o interior da colônia, visando evitar prejuízos às lavouras de cana. O gado de criar espalhou-se da Bahia a Minas Gerais, atravessou o rio São Francisco, chegando até Sergipe, Pernambuco, Piauí, Goiás, Maranhão e Ceará<sup>32</sup>. O transporte das boiadas que abasteciam a capital baiana era feito por meio de rotas que cortavam ou margeavam o rio São Francisco, a partir de fazendas e currais, chegando até Feira de Santana.

As dificuldades eram muito grandes nestes caminhos terrestres, as viagens que partiam de Jacobina, se feitas sem paradas longas, duravam de 9 até 15 dias. E a partir das províncias além de São Francisco até Feira de Santana, o tempo dobrava ou mesmo triplificava, forçando paradas estratégicas mais longas, para descanso dos bois e das tropas<sup>33</sup>. Além do flagelo das secas, também haviam os atoleiros formados durante os períodos das chuvas. Tudo isto remetia para a possibilidade de parte desta carne dar entrada na capital pela via marítima, desviava por meio dos portos localizados ao longo do Recôncavo.

A farinha de mandioca que abastecia Salvador e sua *hinterland* era produzida em vilas e comarcas localizadas ao longo do litoral baiano, como São Mateus, Caravelas, Porto Seguro, Camamu, Cairú, Maragogipe, e Nazaré, esta última considerada como grande centro distribuidor para a capital e seu entorno<sup>34</sup>. E, com o passar dos anos, outros centros produtores foram surgindo como Alcobaça, Barcelos, Maraú, Valença, Santarém, Barra do Rio de Contas, Cachoeira, Canaveira<sup>35</sup>, na zona costeira, e também Alagoinhas, Ilhéus, Santo Amaro, e Feira de Santana, na direção do interior do continente<sup>36</sup>.

---

<sup>30</sup> CHAVES, 2001.

<sup>31</sup> CHAVES, 2001: 52.

<sup>32</sup> LOPES, 2009: 19.

<sup>33</sup> LOPES, 2009: 30.

<sup>34</sup> Esta condição de fornecedora da farinha para Salvador fez com que a cidade passasse a ser conhecida como Nazaré das Farinhas.

<sup>35</sup> AZAMBUJA, Dr. Bonifácio Nascente de (1858) — *Relatório da Assembleia Legislativa da Bahia*, «Diário da Bahia» (1858-04-21).

<sup>36</sup> Fala do Presidente da Província Joaquim Antão Fernandez Leão na abertura da Assembleia Legislativa, 1.º de março de 1862.

Em geral, além do serviço prestado ao abastecimento da cidade, o investimento do Governo imperial para melhoria do comércio de cabotagem e navegação se justificava pelo retorno em arrecadação de impostos. Foram feitos melhoramentos no porto como a construção do edifício da Alfândega (que em 20 anos consumiu 1.539:758\$381), construção de faróis, quebra-mar, cais, investimentos indiretamente direcionados à cabotagem, como estradas de ferro e rodagem, iluminação a gás e subsídios concedidos à Companhia de Navegação a vapor para barateamento dos fretes. No entanto a Companhia estava obrigada a realizar obras de melhoramentos para facilitar a comunicação entre as zonas produtoras e o centro consumidor<sup>37</sup>.

A contrapartida para a província era a sua quota na arrecadação. A Receita Geral Imperial era distribuída em Renda Ordinária, correspondente à importação para consumo obtida através dos direitos de importação; Renda de Exportação oriunda dos direitos de Exportação; Despachos Marítimos que eram impostos sobre faróis, docas, armazenagem, etc.; Renda do Interior que eram as rendas das estradas de ferro, serviços públicos, terrenos diamantinos, venda de selos e papéis, impostos sobre indústrias de profissão, loterias, impostos sobre gado, imposto territorial, taxa de escravos, etc.; Renda Extraordinária e Renda com aplicação especial, recaindo sobre produtos animais ou mensais de operações de empréstimos ou sobre produtos já tributados. Portanto, a máquina fiscal estava diretamente ligada ao comércio de cabotagem e se fazia presente pelas repartições da Alfândega, Consulado, Recebedoria, Mesas de Rendas e Coletorias. Sendo a Alfândega a responsável pela maior arrecadação da província e o direito de exportação sua fonte básica de arrecadação, apesar da reclamação dos lavradores e exportadores sobre a sua cobrança.

Arlindo Fragozo informou que em 1910, a Bahia respondia pela sexta arrecadação alfandegária do Brasil, tendo obtido a cifra de 17.222:963\$324. Sendo assim, ficou atrás do Rio de Janeiro, de São Paulo, do Pará, do Amazonas e de Pernambuco. Ainda assim, não restam dúvidas quanto à importância dos Serviços de Navegação para as receitas do Estado. Em 1914, a renda total da Bahia fora de 15.661:123\$333, sendo que as receitas oriundas das estradas de ferro respondiam por 1.153:184\$417; as de serviços de navegação 2.321:128\$, a renda dos títulos de domínio do Estado 184:148\$500 e as receitas das taxas e impostos 11.989:367\$109<sup>38</sup>.

A importância do comércio de cabotagem para o desenvolvimento regional foi assim analisado por Iolanda Maria do Nascimento:

*Em linhas gerais, o comércio de cabotagem foi um fator de relevo no desenvolvimento regional. Nele se realizou importante acumulação de capitais por intermédio da arrecadação do imposto de exportação, contribuindo para a receita da província,*

<sup>37</sup> NASCIMENTO, 1986: 28.

<sup>38</sup> FRAGOSO, 1916: 164.

*que transferiu tais recursos para outros setores da economia da região, principalmente em subvenções às companhias de navegação. Esta transferência se fez diretamente pelo estímulo de outras atividades econômicas, como as atividades manufatureiras e fabris e principalmente nos anos de 1873 em diante, quando da crise econômico-financeira da província acarretando a elevação da taxa de descontos o que provocou a imigração de capitais empregados no comércio para os centros agrícolas, aumentando assim a produção de gêneros; e indiretamente, através da arrecadação de impostos<sup>39</sup>.*

Pode-se então concluir que, o aumento populacional na Bahia fez aumentar o consumo de gêneros alimentícios, exigindo maior abastecimento de bens de consumo e ampliando o movimento comercial nos mercados regionais. Junto a estes, toda uma população flutuante de marinheiros, navegantes e escravos, a serem alimentados, contribuíam para aquecer este comércio. A pequena cabotagem funcionou como mais um elo da corrente que unia a grande cabotagem e a navegação de longo curso no escoamento das produções locais, nacionais e estrangeiras. Tal foi a importância do comércio de cabotagem que este chegou a subsidiar o de longo curso, quando da queda das exportações nos mercados externos, se tornando a melhor alternativa para investimentos de capitais por parte dos grandes comerciantes. Além do mais, a economia escravista de exportação fez desenvolver um mercado urbano e rural de abastecimento, o que incentivou o crescimento extensivo do mercado interno. No entanto, estas mesmas relações limitavam as possibilidades deste mercado interno se relacionar com as mudanças qualitativas observadas na economia mundial. Daí a caracterização do século XIX representar uma fase de transição de formas de capital, assim refletida nas relações observadas no porto.

Esta lógica tornou-se ainda mais clara quando constatamos que os próprios comerciantes, muitos destes antigos traficantes de escravos, e que também eram donos de trapiches e envolvidos em diversas outras atividades relacionadas ao comércio, especialmente o de alimentos, passaram a diversificar seus investimentos, penetrando em setores como transportes urbanos, ferrovias, porto, imobiliário, financeiro, bancário, e também indústria. O nascedouro deste processo foi à acumulação endógena, primitiva, que se deu devido ao dinamismo das trocas internas que cresceram paralelamente à agro-exportação, inicialmente vinculada a esta atividade, visando à alimentação das áreas dedicadas a complementar o mercado internacional de produtos primários, como o açúcar, o café, algodão, e outros. Em seguida, tendo adquirido parte das inversões deste primeiro momento, se tornou relativamente autônoma, com dinâmicas próprias e consolidando a ascensão social de homens de negócios, que atuavam como intermediários entre os centros produtores e o mercado consumidor, ou seja, consolidando a hegemonia do capital comercial, preservando suas características especulativas, frente às outras formas de capital.

---

<sup>39</sup> NASCIMENTO, 1986: 34.

Parte desses comerciantes era formada por portugueses ou filhos de portugueses que enriqueceram após a sua chegada ao Brasil, tendo atuado muitas vezes no tráfico internacional de escravos e diversificaram seus investimentos em outros ramos comerciais, tendo sido atraídos pelas possibilidades de ganhos com a crescente demanda do setor de abastecimento. O que prova que mesmo após a independência, os portugueses não foram substituídos por nacionais, especializando-se na intermediação do grande comércio internacional, e com os centros produtores e consumidores internos. Tratava-se de um grupo pequeno de pessoas que passaram a controlar e a dominar o mercado, atuando muitas vezes de forma consorciada visando obter sempre condições favoráveis a si mesmos. Este segmento adquiriu projeção social, alcançaram cargos em bancos e companhias, tornaram-se proprietários em diferentes ramos, associando-se a segmentos do capitalismo em sua forma mais moderna, como indústrias e bancos. Neste embate entre o tradicional e o moderno trouxe como resultante uma grande transformação na área portuária soteropolitana com a construção do porto concentrado, inaugurado no ano de 1913, por meio de concessão a uma empresa de capital francês.

## FONTES MANUSCRITAS

### Arquivo Público do Estado da Bahia

APEB — *Livro de Ordens Régias*, 1702-1720.

APEB — *Polícia*, Matrícula de Carroceiros/1866 a 1873. Seção do Arquivo Colonial e Provincial, maço 5914.

## FONTES IMPRESSAS

AZEVEDO, Paulo Ormino de (1985) — *A Alfândega e o Mercado – Memória e Restauração*. Salvador: Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia do Estado da Bahia.

CAMARA, Antonio Alves (1911) — *A Bahia de Todos os Santos: com relação ao melhoramento do seu porto*. Rio de Janeiro: Typographia Leuzingerher.

DECRETO n.º 3.188. «Senado Federal» (1899-01-05).

FERREIRA, Manuel Jesuíno (1875) — *Província da Bahia*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional.

FRAGOSO, Arlindo (1916) — *Notas econômicas e financeiras*. Bahia: Imprensa Oficial do Estado.

SILVA, Ignacio Accioli de Cerqueira e (1919) — *Memórias históricas, e políticas da Província da Bahia*. Anotado por Braz do Amaral. Salvador: Imprensa Oficial do Estado.

TAVARES, Odorico (1967) — *Bahia: Imagens da terra e do povo*. Rio de Janeiro: Edições de Ouro.

## BIBLIOGRAFIA

BARICKMAN, Bert Jud (2003) — *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo 1780-1860*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

CHAVES, Cleide de Lima (2001) — *De um porto a outro: a Bahia e o Prata (1850-1889)*. Salvador: Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia. Dissertação de Mestrado.

LEAL, Maria das Graças de Andrade (2016) — *O Trapiche Barnabé no contexto portuário da Salvador do século XVIII ao XX*. In PINHO, José Ricardo Moreno; LEAL, Maria das Graças de Andrade; CRUZ, Maria Cecília Velasco e, org. — *Histórias e espaços portuários: Salvador e outros portos*. Salvador: EDUFBA, p. 77-121.

- LOPES, Rodrigo Freitas (2009) — *Nos currais do Matadouro público: o abastecimento de carne verde em Salvador no século XIX (1850-1888)*. Rio de Janeiro: Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Dissertação de Mestrado.
- MASCARENHA, Cláudio; PEIXOTO, José Augusto (2009) — *Saveiros de vela de içar: 400 anos de história: ameaças, potencialidades e propostas*. «Revista Ver a Cidade», vol. 4, n.º 5, p. 1-21.
- MATTOSO, Kátia Maria de Queiroz (1978) — *Bahia: a cidade de Salvador e seu mercado no século XIX*. São Paulo: HUCITEC.
- NASCIMENTO, Iolanda Maria (1986) — *O comércio de cabotagem e o tráfico interprovincial de escravos em Salvador (1850-1880)*. Niterói: Instituto de Ciências Humanas e Filosofia da Universidade Federal Fluminense. Dissertação de Mestrado.
- PINHO, José Ricardo Moreno (2016) — *Açambarcadores e famélicos: fome, carestia e conflitos em Salvador (1858-1878)*. Salvador: EDUNEB/Câmara Municipal de Salvador.
- ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho (1983) — *O porto de Salvador: modernização em projeto: 1854-1891*. Salvador: Faculdade de Filosofia e Ciências humanas da Universidade Federal da Bahia. Dissertação de Mestrado.
- RUSSEL-WOOD, A. J. R. (1981) — *Fidalgos e filantropos: a Santa Casa da Misericórdia da Bahia, 1550-1775*. Brasília: Editora Universidade de Brasília.
- SAMPAIO, Consuelo Novais (2005) — *50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX*. Rio de Janeiro: Versal.
- SANTOS, Flávio Gonçalves dos (2007) — *Economia e Cultura do Candomblé na Bahia: o comércio de objetos litúrgicos afro-brasileiros - 1850/1937*. Niterói: Departamento de História da Universidade Federal Fluminense. Tese de Doutorado.
- SANTOS, Milton (1959) — *O centro da cidade do Salvador: Estudo de geografia urbana*. Salvador: Universidade do Estado da Bahia.
- SHUARTZ, Stuart B. (1988) — *Segredos internos: Engenhos e escravos na sociedade colonial, 1530-1835*. São Paulo: Cia das Letras.
- ZORZO, Francisco (2001) — *Ferrovia e rede urbana na Bahia: doze cidades conectadas pela ferrovia no sul do Recôncavo e sudoeste baiano*. Feira de Santana: UEFS.