

a "farinha de pau" da capitania de ilhéus: produção estratégica e circulação vigiada, séculos xvii-xviii*

Marcelo Henrique Dias

Professor do Departamento de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC), Ilhéus-BA

RESUMO

Análise do mercado da farinha de mandioca, que articulava a Capitania de Ilhéus a Salvador e a seu Recôncavo na longa duração — dois séculos, o XVII e o XVIII — com o objetivo de identificar e analisar os fatores que orientaram sua dinâmica, sua amplitude, seus agentes, sua permanência no tempo e, sobretudo, seu papel na definição do perfil agrário da Capitania de Ilhéus. O estudo do funcionamento deste mercado terá como principal fundamento empírico as medidas reveladas nas correspondências e nos ofícios expedidos pelos governadores gerais, no esforço cotidiano de garantir o abastecimento de farinha da capital, a partir de meados do século XVII. Esta documentação indica, ainda, alguns poucos números do volume comercializado, mas que lançam luzes sobre o lugar ocupado pela capitania no mercado de farinha que abastecia a capital.

Palavras-chave: farinha de mandioca — mercado regional — Capitania de Ilhéus

ABSTRACT

Analysis of the cassava flour market that articulated Ilhéus captainship to Salvador and its Recôncavo in long term — two centuries, the Seventeenth and the Eighteenth — the main objective is to identify and analyze the factors that guided its amplitude, its agents, its permanence in time and, above all, its role in the definition of the Ilhéus captainship agrarian profile. The study of the functioning of this market will have as main empiric foundation the measures that were revealed in the mail and papers sent by the general governors in the daily effort of guaranteeing the supply of the capital with flour after half of the Seventeenth century. This documentation indicates, yet, a short number of its commercialized volume, but it shows the place occupied by the captainship flour market that supplied the capital city.

Key-words: manioc flour — regional market — captainship of Ilhéus

* No presente artigo, estão condensadas partes do terceiro capítulo de minha tese de doutorado (ver na bibliografia). Agradeço à UESC o apoio financeiro e institucional para a realização deste trabalho. Pesquisador do CNPq. Submetido: setembro, 2009; aceito: dezembro, 2009.

O território da Capitania de Ilhéus corresponde a um espaço costeiro — hoje pertencente ao estado da Bahia — limitado, ao norte, pelo rio Jequiriçá e, ao sul, pelo rio Jequitinhonha. A capitania hereditária, que deixou de existir em 1761 — quando foi incorporada à Capitania Real da Bahia — deu lugar à comarca, mantendo, todavia, os mesmos limites territoriais até meados do século XIX. O processo de colonização daquele território colocou, ali, colonos de condição modesta, empregados na produção de farinha de mandioca ("farinha de pau"), necessária ao abastecimento do povo e das tropas sediadas em Salvador (DIAS e CARRARA, 2007, cap. II).

O mercado da farinha de mandioca, que articulava a Capitania de Ilhéus a Salvador e ao seu Recôncavo, assumiu, desde a intensificação das lutas contra os holandeses, um caráter estratégico para a administração colonial. As medidas em favor da promoção do abastecimento das tropas e da população da capital focaram tanto a produção, como a circulação das farinhas. Naquele contexto, o papel de zona de abastecimento das chamadas "vilas de baixo" — Cairu, Camamu e Boipeba — ganhou reforço com vários acordos que passaram a regulamentar a quantidade e os preços que deveriam ser praticados no comércio da farinha, destinada ao abastecimento das tropas. Estes acordos ficaram conhecidos como "conchavo das farinhas".

O primeiro acordo, do qual tenho dados, foi firmado no início do ano de 1648, mas, antes deste, já havia, pelo menos, uma experiência desta natureza, haja vista a referência na fonte a um suposto conchavo anterior (Documentos Históricos da Biblioteca Nacional, vol. III, da série E I, p. 20-21)¹. Na verdade, o termo conchavo não denotava um acordo em que ambas as partes se beneficiariam de um negócio, mas o resultado de uma negociação que visava estabelecer a forma mais conveniente de se fazer cumprir uma ordenação superior. Partia-se, assim, da pressuposta submissão dos interesses particulares dos súditos às necessidades de Estado. Os preços não mais vigiam pelos praticados naquelas praças, ficando, agora, submetidos às possibilidades da Fazenda Real, as quais correspondiam à arrecadação que a própria câmara da capital conseguia dos impostos sobre o vinho e a cachaça, autorizados pela Coroa para o fim do sustento das tropas.

¹ Doravante, esta Coleção será indicada pela abreviatura DHBN.

O chamado "conchavo das farinhas", ao estabelecer cotas mensais fixas que deveriam ser vendidas diretamente à Câmara de Salvador, concorria para a consolidação de um mercado regional, que permitiu a participação de pequenos produtores no sistema escravista. Para a maior parcela dos lavradores, todavia, a vantagem dessa demanda, garantida para as farinhas que fabricavam, não afiançava a ampliação de suas forças produtivas, haja vista a limitação representada pela fixação dos preços, estabelecida em tais "acordos", que durou mais de cinquenta anos.

Fugir das obrigações do conchavo passou a ser um esforço de boa parte dos agentes envolvidos na produção e na comercialização das farinhas, já que a demanda também crescia em ritmo acelerado no Recôncavo açucareiro e nas capitânicas, direta ou indiretamente envolvidas na guerra contra os holandeses, a exemplo de Pernambuco e do Rio de Janeiro. Os preços que alcançavam no mercado, conforme indica Francisco Carlos Teixeira da Silva (1991:134), eram um forte incentivo à ação dos "atravessadores", que passaram a utilizar vários artifícios para fugir da fiscalização, que tentava evitar os desvios. No final do século XVIII, a demanda do produto, em outras capitânicas e no próprio Recôncavo, exigiu medidas pontuais para garantir o fluxo constante dos "farinheiros" das vilas produtoras para o recém-criado Celeiro Público da Bahia.

Assim, a análise do funcionamento desse mercado terá como fundamento empírico as medidas reveladas nas correspondências, nos bandos e nos ofícios expedidos pelos governadores gerais, no esforço cotidiano de garantir o abastecimento de farinha da capital, a partir de meados do século XVII, além de memórias e outros testemunhos do período. Esta documentação indica alguns agentes e os mecanismos de comercialização legal e ilegal, colocados em prática nesse mercado. Aponta, também, alguns circuitos e destinos das farinhas produzidas na Capitania de Ilhéus, o que nos permitirá uma avaliação panorâmica da amplitude do mercado. Apresenta, ainda, alguns poucos números do volume comercializado, mas que lançam luzes sobre o lugar ocupado pela capitania, no mercado de farinha que abastecia a capital.

Os circuitos da farinha, os agentes do comércio e os mecanismos de fiscalização

O fim dos "acordos", chamados de conchavos da farinha, na primeira década do século XVIII, não significou para os lavradores a liberdade de dispor de sua produção como bem lhes convinha. Enquanto os bandos e os alvarás, que obrigavam todos os proprietários de escravos a plantar mandioca, não surtiam maiores efeitos, a praça de Salvador não tinha como abrir mão das farinhas que vinham da Capitania de Ilhéus. Dessa forma, a administração colonial continuou a manter um controle rígido sobre a sua produção e a sua comercialização. Nessa época, não somente as tropas dependiam desse fornecimento, mas também a população, de modo geral, como fica patente em várias fontes aqui analisadas.

Nos momentos de maior falta, todo um esquema de controle era colocado em prática, para que uma única rota de comércio escoasse toda a farinha produzida nas vilas, a rota direta para Salvador. A administração colonial tentava conter os "desvios" para as vilas e os engenhos do Recôncavo, assim como para outras capitanias em que a demanda também era grande, como Pernambuco e Rio de Janeiro. O maior fluxo possível de farinhas para Salvador era a melhor maneira de evitar a elevação dos preços e as consequências desestabilizadoras que isso representava para o bom governo. Não obstante, o expediente da fixação de um teto para o valor do alqueire de farinha foi, como veremos, um artifício amplamente utilizado para tentar neutralizar as ações dos atravessadores.

As unidades produtivas de mandioca da Capitania de Ilhéus ocupavam as margens dos rios navegáveis nos territórios das Freguesias de Cairu, Boipeba, Camamu, São Jorge dos Ilhéus e, já no século XVIII, Barra do Rio de Contas, Maraú e São Boaventura do Poxim, esta última no limite sul da antiga capitania. Por não haver caminhos facilmente transitáveis por terra, até a segunda metade do século XVIII, todo transporte de farinha era feito por embarcações de pequeno e médio portes, como canoas, lanchas, sumacas e patachos.

Nessas condições, os primeiros agentes a dinamizar o comércio entre as unidades produtoras e os mercados do Recôncavo e da capital foram os denominados regatões, comerciantes embarcados que com-

pravam a produção diretamente das mãos dos produtores, nos portos espalhados às margens dos rios, ocupados por roças de mandioca. No contexto das lutas contra os holandeses, os regatões foram apontados como grandes vilões, responsáveis pela carestia e pela falta do produto na capital, já que eles adquiriam praticamente toda a produção, ficando, assim, aptos a especular os preços nos momentos mais agudos de carência (DHBN, vol. III, da série E I, p. 131).

Em 1654, sob a vigência do conchavo, foi expressamente proibido o trânsito de lanchas sem registros de cargas no percurso entre as vilas de baixo e o Recôncavo, onde o crescente número de escravos e também da população livre empurrava para cima a demanda do produto, assim como o preço do mercado (p. 212). Além dos oficiais das câmaras, deveria exercer a fiscalização o capitão-mor do Morro de São Paulo. Para driblar a fiscalização que deveria ser feita nas lanchas, normalmente utilizadas para o transporte das farinhas, os barqueiros chegavam a transformar suas embarcações em barcos latinos, de velas triangulares, mudando inclusive de nome (p. 213).

Em meio a uma das mais graves crises de abastecimento, experimentada na capital, no ano de 1721, os juízes ordinários das vilas produtoras foram instruídos a emitir cartas para os mestres de embarcações, contendo a identidade dos mesmos e o número de alqueires de farinha que levavam, ao embarcarem de cada vila rumo a Salvador. Na conferência, que deveria ser feita por um funcionário do governo, antes de se iniciar o comércio da mercadoria em Salvador, era emitido um visto, que deveria ser apresentado, na câmara da vila de origem, no retorno do mestre. Aqueles que não apresentassem o visto, no retorno, deveriam ser presos e enviados à capital, onde seriam penalizados com a obrigação de embarcarem nas fragatas de Sua Majestade, em degredo para Benguela (DHBN, vol. 40, p. 194 e vol. 64, p. 29-30). O governador buscava barrar também a ação de atravessadores, que agiam no intercurso do caminho entre as vilas de baixo e Salvador, particularmente na Ilha de Itaparica (DHBN, vol. 64, p. 31).

A fortaleza do Morro de São Paulo exercia um papel vital no esquema de fiscalização das embarcações, imposto pela administração colonial, haja vista sua localização privilegiada, num ponto da costa que se fazia passagem para todas as embarcações de pequeno porte que transportavam farinha, a partir das vilas do sul para a capital ou para o Recôncavo.

Este circuito foi bem descrito pelo ouvidor Luis Freire de Veras, em 1768 (*Respostas aos quesitos retro respectivos*). De acordo com esta autoridade, Camamu era uma espécie de entroncamento para todas as canoas, as lanchas e as sumacas que partiam do sul da então Comarca de Ilhéus. De Camamu, os barqueiros passavam para a barra dos Carvalhos, ao sul da ilha de Boipeba, de onde seguiam viagem rio abaixo até a vila de Cairu e, dali, seguiam por rios navegáveis até o Morro de São Paulo. Deste ponto, saíam para o mar,

[...] em inclinatura à dita Cidade [da Bahia] donde são doze léguas e outros passam para a barra da vila de Jaguaripe onde há todos os anos naufrágios de lanchas carregadas por ser a dita barra mudável, e dali passada esta barra se continua jornada por rio até chegar a Povoação e Freguesia da Ilha de Itaparica [...] e dali distancia de 7 léguas se vem ter por mar à dita Cidade e quem não quer arriscar na passagem da dita barra de Jaguaripe pode fazer jornada por terra desde a ponta donde chamam o Curral que é quase de frente ao porto do dito morro desta dita vila de Jaguaripe [...] (VERAS, f. 26).

Esta segunda rota, que colocava os barqueiros em risco, na medida em que se desviavam do curso da cabotagem pela costa da Ilha de Itaparica, em demanda da barra do rio Jaguaripe, parece ter sido a alternativa dos atravessadores, como indicam as queixas do governador sobre tais ações naquela ilha, já nos primeiros anos do conchavo (DHBN, vol. 64, p. 31). Por esta via, também se chegava aos mercados do Recôncavo, sem passar pela Baía de Todos os Santos. Na vila de Jaguaripe, era comum a passagem de embarcações oriundas das vilas de baixo, tanto que, por este circuito, trafegava a correspondência remetida pela feitoria de madeira, que funcionaria em Cairu, a partir do início do século XVIII (DHBN, vol. 42, p. 39).

Manoel Ferreira da Câmara, já no final do século XVIII, também destacou uma rota fluvial que passava por Jaguaripe, e permitia atingir Salvador sem navegar por mar aberto:

[...] qualquer posto no centro desta Comarca [Ilhéus], que eu creio ser a vila de Maraú, pode sem sair para o mar, pela barra do Camamu, chegar à Bahia, fazendo caminho pelo canal que vem dar ao Morro de São Paulo, que comunica com a maior parte das vilas, e daí não querendo ainda entrar na barra da Bahia, ou porque o mar esteja tempestuoso, ou porque haja

de fazer maior viagem, pode passar por outro canal; que vai ter a Vila de Jaguaripe, fronteira à Ilha de Itaparica, e caminhando em torno desta Ilha, vem a entrar pela foz do Paraguassu, na grande Bahia de Todos os Santos, sem ter entrado pela barra, caminho ordinário em tempo de bonança; e tendo feito 30 léguas a mais de viagem (CÂMARA, 1789:3).

No interior do território da capitania, os rios também promoveram a comunicação de gente e mercadoria entre as unidades produtivas e as povoações, e destas com as vilas, de onde a produção seguia nos barcos "vivandeiros", que faziam o transporte regular para Salvador e o Recôncavo².

A análise dos livros do cartório da vila de São Jorge, referentes a alguns períodos da primeira metade do século XVIII, também demonstra o importante papel que a vila de Camamu exercia no bojo de todo o circuito regional. De 25 procurações passadas naquele cartório, entre 1710 e 1712, vinte nomeavam procuradores na cidade de Salvador, e nove, na vila de Camamu. No intervalo entre 1728 e 1735, foram registradas 46 procurações das quais 40 apontavam procuradores em Salvador e 22 em Camamu, sendo que, destas últimas, oito procurações também outorgavam poderes para efetuar negócios de várias espécies nas demais vilas do circuito, como Barra do Rio de Contas, Boipeba e Cairu³. Estas procurações indicam, como objetos de negócios, uma gama de mercadorias e documentos de cobrança, apontando tratar-se de instrumentos de realização comercial, envolvendo vários sujeitos das diferentes vilas que articulavam este circuito regional.

O transporte das farinhas do conchavo, e também de "particulares", era realizado pelos "arraís de embarcações de farinha" ou, simplesmente, "mestres de embarcações". Os comerciantes nomeavam procuradores nas vilas de fabricação do produto para comprá-lo diretamente dos lavradores e embarcá-lo, através dos arraís, para a capital ou para outros mercados. Alguns arraís, no entanto, atuavam no estilo dos antigos regatões, comprando pessoalmente o produto nas mãos de seus fabricantes para vendê-lo no mercado. Assim procedeu, em fevereiro de 1712,

² [...] *uma boa parte desta Comarca está cheia de baías, onde concorrem e conspiram diferentes rios que facilitam a navegação desde a extremidade navegável de um, até a de outro* (CÂMARA, 1789:4).

³ Livros de Notas da Vila de Ilhéus (doravante LNVI), ns. I e II.

Francisco Bezerra Rezende, que embarcou, em sua própria sumaca, 19 sítios de feijão da vila de São Jorge para vender na capital⁴.

A articulação entre mestres de embarcações, comerciantes e produtores, com o objetivo de driblar a fiscalização e fugir da imposição de enviar a produção diretamente para a capital, foi alvo de medidas mais incisivas por parte da administração colonial. Denominava-se "farinha de entrega" o produto que era remetido por um "particular" a outro, ou seja, que não era vendido à Câmara de Salvador, com ou sem a intermediação das câmaras das vilas produtoras. No auge da crise de 1721, por exemplo, o Governador Vasco Fernandes César de Meneses ordenou ao juiz ordinário da vila de Camamu que não deixasse vir farinha de entrega alguma, até que melhorasse o tempo e, assim, se regularizasse o fluxo de embarcações que vinham dos portos do norte. Proibindo a venda aos particulares, o governador esperava que os moradores da vila remetessem a farinha à capital por sua conta, ou, como declarava na correspondência, "a vendam aos arrais das embarcações para a trazerem a esta praça com as clarezas e os registros necessários na forma da minha ordem" (DHBN, vol. 44, p. 128-129). Um mês depois, em outubro de 1721, o governador reclamava da ação dos arrais de embarcações de farinha "e mais sujeitos que com eles e com os lavradores se ajustam com exorbitância no preço dela". Porém a prisão dos arrais, naquele momento crítico, comprometeria, ainda mais, o abastecimento da capital, o que levou o governador a suspender o castigo.

Voltemos às procurações registradas na vila de São Jorge dos Ilhéus, ao longo do século XVIII, para tentarmos entender o papel dos procuradores no funcionamento desse mercado. O objeto destas procurações é invariavelmente descrito como: "bens móveis e de raiz, dinheiro, ouro, prata, açúcar, tabacos, escravos, fazendas, encomendas, carregações, letras, conhecimentos, deixas legítimas, herança, legados e tudo mais que seus forem, etc."

Durante mais de um século e meio, este texto generalizante apontava os poderes concedidos aos procuradores pelos outorgantes, salvo quando uma causa específica havia orientado a concessão de poderes a um terceiro, como o interesse de negociar um escravo herdado ou de cobrar uma dívida em outra vila, por exemplo. Em mais de 90% das

⁴ LNVI, n. I, 056v/003.

procurações, porém, aparece o mesmo texto genérico, para indicar uma gama de objetos comuns ao universo dos homens de negócio, como carregações, encomendas, letras, conhecimentos, produtos como açúcar e tabaco, além dos metais preciosos e dinheiro. Não encontrei, nos livros da vila de Ilhéus, referência explícita à farinha como objeto de procurações, mas, como dito acima, o texto era padrão e generalizante, bem adequado às características do universo comercial da época, quando não havia uma especialização dos agentes em determinados produtos, mas uma variação dos negócios de acordo com as oportunidades que apareciam em cada momento⁵.

Para um homem de negócios estabelecido na vila de São Jorge, por exemplo, era imprescindível ter procuradores nos principais pontos do circuito que articulava a Capitania de Ilhéus à capital. A análise serial das procurações permite constatar que, sobretudo na cidade de Salvador e na vila de Camamu, alguns nomes aparecem reincidentemente como procuradores de diferentes pessoas residentes na vila de São Jorge. Isto me parece um forte indício de que estes homens eram comerciantes que recebiam e revendiam mercadorias em sociedade com outros negociantes, estabelecidos em diferentes pontos do circuito.

O envio de mercadorias de um porto a outro se fazia pelo expediente das carregações. Nesta modalidade, um comerciante remetia um lote de mercadorias, que eram descritas em registro e transportadas pelos mestres de embarcações para outro porto, no qual era entregue ao procurador indicado. O mestre da embarcação recebia uma "letra", ou um "conhecimento", que declarava a efetuação da transação, e indicava o valor a ser pago ao comerciante do porto de origem. De acordo com Anna Amélia V do Nascimento (1977:17), as carregações também podiam ser:

[...] o registro de um financiamento para a compra da mercancia a fim de que esta, levada ao porto de descarga, seja trocada por outro tipo de carga e transportada ao porto de origem: ou pela mesma embarcação ou por outra

⁵ Este perfil do homem de negócios colonial foi encontrado por João Luis Fragozo (*Homens de Grossa Aventura: Acumulação e hierarquia mercantil do Rio de Janeiro, 1790-1830*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998) e Helen Osório ("Estancieiros, lavradores e comerciantes na constituição da estremadura portuguesa na América": Rio Grande de São Pedro, 1737-1822. Niterói, RJ, UFF, 1999, Tese de doutorado).

qualquer. De maneira que temos os seguintes elementos: A — é o financiador de B — que compra a mercadoria e a manda para o porto de descarga do navio através de C — mestre de navio, que a entrega a D, que realiza a troca e envia a nova mercadoria a B; este vende no porto de origem a carga e paga a A o principal e os juros do financiamento que não são mencionados na carregação. Todos têm lucros, porque B e D são sócios e o rendimento líquido é dividido entre eles; A ganha os juros, além de receber de volta seu principal e C, o mestre de navio, recebe o frete. Às vezes A e B são a mesma pessoa: o mercador que financia sua própria carregação⁶.

A autora esclarece que as quantias empregadas nas carregações registradas não significavam a totalidade da carga de uma embarcação, pois poderiam usar a mesma embarcação para o transporte de outras carregações. Daí, a exigência da conferência dos registros das cargas de farinha, transportadas pelos mestres, ser um artifício muito utilizado pela administração colonial, com o objetivo de evitar os desvios.

Em razão do mecanismo acima descrito, os mercadores e os financistas mantinham procuradores em vários portos, onde faziam negócios. Na vila de Camamu, por exemplo, onde aparecem procuradores de pessoas residentes na sede da capitania, em nove procurações — das 25 registradas, entre os anos de 1710 e 1713 — um único homem, Alberto Camillo, consta como procurador em sete registros de pessoas distintas, sendo que, nos objetos das procurações, se repete o texto genérico comentado acima⁷. Outros nomes, como os de Salvador Pereira, Valentim Amorim e do Capitão Pedro Roseira Duarte, aparecem em três ocasiões cada um⁸. Na capital, que está representada em 17 registros, os nomes de José de Arruda Pinho e Francisco Ximenes constam como procuradores em oito casos distintos⁹.

⁶ Nos livros de notas da vila de Ilhéus, constam registros de escrituras que revelam a existência de fiadores que garantiam a restituição do investimento feito por financistas em cargas de mantimentos, as quais eram levadas por mestres de embarcações para serem vendidas em Salvador (LNVI, n. I, 056v/003; 062f/002).

⁷ Ibidem, n. I, 007v/003; 023f/004; 060f/005; 069v/005; 071v/005; 080v/006; 082v/003.

⁸ Ibidem, n. I, 007v/003; 049f/006; 052f/006; 060f/005; 080v/006.

⁹ Ibidem, n. I, 007v/003; 010f/004; 019f/005; 023f/004; 026v/005; 028v/004; 049f/006; 052f/006; 060f/05; 069v/005; 078v/005; 080v/006; 082v/003.

No período entre 1728 e 1730, foram registradas 33 procurações, das quais 21 nomeavam procuradores na capital e 13, em Camamu. Na capital, o nome do Dr. Luis Ventura, letrado, aparece em dez oportunidades, enquanto, na vila de Camamu, Francisco de Paiva, que já aparecera, no período de 1710 a 1713, em duas oportunidades, figura mais cinco vezes, duas a menos que Antonio Duarte das Neves¹⁰. Este último aparecerá em mais cinco registros, realizados entre 1733 e 1753, período em que foram passadas 11 procurações, das quais 9 nomeavam representantes na capital e sete, em Camamu¹¹.

As procurações passadas por moradores da vila de Ilhéus, na primeira metade do século XVIII, também indicam que o circuito que articulava a Capitania a Salvador não era a única opção para os negociantes locais. Dentre as 71 procurações encontradas, referentes aos períodos de 1710-1713, 1728-1730 e 1733-1735, oito apontam representantes legais nas vilas, sedes das Capitanias de Porto Seguro, do Espírito Santo e de Pernambuco¹².

Muitos destes homens que aparecem passando procurações, ou sendo nomeados procuradores, ostentavam cargos na administração pública, como o de capitão e sargento-mor, ouvidor, alferes, etc., enquanto outros se apresentavam como requerentes, letrados e padres. No entanto, no meio comercial, envolvido por esse circuito regional, também operavam sujeitos de menor qualidade no universo social do Antigo Regime português, como o crioulo forro Antonio de Barros, morador na povoação do Poxim, termo da vila de São Jorge, que, em 1730, nomeava procuradores para realizar negócios na sede da capitania, como também em Camamu e na capital¹³. É pouco provável que o alforriado negociasse outro produto que não fosse a farinha, já que esta era a principal produção realizada ao sul das imediações da vila de São Jorge, naquela época. Outro testemunho a indicar a participação de gente miúda no comércio da farinha é a carta, enviada em 1704, pelo Governador Dom Rodrigo da Costa ao sargento-mor da vila de

¹⁰ Ibidem, n. II, 001f/003; 007v/003; 011f/003; 012f/003; 015v/003; 017v/004; 035v/003; 036f/003; 041f/003; 043f/003; 045f/003; 056v/003; 057v/003; 059v/003; 067v/003.

¹¹ Ibidem, n. III, de 003v/004 a 052f/006.

¹² Ibidem, n. I: 047v/004; 052f/006; 069v/005; 075v/005; n. II: 019/003; 030v/003; n. III: 012f/004; 037v/003.

¹³ Ibidem, n. II, 063v/004.

Maragogipe - importante produtora de farinha do sul do Recôncavo, no período colonial - na qual declarava ter notícias de que "várias pessoas desta cidade [Salvador], assim mulatos, negros, e negras, soldados e outros sujeitos, vão aos distritos de Maragogipe a comprar farinha para a virem vender ocultamente, por exorbitante preço, a este povo (DHBN, vol. 40, p. 217).

Era justamente a articulação entre produtores, mercadores e mestres de embarcações que feria o interesse dos governadores em garantir um fluxo exclusivo de farinha para a praça de Salvador, levando-os a proibir, por alguns períodos, os negócios de farinha entre particulares. Chegavam a ordenar às autoridades locais que não consentissem que nenhuma embarcação carregasse farinhas naqueles portos, "para virem vender a exorbitante preço ao Povo desta cidade" (Ibidem). A vigilância deveria recair também sobre as lanchas de pescaria, sendo-lhes permitido comprar, apenas, o bastante para o sustento da gente que levava para cada jornada de pesca, pois, como dizia o Governador Dom Rodrigo da Costa, havia informações de que as mesmas compravam farinha, ocultamente, nas vilas, para embarcá-las nas sumacas que vão para o Rio de Janeiro (p. 229-230). Também, em 1712, o Governador Pedro de Vasconcelos ordenava às autoridades das vilas de São Jorge, Camamu, Cairu e Boipeba que vigiassem os portos para evitar que alguns navios, procedentes de Salvador, carregassem farinhas e outros gêneros comestíveis, para os levar ao Rio de Janeiro (DHBN, vol. 42, p. 3-4).

Uma escritura de fiança, registrada no mesmo ano, na vila de Ilhéus, revela os embaraços causados pela vigência de tais proibições a um mestre de navio, que pretendia fazer arribada naquele porto. Manoel de Azevedo Silva declarava que

[...] estava neste porto com uma água aberta e porque não podia fazer margem no [ilegível] seu barco sem lemos de fundo [...] e como nesta vila havia ordem para se não consentirem embarcações a carregar de mantimentos mais que pra Cidade da Bahia ele não queria carregar mantimentos algum para parte alguma se não consertar a [ilegível] seu barco [...] ¹⁴.

¹⁴ Ibidem, n. I, 068v/002.

Uma exceção à regra, porém, aparece, mesmo em momentos de crise de abastecimento, no mercado de Salvador: era o carregamento de navios da Carreira, ou seja, os que faziam as rotas atlânticas (DHBN, vol. 40, p. 229). De acordo com Amaral Lapa (1968:167), fazia parte das funções regimentais dos governadores o pronto atendimento das necessidades de provisionamento dos navios da carreira. Para garantir o rápido suprimento destas embarcações, muitas vezes os governadores estabeleciam requisições compulsórias aos comerciantes e aos produtores das vilas da Capitania de Ilhéus, haja vista a carência de mantimentos que se abatia constantemente no mercado da capital¹⁵. Além da própria farinha, as frotas mercantis e o tráfico negreiro também representavam uma demanda extrassignificativa para subprodutos da mandioca, como os beijos e a goma. Como bem observou o autor de *A Bahia e a Carreira da Índia*, a prioridade em matalotar os navios das frotas agravava, ainda mais, a tensão social nos momentos de maior carência de farinha no mercado¹⁶.

Havia, ainda, os momentos em que outros territórios coloniais se encontravam em dificuldades de abastecimento, e acabava ficando a cargo do governador geral o envio de boa parte das farinhas, que, normalmente, supririam o mercado da capital. Nessas ocasiões, as farinhas da Capitania de Ilhéus chegavam a mercados atípicos, como o da Colônia de Sacramento, por exemplo. As ordens passadas em 1704 às autoridades dos distritos produtores de farinha, para contribuírem com o socorro à "Nova Colônia", dão uma noção do potencial de cada zona produtora, das que normalmente abasteciam Salvador (DHBN, vol. 40, p. 224). Dos distritos de Sergipe de El-Rei, deveriam ser enviados 2.000 alqueires. Das vilas de Maragogipe e Campinhos, no Recôncavo, 1.000 e

¹⁵ Amaral Lapa já advertia que *a normalidade, em matéria de fornecimento de víveres, é que não chegava a ser comum* (1968:168).

¹⁶ Fato que não passou despercebido à pena mordaz de Gregório de Matos: *Se dizem que o marinheiro / nos precede a toda lei / porque é serviço do rei, / concedo que está primeiro; / mas tenho por mais inteiro / o Conselho que reparte, / com igual mão e com igual arte, / por todos jantar e ceia; / mas frota com pança cheia, / e povo com pança oca, / ponto em boca* (Gregório de Matos, "A fome que houve na Bahia no ano de 1691", in *Poesias Satíricas*, apud LAPA, Amaral, op. cit., p. 187).

600 alqueires, respectivamente. Da vila de São Jorge dos Ilhéus, requisitavam-se 400 sítios, o equivalente a, aproximadamente, 800 alqueires. Cairu e Boipeba ficariam com a cota de 200 e 67 sítios, respectivamente, e a Camamu caberia a maior contribuição: 1.334 sítios ou 2.668 alqueires.

A todas as vilas da capitania assistiria, a mando do governador, o Alferes João de Araújo, "o qual leva dinheiro, para a satisfação da dita farinha à razão de 540 réis o sítio, que é o preço em que está taxado nesta Vila" (p. 225).

Vê-se, portanto, que, apesar de haver uma ação constante por parte das autoridades coloniais para manter um fluxo quase exclusivo da produção para a capital, a farinha de mandioca, produzida na Capitania de Ilhéus, por vezes, encontrava seu destino final em mercados bem distantes. Nessas ocasiões, o principal produto mercantil da capitania excedia o limite de um mercado regional, colocando seu território como zona produtiva estratégica para o sustento de tropas, em pontos variados da América portuguesa.

Os volumes comercializados e os preços da farinha

Toda a resistência dos agentes envolvidos na produção e no comércio de farinha em observar as ordens emanadas do Governo Geral de priorizar as remessas para Salvador tinha um motivo bem visível, qual seja, os valores estabelecidos no conchavo ou, fora da obrigação, os limites de preços constantemente impostos pela administração colonial ao longo dos séculos XVII e XVIII.

Os termos do primeiro conchavo, de que temos notícia (1648), impunha o valor de 14 vinténs o sítio, para a farinha advinda de Cairu e Boipeba, e de três tostões, para a de Camamu, o que equivale a 280 e 300 réis, respectivamente. Esta diferença corresponde ao valor do frete, mais caro para Camamu, em razão da maior distância para Salvador (DHBN, vol. III, da série E I, p. 20). Este valor, no entanto, não satisfazia aos interesses dos moradores das vilas de baixo, que logo passaram a suplicar melhores preços.

Fora do conchavo, os preços alcançados eram melhores do que os 320 réis, estabelecidos posteriormente, como demonstra uma carta enviada pelo governador ao capitão-mor da Capitania de Ilhéus, em 1651.

Segundo o governador, os moradores das vilas de baixo se recusavam a vender a farinha por aquele preço ao comissário da Companhia Geral. No entanto, ordenava o governador que o capitão-mor os obrigasse a vendê-la, isso, porque os quatro mil sítios solicitados pelo comissário correspondiam ao que devia a Fazenda Real à Companhia Geral, de um empréstimo que esta fizera à primeira para socorrer a Armada, face ao atraso da farinha do conchavo, que não chegara no tempo previsto (p. 137-138).

É difícil saber que parcela da produção de cada vila estava comprometida pela obrigação do conchavo, até porque, as quantias não permaneceram fixas ao longo dos 50 anos em que vigorou o conchavo. Os dez mil sítios que cabiam às vilas de baixo, em 1648, haviam aumentado para 18.000, em 1654, ano em que o governador aliviou esta soma para 12.000, sendo que Cairu e Camamu ficariam com a cota de cinco mil cada, e Boipeba, dois mil (p. 205-208). Além desta cota, referente ao conchavo, ou seja, ao sustento das tropas estacionadas em Salvador, havia, ainda, a contribuição para a fortaleza do Morro de São Paulo. Com a redução do governador, Cairu deixava de contribuir com 360 sítios para passar à cota de 250. Camamu passava de 480 para 250, enquanto Boipeba tinha reduzida sua cota de 180 para cem sítios de farinha por ano. Na carta em que o governador comunica estas reduções aos juizes das três vilas, ressalta que um sítio deveria equivaler a dois alqueires (Ibidem).

Considerando que um alqueire equivale a 36,3 litros, e que um litro, por sua vez, se equipara ao peso de 625 gramas, em 1654 saíam das vilas de baixo para o conchavo 36.000 alqueires, ou 57.600 quilogramas de farinha por ano, mais 2.040 alqueires ou 3.264 quilogramas para o Morro, resultando em quase 61 toneladas de farinha anualmente, só das duas obrigações. Apenas o montante da farinha do conchavo - pelo qual os produtores recebiam o valor de 320 réis o sítio - alcançava uma faixa de 5.760\$000 réis por ano na soma das três vilas de baixo.

Assim, pode-se considerar que, na segunda metade do século XVII, somente o valor da renda da farinha do conchavo¹⁷ possibilitava a aqui-

¹⁷ Isso porque, sobre a farinha do Morro, não recebiam absolutamente nada os moradores, haja vista ser esta contribuição uma contrapartida das vilas para que seus varões não assentassem praça, compulsoriamente, naquela fortaleza.

sição de pelo menos 115 escravos por ano - ao valor de 50\$000 réis cada¹⁸. Isto sem contar a outra parcela da produção - provavelmente a maior - comercializada livremente, após o cumprimento das cotas das obrigações, ou à margem da fiscalização.

A vinculação dessa economia de subsistência com os setores de importação demonstra a capacidade do setor de abastecimento como polo gerador de mercados consumidores de curta e longa distância. Nos portos das vilas da Capitania de Ilhéus, era cotidiana, não somente a visita de navios das carreiras atlânticas para carregarem suprimentos para as viagens, como também para comercializarem diretamente mercadorias importadas, como escravos e sal de Setúbal¹⁹.

Entretanto, produtores, comerciantes e autoridades das vilas de baixo não deixaram de reivindicar, através de representações ao monarca, o aumento do valor do alqueire da farinha, alegando não somente a carestia dos gêneros de consumo e dos bens de produção, sobretudo escravos, mas a diferença significativa entre o preço que normalmente atingia a farinha no mercado e o taxado pelo conchavo. Em 1704, o Governador Dom Rodrigo da Costa respondia à consulta do Conselho Ultramarino sobre uma representação feita por um procurador comum das vilas de Camamu, Cairu e Boipeba (DHBN, vol. 95, p. 178-179). Segundo o parecer do governador, que se havia reunido com os juizes das câmaras das vilas de baixo e com os representantes da Câmara de Salvador, estes últimos haviam concordado em pagar um cruzado - ou 400 réis - por sírio, "respeitando a carestia dos mais gêneros e tempo, pelo custo dos escravos que compraram para as ditas lavouras" (Ibidem). No entanto, os representantes das vilas de baixo não concordavam com o valor,

[...] por esperarem melhoramento no pleito que corre com o dito Senado, como com efeito tiveram julgando-se-lhe na Relação o preço comum porque atualmente se vende nas ditas três vilas, que é a 540 réis, ou naquela

¹⁸ Valor médio apontado por Kátia Mattoso para o século XVIII (2004:342). É possível que, na segunda metade do século XVII, o valor médio fosse até menor.

¹⁹ Desde 1668, o comboio que fazia a Carreira das Índias aportava em Cairu e Camamu, para trocar farinha e peixe seco por sal de Setúbal (DHBN, vol. 9).

cidade [Salvador] que é 640 réis, cuja sentença se embargou por ser dada em tribunal incompetente tocando ao juízo da Coroa [...] [Ibidem]²⁰.

O governador, por seu juízo, declarava que os 400 réis oferecidos pelo Senado não eram injustos,

[...] por ser preço muito ajustado e razoável, a respeito de serem as farinhas de munição por ter muitas diferenças das mais que se vende ao povo, e de se lhes mandar o dinheiro com muita antecipação de tempo, correndo o Senado não só o risco dele, mas também o das farinhas, até entrarem no armazém onde se costumam recolher, pagando-se também o frete o mesmo Senado [...] [Ibidem].

Argumentos semelhantes já haviam sido declarados anteriormente para rechaçar a mesma queixa dos moradores da vila de Camamu, em 1689²¹. Não tardou, porém, a revisão dos preços por uma sentença favorável às vilas produtoras, o que, na prática, acabava com o conchavo, após mais de 50 anos de vigência. Um parecer do Conselho Ultramarino, de 1710, declarava que, em 1708, os oficiais da câmara de Salvador haviam dirigido uma queixa ao monarca a respeito do excesso nos preços da farinha, praticado pelos moradores de Cairu, Camamu e Boipeba, "depois que alcançaram sentença contra o Senado, para se não poder fazer o conchavo que se costumava fazer, mas só pagar-se pelo preço que geralmente valesse" (DHBN, vol. 96, p. 07-08). Conforme os argumentos dos oficiais da capital, chegava a tanto a ambição dos produtores, que, mesmo tendo chegado o Senado ao valor de 500 réis o

²⁰ Outro documento do mesmo ano atesta ser o valor de 540 réis por sírio, o que se praticava normalmente nas vilas de baixo e na sede da capitania de Ilhéus. Aliás, o próprio Dom Rodrigo da Costa reconhecia o valor real de mercado, pois o mesmo autorizava o Alferes João de Araújo a pagar este exato valor pelas cotas de farinha que as vilas produtoras deveriam mandar para a Colônia de Sacramento (DHBN, vol. 40, p. 234).

²¹ [...] *que não tinham os da vila de Camamu alguma outra razão de queixa, porque o preço desta farinha é convencionado (e por isso se chama conchavo) entre uma e outra câmara, e, ainda, a da Bahia de mais do preço de 280 réis por sírio lhe pagava o frete de meio tostão por sírio e corria o risco a farinha, no caso que se perdesse algum barco dos que a conduziam.* (Resposta do Conselho Ultramarino a uma consulta do Marquês das Minas, Governador Geral do Brasil. Lisboa, 1686. Arquivo Histórico Ultramarino [AHU], Cx. 1, apud. SILVA, op. cit., p. 136).

sírio, quando já se praticava a 400, se recusavam a vender por menos de 960 réis, o que comprometeria o sustento dos soldados da infantaria.

E assim pediam a Vossa Majestade mandasse impor um preço certo e razoável aos sírios de farinha, e que sejam as ditas vilas obrigadas [como eram] a contribuir com ela sem alteração, porque do contrário se seguia não se ajustarem nunca com o dito Senado, para a venderem a particulares ou dependentes seus [Ibidem].

O momento político era favorável a uma tendência centralizadora da monarquia brigantina, e isso se projetou na Colônia com a imposição de limites aos interesses da açucarcocracia, que, até o momento, detinha um papel central nos rumos da política interna²². Naquele contexto, a balança pendeu para os interesses dos produtores de farinha e aqueles argumentos repetidos, desde o início da vigência do contravenho, ganharam a chancela da Coroa. Como informa o representante do Conselho Ultramarino, Conde de São Vicente, o Procurador da Fazenda, consultado sobre o caso referido acima, argumentara que:

[...] a farinha era um alimento semelhante ao pão, e nesta cidade [Salvador], que vivia de carreto, nunca se admitirá preço certo, e a experiência mostrava que não era conveniente como seria na Bahia, principalmente obrigando naquela aos homens a que lavrem a farinha, e se se permitisse aos que a haviam de gastar que lhe ponham o preço e poriam a sua vontade e experimentaríamos os lavradores o dano da lavoura e a diminuição do preço e se não devia deferir (DHBN, vol. 96, p. 107-108).

Na sentença do Conselho, ratificada pelo rei, não apenas se confirmava o parecer do Procurador da Fazenda, como se acrescentava que a

²² "Nos reinados de D. Pedro II (1683-1706), de Dom João V (1706-1750) e de D. José I (1750-1777), o absolutismo chega ao seu ápice em Portugal. Depois de 1697, não se convocarão mais as Cortes até o século XIX. O alto grau de tolerância em relação às elites locais, vigente na segunda metade do século XVII, dá lugar ao comando mais firme da Coroa nas províncias e nas colônias do Império. Na América portuguesa, a instituição do cargo de Juiz de Fora marca um momento de maior intervenção régia nas câmaras locais. (A.J.R. Russel-Wood, "Governantes e agents", in BETHENCOURT, F. & CHAUDHURI, K. (org.). *História da Expansão Portuguesa*, vol. III, Lisboa: Círculo de Leitores, 1998:169-192).

taxação - considerada agora uma vexação - seria a grande responsável pela falta de interesse em se empregarem os lavradores na produção de farinha. Quanto ao sustento da tropa, ficava o Senado obrigado a garantir a ração, assim como se fazia na Capitania do Rio de Janeiro (Ibidem).

A partir de então, a política emanada do Governo Geral para conter a alta de preços na capital foi a de promover, o quanto possível, o fluxo de farinhas das vilas produtoras em direitura a Salvador. Daí, todo esforço para evitar os desvios para outras praças, dentro e fora da capitania. Na segunda metade do século XVIII, uma nova taxaçoão fora imposta, mantendo, até a última década, o preço máximo de 640 réis, não o sírio, mas, agora, o alqueire.

O Celeiro da Bahia

Para reforçar a fiscalizaçoão e evitar os desvios, foi criado pelo Governador D. Rodrigo José de Meneses, em 1785, o Celeiro da Bahia²³, que tinha por objetivo declarado tirar a venda da farinha da beira do cais, como era costumeiro, e evitar inconvenientes decorrentes desta prática²⁴. Porém, sua função principal, de acordo com os estatutos, era a de funcionar como um mercado oficial e fiscalizado para a farinha e outros gêneros básicos de alimentaçoão, como o milho, o feijão e o arroz, que chegavam à cidade por barcos (BARICKMAN, 2003:134). Barickman

²³ Sobre este fato e os motivos que orientaram tal criaçoão, assim como sobre a nova dinâmica que se estabeleceu no comércio de farinha, a partir de então, trata-se de um documento publicado em 1896 pela Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia (RIGHB). Não se conhece o autor de tal manuscrito, mas sua elaboraçoão somente pode ter ocorrido antes da Independência e após 1815, já que o texto faz referência ao ato régio da elevaçoão da Colônia a Reino Unido. Doravante, este documento será citado simplesmente como "manuscrito do Arquivo Público da Bahia" ("O Celeiro da Bahia", RIGHB, vol. 10, p. 565-580).

²⁴ "Estes [inconvenientes] eram ver-se em terra uma amostra diferente da que vinha medida das lanchas, medir-se a bordo fora das vistas dos compradores, que ficavam em terra e nos tempos de invernada, bem como nas diárias marés vazias que proibiam atracar as lanchas, ser necessário alugar saveiros, cair gente e farinha ao mar, confiar sacos e dinheiro a um desconhecido ou inculcado farinheiro, que ia e não voltava, despender fretes para compra de quartas e meios alqueires de farinha, etc., etc. (Ibidem:565).

compara o Celeiro da Bahia - única instituição deste gênero no Brasil colonial - aos congêneres da Europa, e enfatiza as diferenças da natureza funcional de ambos. Segundo o autor:

Seus funcionários [do Celeiro da Bahia] não costumavam interferir diretamente no comércio destes gêneros, comprando estoques para formar reservas ou vendendo reservas em tempo de carestia. O que faziam era fiscalizar as vendas de farinha na cidade para evitar as práticas monopolistas dos comerciantes e as tentativas de açambarcar os estoques com a meta de desviá-los para outros mercados ou revendê-los, por um preço mais alto, em Salvador (Ibidem).

Visto desta forma, o Celeiro configura-se como parte de uma política voltada para o abastecimento da capital, que já se mantinha desde o início do século XVIII, cuja meta era evitar, a todo custo, o desvio de farinhas das vilas produtoras para outros mercados, através do controle do fluxo por uma intensa fiscalização.

Como vimos, a partir do fim do conchavo, os governadores estabeleceram o sistema de guias, que declaravam a quantidade de farinha embarcada nos portos de origem, para tentar evitar os descaminhos. A conferência, que nas vilas ficava a cargo dos juizes locais, foi sempre objeto de suspeita por parte do Governo Geral. No contexto de uma crise de abastecimento, que se abateu em Pernambuco, em 1775 - e se prolongou por toda essa década e a seguinte - ficou difícil conter os desvios de farinha para aquela praça, haja vista alcançarem os preços um valor bem maior do que o da taxa de 640 réis. O Celeiro foi criado justamente para evitar que a crise de Pernambuco desestruturasse o abastecimento de Salvador. Objetivava-se eximir a farinha da jurisdição das almotaçarias das câmaras, ficando a cargo de inspetores, nomeados pelo administrador do Celeiro, a tarefa de fiscalizar os barcos na Ribeira ou em qualquer outro porto da capitania, que achassem por bem. De acordo com Barickman,

[o Celeiro] Tinha ampla autoridade sobre todo o comércio de farinha feito por cabotagem na província. Toda a farinha não consumida nas cercanias de seu local de produção ia, pelo menos em princípio, para Salvador, onde uma administração centralizada determinava sua distribuição posterior, segundo as necessidades da cidade [p. 136].

A partir de então, não somente os barcos que carregavam farinha e outros mantimentos em direção a Salvador, mas também os que se dirigiam às vilas do Recôncavo e a Pernambuco ficavam obrigados a dar entrada no Celeiro, a declarar a carga, conforme a guia emitida no porto de partida, e a pagar a taxa de manutenção, que correspondia a 20 réis por operação. O mesmo Barickman, no entanto, adverte que:

Se o Celeiro tivesse exercido um controle realmente eficaz, teria deixado registros quase completos de todo o comércio de farinha por cabotagem na província da Bahia. Mas, como não é de surpreender, esse controle, embora tivesse melhorado um pouco ao longo do tempo, nunca foi de todo eficaz (p. 136).

A criação do Celeiro não representou um esvaziamento das funções da Câmara de Salvador no gerenciamento do comércio de cabotagem, que garantia o abastecimento da cidade. Uma representação ao monarca dos lancheiros das vilas de Cairu, Camamu, Boipeba, Rio de Contas e Ilhéus, escrita em 1798, demonstra que, 23 anos após a criação do Celeiro, a Câmara de Salvador ainda conservava muitas das antigas atribuições naquele setor, inclusive das almotaçarias e do sistema de fiscalização das embarcações que traziam víveres (Representação dos lancheiros de Cairu, Boipeba, Camamu, Rio de Contas e Ilhéus)

A queixa dizia respeito às ações dos almotacés e dos rendeiros do ver, nomeados pela Câmara²⁵, que exigiam que os lancheiros, moradores em outras vilas, que conduziam farinha e madeira para Salvador, tirassem uma certa licença para navegar na baía, além de certos registros para a venda e os fretes de mercadorias e passageiros. Atinavam os suplicantes para o fato de não ter a Câmara "posturas que os obriguem, e quando tivesse, deveria compreender somente as embarcações das cinco léguas de seu distrito" (Ibidem). Dois anos depois, eram os lancheiros da vila de Camamu que suplicavam contra a ação dos mesmos

²⁵ Os rendeiros do ver eram encarregados de fiscalizar e cobrar multas de vendeiros e regateiras que transgrediam as posturas e almotaçarias, na forma de preços abusivos, falta de licenças, etc. Os lancheiros reclamavam que tais autoridades excediam seus regimentos, já que o comércio embarcado não se incluía nas suas alçadas. Entre os anos de 1795 e 1798, a renda do ver esteve entre as maiores que compunham a receita da Câmara, somando mais de 7.800 contos de réis, em quatro anos (VILHENA, 1969:69-70).

agentes da câmara (Representação dos lancheiros da Vila de Camamu). Rendeiros do ver exigiam regimentos e licenças que os lancheiros ignoravam e, quando se recusavam a pagar as multas e tirar as ditas licenças, eram conduzidos "de levada" às casas dos almotacés, onde tinham suas velas e lemes apreendidos, e até eles próprios encarcerados. Reclamavam que, desde época muito remota, conduziam os "efeitos da terra" para Salvador e nunca tiveram que levar tais licenças, mas que, agora, as autoridades nomeadas pela câmara dirigiam-se a Itaparica - porto de franquia para todas as embarcações que seguiam para Salvador ou para o Recôncavo - no intuito de fiscalizar as embarcações e cobrar multas descabidas. Os lancheiros eram multados por porte de tarrafas, mesmo sendo estas para pescarem para o próprio consumo durante as viagens, ou por não trazerem instrumentos de medida. A câmara, por sua vez, era apontada como permissiva com tais abusos, não respeitando o Alvará de 1765, "que manda abolir as almotaçarias como obstáculo da abundância e barateza[...]" (Ibidem).

A ironia de serem os mesmos oficiais, encarregados de zelar pelo interesse público, os maiores atravessadores de farinha da Cidade permanecia inalterada no findar do século XVIII. O autor do manuscrito do Arquivo Público da Bahia argumentara, em defesa de seus princípios liberais, que os maiores defensores da manutenção da "taxa" de 640 réis eram os próprios administradores, escrivães e tesoureiros do Celeiro, que compravam a este preço, estocavam e, quando se experimentava a rarefação do produto no mercado, revendiam a 1.600 réis. Vilhena (1969:125) também delata a corrupção dos funcionários, "[...] principalmente de um tesoureiro que [...] tira dali mais de quatro mil cruzados [...] pelos escandalosos monopólios que faz com outros mais"²⁶.

No manuscrito do Arquivo Público da Bahia, também era criticada a regulamentação excessiva que dava aos funcionários poderes que, na

²⁶ [...] que devendo empregar os seus caixeiros nas suas lojas e cobranças, os tem vendendo farinhas nas tulhas ou celeiro público e outros pelos campos, comprando-as aos lavradores e demorando-as em celeiros para dali vir por moídos a vender por monopólio, sem que jamais apareça abundância na cidade, havendo-se munido de antemão com desteridade de alcançarem preço franco, o que sendo na verdade justo, e de razão, tanto abusam estes esponjas daquela franqueza que diariamente se está vendo, que a mesma farinha que pelas nove horas v. g. vendiam por 960 rs. O alqueire, quando são onze horas ninguém já a compra por menos de 1.280 rs. (VILHENA, 1969:125).

prática, feriam os princípios da propriedade privada dos farinhaes. Destacavam-se as ações de um escrivão, que era qualificado como "zelador excessivo das ações de D. Rodrigo José de Meneses" (RIGHB, vol. 10, p. 568). Este extorquia "contribuições" dos farinhaes - termo então usado para designar os condutores de barcos de farinha - inclusive os que não entravam em Salvador e seguiam em direitura a Pernambuco, não entrando, desta forma, no Celeiro.

Fazia valer, portanto, a regra básica que dera sentido à criação daquele órgão. Para o autor do manuscrito, porém, "aquele zelo fingido do Escrivão tem só por fim o inculcar-se bom oficial aos Administradores pouco entendidos, e por este meio ser conservado no officio de que o interesse público exigia que ele fosse excluído" (p. 569). De fato, quando D. Fernando José de Portugal nomeou Adriano de Araújo Braga para ser Administrador do Celeiro, em 1796; este aceitou, com a condição de afastar todos os oficiais em serviço. Este fato realmente ocorreu, exceto com um certo escrivão, "pelas muitas proteções e por ter sido da família de D. Rodrigo" (Ibidem). Como um ferrenho defensor dos princípios liberais, o autor do manuscrito manifestava consciência a respeito do paradoxo que esta política representava no último quartel do século XVIII. Isto porque, como ele mesmo declarou, "desde 1751 que o soberano proclamava desde o trono a liberdade do comércio dos gêneros comestíveis como unicamente capaz de produzir e manter a abundância nos mercados" (p. 575). No entanto, "desde esse tempo que a malícia na mesma capital [Salvador] pretendeu abortar determinações tão justas" (Ibidem). A própria manutenção da "taxa" de 640 réis, mesmo após a criação do Celeiro, era vista como antieconômica pelo autor do manuscrito. Relatava, em seu favor, a experiência da liberação dos preços, a partir de 1795:

Logo se viu o milagre da franqueza, porque estando o celeiro exausto havia já dois dias, uma lancha que descarregou para ele menos de 500 alqueires de farinha começando a vendê-la a 1.280 réis gastou 8 dias apesar de consumir a Bahia nesses tempos mais de mil alqueires por dia, e viu-se obrigada a aceitar 480 por alqueire, por ter entretanto sobrevivido outras lanchas, que a fizeram baratear ainda para menos da taxa (RIGHB, vol. 10, p. 568).

Desde 1795, não vigorava mais a "taxa" de 640 réis para o alqueire de farinha. No entanto, naquele ambiente contaminado por autoridades corruptas, que, lançando mão de vários expedientes ilícitos, monopolizavam grande parte dos estoques que chegavam à capital, não se confirmou o "milagre da franqueza", postulado pelo nosso cronista. Além das ações dos atravessadores e dos monopolistas, várias outras causas concorreram para uma contínua variação dos preços, com flutuações violentas, ocorrendo em curtos períodos de tempo²⁷.

A variação climática era o principal fator a influenciar a oferta (SILVA, 1991:114). Barickman, por sua vez, aponta outros motivos, além das longas estiagens ou invernadas que atingiam as áreas produtoras. A ação de recrutadores militares, nas feiras e nos portos de maior movimento, poderia afastar do mercado produtores e condutores pelo medo da obrigação de assentar praça. Mesmo quando a oferta se mantinha regular, imposições do Governo Geral de remeter farinha para regiões em dificuldades - como no exemplo da Colônia de Sacramento - ou de priorizar o carregamento dos navios da carreira atlântica, poderiam desequilibrar a demanda e pressionar os preços para cima (BARICKMAN, 2003:138). Uma tabela elaborada por Barickman - a partir de fontes variadas do final do século XVIII e primeira metade do século XIX - demonstra diferentes momentos em que o preço do alqueire ultrapassou a margem de mil réis (p. 146-147)²⁸.

É impossível estimar com segurança qual a quantidade de farinha que saía anualmente dos portos da Capitania de Ilhéus rumo a Salvador, nos últimos anos do século XVIII. Os relatórios do Celeiro da Bahia,

²⁷ Uma interessante análise de conjunto dos problemas que afligiam a produção e o comércio dos gêneros de primeira necessidade na Bahia, na primeira década do século XIX, orientada pelos princípios da economia política de Adam Smith, encontra-se na carta do desembargador João Rodrigues de Brito ao Senado da Câmara daquela capital: BRITO, João Rodrigues et al., *Cartas econômico-políticas sobre a agricultura e comércio da Bahia*. Salvador: FIEB, 2004.

²⁸ Kátia Mattoso também aponta uma tendência geral de alta nos preços da farinha, e a atribui ao processo de retomada agrícola. De acordo com a historiadora, "a expansão do setor externo funcionou como fator de elevação do preço da farinha de mandioca que, a partir dessa data, terá pouquíssimos momentos de regressão". Diferente, porém, do modelo explicativo que associa a expansão do mercado externo ao aumento dos preços da farinha como consequência do abandono da última face à maior atração da primeira, Mattoso aponta o aumento da demanda interna e externa da farinha como principal motivo da alta (2004:42).

para as últimas décadas dos setecentos, não especificam de onde advinham os produtos que ali entravam. O autor que mais avançou na coleta e na análise de dados sobre o mercado de farinha em Salvador e no Recôncavo, na segunda metade dos setecentos e na primeira dos novecentos, foi B. Barickman, que afirma serem quatro as principais zonas de abastecimento de Salvador neste período: as vilas do sul do Recôncavo, sobretudo Maragogipe, Nazaré e Jaguaripe, a Comarca de Sergipe Del Rey e as vilas das Comarcas de Porto Seguro e Ilhéus (cap. III).

A maioria dos números, apresentados pelo autor para os últimos anos do século XVIII (p. 156-157, tabela 10), corresponde a estimativas da produção de diversas vilas, sobretudo do Recôncavo, tendo por base listas de produtores de mandioca, as quais nada dizem sobre a quantidade de farinha que efetivamente era enviada para Salvador. Assim, não se pode tomar a quantidade estimada da produção de cada vila como equivalente às remessas de farinha, que deram entrada no Celeiro de Salvador, pois isso significa não levar em conta a demanda existente no próprio Recôncavo.

É preciso lembrar que, já no período da guerra com os holandeses, o papel estratégico assumido pelas vilas de baixo no abastecimento das tropas estacionadas em Salvador, se consolidou em razão de não haver uma regularidade das remessas a partir das vilas do Recôncavo, já que a maior parte do produto era consumida na própria região. Um mapa de população de 1780 apresenta o número de 65.285 habitantes para Salvador, incluindo os subúrbios, enquanto apenas as vilas de São Francisco, Santo Amaro, Cachoeira, Maragogipe, Itapicuru, Água Fria e Abadia, todas no Recôncavo, somavam 93.386 habitantes, sem contar a população de vilas que também eram importantes produtoras de farinha, como Jaguaripe e Nazaré (apud AZEVEDO, 1969:147). É improvável que, com um enorme mercado a abastecer nas próprias cercanias, o total - ou mesmo a maior parte da sua produção - tivesse sido remetido ao Celeiro, até porque, por vias fluviais, as embarcações poderiam sair de Jaguaripe e navegar pelas demais vilas do Recôncavo, sem passar por Salvador, evitando, dessa forma, a fiscalização dos feitores.

Por outro lado, os números levantados por B. Barickman (2003) a respeito da produção de farinha na comarca de Ilhéus para o ano de 1799 são referentes, estes sim, às remessas para Salvador, contabilizadas pelo Ouvidor Baltazar da Silva Lisboa (ABN, vol. 36, p. 115). No entan-

to, só existem referências para as vilas de Camamu e Barra do Rio de Contas, à época as principais produtoras de farinha da comarca. A primeira remetera 40.000 alqueires, enquanto a segunda, 30.000. Nesse ano, deram entrada no Celeiro 288.611 alqueires de farinha (SILVA, 1991:74). Temos, então, que, somente das vilas de Camamu e Barra do Rio de Contas, vieram 25% do total da farinha que entrou no Celeiro de Salvador, em 1799.

A respeito do fluxo de farinheiros para Salvador, o autor do manuscrito do Arquivo Público da Bahia informava que as embarcações vindas de Nazaré, Aldeia e demais vilas do Recôncavo,

[...] cujas farinhas ou pela sua natureza ou pelo seu fabrico não duram [...], carregavam uma média de 400 a 600 alqueires em cada jornada, enquanto os de barra fora, quer do Norte, quer do Sul, [...] carregam até 3.000 alqueires, e em razão dos longos tempos e monções apenas fazem duas ou três viagens no ano [...]" (RIGHB, p. 575, vol. 10).

Considerando essas informações, é possível chegar a uma projeção plausível do volume de farinha conduzido pelos 49 lancheiros, que assinaram as duas representações enviadas ao monarca entre 1798 e 1800. Se cada embarcação carregou uma média de 1.500 alqueires por jornada²⁹ e realizou ao menos duas viagens por ano, chegaremos a uma estimativa de 147.000 alqueires anuais de farinha enviadas a Salvador, a partir das vilas da Comarca de Ilhéus, ou seja, ao findar o século XVIII, das vilas da Comarca de Ilhéus saía perto da metade da farinha entrada no Celeiro.

A essa época, a Comarca de Ilhéus acompanhava a retomada agrícola que se fez sentir em toda a Bahia³⁰. O ouvidor Baltazar da Silva Lisboa declarava, em 1799, que os lavradores e donos de engenhos de Camamu, Maraú e Barra do Rio de Contas produziam uma média de 44 mil cana-

²⁹ Considerei a metade da estimativa feita pelo autor do manuscrito, pois, conforme declaravam os lancheiros, estes conduziam também madeiras e outros "efeitos da terra", não obstante a farinha ser o principal objeto de seus fretes, como fica claro nas suas reivindicações.

³⁰ De acordo com Kátia Mattoso, por volta de 1770, a desorganização do mercado internacional de açúcar e algodão, em razão de conflitos em áreas típicas destas produções, reaqueceu a produção na Bahia. O ápice desta retomada se deu entre 1790 e 1820 (MATTOSO, 2004:41-42).

das de cachaça (301.400 litros) e duas mil arrobas de café, além de quantidades menores de cacau e arroz. Porém, como demonstra B. Barickman (2003:154), a produção de farinha não sofreria um gradual abandono, como temiam as autoridades de Salvador. Nas décadas seguintes, até meados do século XIX, a produção parece ter, no mínimo, duplicado³¹. Portanto, conclui o autor norte-americano, "na antiga comarca de Ilhéus, a maior participação na economia de exportação não impediu aumentos na produção para o mercado interno (Ibidem).

Conclusão

Este panorama da dinâmica do mercado regional de farinha, que envolvia a Capitania e, posteriormente, a Comarca de Ilhéus, com a capital e seu Recôncavo, não corrobora, em hipótese alguma, os argumentos que proclamaram o isolamento e a estagnação do conjunto da economia da antiga donataria XXX (FREITAS & PARAÍSO, 2001, caps. 1 e 2). Desde a guerra contra os holandeses, o Governo Geral, pressionado pela Câmara de Salvador, colocou em prática mecanismos mercantis compulsórios, para garantir um fluxo constante de farinha a partir das vilas da Capitania de Ilhéus. Além do envolvimento de autoridades de Salvador e também locais, o esquema de cobrança das obrigações e a fiscalização das remessas mobilizaram até mesmo capitães e soldados do Morro de São Paulo. Na tentativa de burlar este esquema, que limitava as possibilidades de lucro para os produtores locais - em razão do preço pré-fixado - uma gama de procedimentos comerciais foi colocada em prática, além da procura de circuitos, por meio lícito ou ilícito, a farinha, que circulava entre a capitania e seu mercado regional, consolidou uma relação estrutural de dependência entre um centro irradiador e sua periferia, que perpassou todo o período colonial. O fim dos conchavos, no início do século XVIII - permitindo aumento no preço da farinha - assim como a liberação da produção de culturas de exportação não desviaram a capitania do

³¹ Em 1866, saíram, de Barra do Rio de Contas para Salvador, 100.000 alqueires de farinha. De Camamu, em 1860, foram remetidos para a capital 80.000 alqueires, enquanto, de Valença para Salvador, foram mandados entre 210.000 e 390.000 alqueires de farinha em 1875 (BARICKMAN, 2003:155, tabela 9).

perfil agrário que havia assumido no século anterior. O mercado era elástico e a produção, apesar de crescente, nunca foi suficiente para suprir a demanda. Por isso, a administração colonial continuou a impor limite de preços.

Sob maior liberalidade econômica - na segunda metade do século XVIII - na capitania, floresceram velhas e novas culturas de exportação, acompanhando a retomada agrícola que movimentou o conjunto da economia regional. No entanto, a participação maior em mercados de âmbito imperial não estimulou o abandono progressivo da lavoura de abastecimento de alimentos, pois a crescente demanda interna e externa - tráfico negreiro e carreiras atlânticas - garantia a vigência de preços recompensadores.

Documentos manuscritos

Representação dos lancheiros de Cairu, Boipeba, Camamu, Rio de Contas e Ilhéus que trafegam entre estes portos e a Bahia, queixando-se dos vexames que sofriam por parte dos juizes almotacés e rendeiros do Ver daquela capital. 1798, 1 doc. original, 3 f. inum. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (BN), ms 512 (53) (doc. 13) II, 33, 20, 18.

Representação dos lancheiros da Vila de Camamu que fazem transporte para a cidade da Bahia e pedem para não serem agravados com taxas, 1800, 1 doc. original, 4 f. inum., BN, ms 512 (55, doc. 27) II, 34, 6, 1.

Respostas aos quesitos retro respectivos à Aldeia de N. S. da Escada, hoje V. de Nova Olivença, Bahia e mais: N. S. das Candeias; Santo André e São Miguel de Serinhaem. Luis Freire de Veras, 1768, 33 f., BN ms 512 (28).

Livros de notas da vila de Ilhéus (LNVI), 1703-1824, números 1-7, Arquivo Público do Estado da Bahia, Seção Judiciário.

Documentos publicados

Coleção Documentos Históricas da Biblioteca Nacional (DHBN), volumes: III (série E1), 40, 42, 44, 64, 95 e 96.

Ofício do Ouvidor da comarca dos Ilhéus, Baltasar da Silva Lisboa, para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, no qual lhe comunica uma interessante informação sobre a comarca dos Ilhéus [...] 20 de março de 1799, *Anais da Biblioteca Nacional* (ABN), vol. 36, Rio de Janeiro, p. 102-117.

- O Celleiro da Bahia*, Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia (RIGHB), vol 10, p. 565-580.
- CÂMARA, Manoel Ferreira da. "Ensaio de descrição física e econômica da Comarca de São Jorge dos Ilhéus". *Memórias Econômicas da Academia de Ciências de Lisboa*, 1 (1789), 304-350.
- VILHENA, L. dos S. *A Bahia do século XVIII*. Notas e comentários de Braz do Amaral. Apresentação de Edson Carneiro. Bahia: Ed. Itapuã, 1969, vol 2.

Referências bibliográficas

- AZEVEDO, Tales de. *Povoamento da Cidade de Salvador*. Salvador: Ed. Itapuã, 1969.
- BARICKMAN, Bert J. *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- BETHENCOURT, F. & CHAUDHURI, K. (org.). *História da Expansão Portuguesa*, vol. III, Lisboa: Círculo de Leitores, 1998:169-192).
- BRITO, João Rodrigues et al., *Cartas econômico-políticas sobre a agricultura e comércio da Bahia*. Salvador: FIEB, 2004.
- DIAS, Marcelo Henrique & CARRARA, Ângelo (orgs.), *Um lugar na história: a capitania e comarca de Ilhéus antes do cacau*. Ilhéus: Editus, 2007.
- FRAGOSO, João Luis, *Homens de Grossa Aventura: Acumulação e hierarquia mercantil do Rio de Janeiro, 1790-1830*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.
- FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro & PARAÍSO, Hilda Maria Baqueiro. *Caminhos ao encontro do mundo: a capitania, os frutos de ouro e a princesa do Sul - Ilhéus, 1534 - 1940*. Ilhéus, BA: Editus, 2001. 182 p.
- LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Cia. Editora Nacional/USP, 1968.
- MATTOSO, Kátia M. de Q. *Da Revolução dos Alfaiates à riqueza dos baianos no século XIX*. Itinerário de uma historiadora. Salvador: Corrupio, 2004.
- NASCIMENTO, Ana Amélia Vieira. *'Letras de risco e carregações' no comércio colonial da Bahia, 1660-1730*. Salvador: UFBA, 1977, 43 p. tab. (Centro de Estudos Baianos, 78).
- OSÓRIO, Helen, *Estancieiros, lavradores e comerciantes na constituição da estremadura portuguesa na América: Rio Grande de São Pedro, 1737-1822*. Tese de Doutorado, apresentada ao Departamento de História da UFF, Niterói, RJ, 1999,
- SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. "A Morfologia da Escassez: política econômica e crises de fome no Brasil". Niterói: UFF, 1991 (Tese de Doutorado).