UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA

UMA CONTRIBUIÇÃO À HISTÓRIA DOS TRANSPORTES NO BRASIL: A
COMPANHIA BAHIANA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR (1839-1894)

Marcos Guedes Vaz Sampaio

São Paulo
2006

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA

**UMA CONTRIBUIÇÃO À HISTÓRIA DOS TRANSPORTES NO BRASIL: A
COMPANHIA BAHIANA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR (1839-1894)**

Marcos Guedes Vaz Sampaio

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica, do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para a obtenção do título de Doutor em História.

Orientador: Prof. Dr. José Eduardo Marques Mauro

São Paulo

2006

À minha família pelo apoio ao longo desta caminhada

AGRADECIMENTOS

Apresento aqui os meus sinceros agradecimentos a todos que contribuíram para a realização deste trabalho.

Ao Prof. José Eduardo por sua orientação e paciência ao longo deste trabalho e por acreditar em minha capacidade.

Aos professores e colegas da USP que tantas contribuições me deram direta ou indiretamente para o aperfeiçoamento desta tese.

Ao CNPq pelo apoio institucional sem o qual este trabalho seria inviabilizado.

Aos funcionários do Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB) por me auxiliarem na busca pela documentação imprescindível para a realização deste trabalho.

À Profa. Terezinha do TRALP por sua paciência em revisar o texto da tese corrigindo os erros e melhorando sua redação final. As eventuais falhas encontradas no texto são de minha responsabilidade.

Aos professores e colegas da Faculdade de Economia da UFBa por tudo o que aprendi com eles e que serviu de base fundamental para poder desenvolver este trabalho.

A todos os meus amigos por estarem presentes em minha vida.

A Milene, minha namorada, pelo seu amor e carinho, e por tudo o que ela significa na minha vida.

Aos meus irmãos, Gustavo e Adriano, meus melhores amigos e companheiros, parceiros para a vida toda.

Ao meu pai, por seu apoio, carinho e ensinamentos ao longo desta caminhada.

À minha mãe, pela mulher que ela é, por seu exemplo de vida, pelo seu amor, carinho e dedicação à família. Agradeço a Deus todos os dias o privilégio que tenho de tê-la como mãe, no sentido mais sublime desta palavra.

A Deus, nosso Pai celestial, por esta experiência maravilhosa, que chamamos de vida.

“Desses ramos fundamentais (da Análise Histórica, a saber, história, estatística, “teoria” e sociologia), a História Econômica é o mais importante (...) Ninguém poderá entender o complexo econômico de qualquer época, o presente inclusive, se não possuir uma visão adequada dos fatos históricos e senso histórico bastante, ou algo que pode ser classificado como experiência histórica.”

(SCHUMPETER, Joseph. História da Análise Econômica. Rio de Janeiro: Editora Fundo de Cultura, 1964. Vol. 1. p.34/35.)

“É na história, nos fatos concretos da formação e evolução de nossa nacionalidade que se encontra o material básico e essencial necessário para a compreensão da realidade brasileira atual e sua interpretação com vistas à elaboração de uma política destinada a promover e estimular o desenvolvimento.”

(PRADO JR., Caio. História e Desenvolvimento: a contribuição da historiografia para a teoria e prática do desenvolvimento brasileiro. São Paulo: Editora Brasiliense, 1972. p.9)

SUMÁRIO

LISTA DE TABELAS	8
LISTA DE MAPAS	12
LISTA DE FIGURAS	13
RESUMO	14
ABSTRACT	15
INTRODUÇÃO	16
1. UMA BREVE HISTÓRIA DA NAVEGAÇÃO A VAPOR	22
1.1. OS VAPORES NO CENÁRIO ECONÔMICO MUNDIAL OITOCENTISTA	22
1.2. A NAVEGAÇÃO A VAPOR NO BRASIL	36
2. OS PRIMÓRDIOS DA COMPANHIA BAHIANA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR	60
2.1. A BAÍA DE TODOS OS SANTOS E SEU PORTO NATURAL	60
2.2. ORIGEM E FALÊNCIA DA PRIMEIRA COMPANHIA BAHIANA	66
3. O INTERREGNO BONFIM E SANTA CRUZ	88
3.1. A COMPANHIA BONFIM	88
3.2. A COMPANHIA SANTA CRUZ	101
4. O PERÍODO ÁUREO DA COMPANHIA BAHIANA	127
4.1. O RENASCIMENTO DA COMPANHIA	127
4.2. OS INGLESES E A EXPANSÃO DA COMPANHIA	147
4.3. A CRIAÇÃO DE NOVAS LINHAS	199
4.3.1. A linha do litoral da cidade de Salvador	199
4.3.2. A navegação fluvial	206
4.3.3. A Companhia Bahiana na Província de Alagoas	215
4.4. A EXPANSÃO NAS NAVEGAÇÕES COSTEIRA E INTERNA	220
4.4.1. A linha costeira	220
4.4.2. A linha interna ou do Recôncavo	242
4.5. O FIM DA FASE EXPANSIONISTA	257

5. A DECADÊNCIA DA COMPANHIA BAHIANA	266
5.1. A CRISE FINANCEIRA E OS NAUFRÁGIOS	266
5.2. A NACIONALIZAÇÃO DA COMPANHIA E SEUS ÚLTIMOS ANOS	280
CONCLUSÃO	311
FONTES MANUSCRITAS E IMPRESSAS	320
FONTES BIBLIOGRÁFICAS	324

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Registro de embarcações na Grã-Bretanha (1814-1894).	28
Tabela 2: Embarcações a vapor registradas na Grã-Bretanha de acordo com o material de construção (1850-1894).	30
Tabela 3: Número de patentes industriais brasileiras (1831-1889).	43
Tabela 4: Empréstimos públicos levantados pelo Brasil em Londres (1860-1898).	54
Tabela 5: Participação do porto da Bahia no total da navegação de cabotagem nacional (1850-1887) (em toneladas).	62
Tabela 6: Participação dos principais produtos na pauta de exportações da Bahia (1850-1880).	63
Tabela 7: Relação dos vapores da Companhia Bahiana e a quantidade de viagens realizadas entre 1839 e 1845.	79
Tabela 8: Distância e duração das viagens entre Salvador e os portos da escala do sul.	106
Tabela 9: Distância e duração das viagens entre Salvador e os portos da escala do norte.	107
Tabela 10: Preços provisórios das passagens da Companhia Santa Cruz – linha do sul.	108
Tabela 11: Preços provisórios das passagens da Companhia Santa Cruz – linha do norte.	109
Tabela 12: Preço das passagens da Companhia Santa Cruz – linha do sul.	119
Tabela 13: Alterações sugeridas para o preço das passagens na linha do sul.	119
Tabela 14: Preço das passagens da Companhia Santa Cruz – linha do norte.	121
Tabela 15: Alterações sugeridas para o preço das passagens na linha do norte.	121
Tabela 16: Comparação entre os preços das passagens nos anos de 1854 e 1857 na linha do sul.	122
Tabela 17: Distâncias e médias dos preços das passagens por trecho da linha do sul.	124
Tabela 18: Comparação do grau de dispersão entre os anos de 1854 e 1857 para os preços das passagens na linha do sul.	126

Tabela 19: Receita e despesa dos vapores da Cia. Bahiana no período de julho de 1859 a 30 de junho de 1860.	129
Tabela 20: Movimento de passageiros e receita dos fretes nas linhas da Companhia Bahiana durante o ano de 1859.	134
Tabela 21: Intercâmbio comercial entre o Brasil e a Inglaterra durante alguns períodos do século XIX (valores em libras ££).	149
Tabela 22: Balança comercial da Província da Bahia (1855-1862).	154
Tabela 23: Relação dos investidores da Companhia Bahiana e seus respectivos capitais no primeiro semestre de 1862.	157
Tabela 24: Receitas totais auferidas por cada uma das linhas da Companhia Bahiana (1865-1869).	169
Tabela 25: Informações sobre os vapores da linha costeira no ano de 1867.	173
Tabela 26: Informações sobre os vapores da navegação interna e fluvial do rio São Francisco no ano de 1867.	173
Tabela 27: Informações sobre os vapores da navegação do litoral da cidade no ano de 1867.	174
Tabela 28: Informações sobre os funcionários da Companhia Bahiana na Província da Bahia no ano de 1867.	176
Tabela 29: Alguns cargos da Companhia Bahiana e seus respectivos salários nos anos de 1862 e 1863.	177
Tabela 30: As classes das fortunas dos baianos (Salvador, 1801-1889).	179
Tabela 31: Informações sobre os novos vapores da Companhia Bahiana.	188
Tabela 32: Receitas e despesas totais da Companhia Bahiana entre 1868 e 1870.	193
Tabela 33: A linha do litoral da cidade de Salvador (1865).	201
Tabela 34: Receita e despesa da linha do litoral da cidade de Salvador nos anos de 1863 e 1864.	202
Tabela 35: Passagens na navegação do litoral da cidade de Salvador (1867).	204
Tabela 36: Passagens na navegação fluvial do rio São Francisco (1867).	208
Tabela 37: Fretes de algumas mercadorias mais importantes para os portos da navegação do rio São Francisco durante os anos de 1867 e 1868.	210
Tabela 38: Frete do boi na navegação do rio São Francisco durante os anos de 1867 e 1868.	211

Tabela 39: Tráfego na navegação do rio São Francisco no ano de 1868.	214
Tabela 40: Passagens na navegação fluvial da Província de Alagoas – Norte e Manguaba (1867).	216
Tabela 41: Tráfego da navegação fluvial nas lagoas Norte e Manguaba e da estrada de ferro no primeiro semestre de 1869.	217
Tabela 42: Movimento de passageiros e receitas auferidas com passagens na navegação costeira (1865-1869).	222
Tabela 43: Preço das passagens na linha do norte no ano de 1867.	224
Tabela 44: Preço das passagens na linha do sul no ano de 1867.	224
Tabela 45: Receitas obtidas com os fretes em cada uma das linhas da navegação costeira (1865-1869).	229
Tabela 46: Receitas totais auferidas por cada uma das linhas da navegação costeira (1865-1869).	230
Tabela 47: Participação das receitas auferidas com fretes e passagens no montante final de cada linha na navegação costeira (1865-1869).	232
Tabela 48: Fretes de algumas mercadorias mais importantes na navegação costeira (1867).	233
Tabela 49: Fretes de algumas mercadorias mais importantes na navegação costeira (1868).	234
Tabela 50: Frete do boi na navegação costeira (1868).	235
Tabela 51: Quantidade de mercadorias transportadas para o porto de Salvador pela navegação costeira nos vapores da Companhia Bahiana.	237
Tabela 52: Movimento de passageiros na navegação interna (1865-1869).	244
Tabela 53: Receitas auferidas com passagens na navegação interna (1865-1869).	245
Tabela 54: Participações percentuais de cada trecho nas receitas auferidas com passagens na navegação interna (1865-1869).	245
Tabela 55: Passagens cobradas para os diversos portos da navegação interna.	247
Tabela 56: Receitas obtidas com os fretes na navegação interna (1865-1869).	250
Tabela 57: Participações percentuais de cada trecho nas receitas auferidas com fretes na navegação interna (1865-1869).	251
Tabela 58: Fretes de algumas mercadorias mais importantes na navegação interna durante os anos de 1867 e 1868.	253

Tabela 59: Frete do boi para a navegação interna durante os anos de 1867 e 1868.	253
Tabela 60: Receitas totais auferidas pelos diversos trechos da navegação interna (1865-1869).	254
Tabela 61: Participações percentuais de cada trecho nas receitas totais auferidas na navegação interna (1865-1869).	255
Tabela 62: Participação das receitas auferidas com fretes e passagens no montante final de cada trecho na navegação interna (1865-1869).	255
Tabela 63: Exportação da Província da Bahia na década de 1870.	266
Tabela 64: Informações sobre os vapores da navegação costeira (1884).	285
Tabela 65: Informações sobre os vapores da navegação interna (1884).	286
Tabela 66: Informações sobre os vapores da navegação costeira (1884).	287
Tabela 67: Informações sobre os vapores da navegação interna (1884).	288
Tabela 68: Registro de maquinistas na Província da Bahia (1860-1892).	291
Tabela 69: Registro de maquinistas da Companhia Bahiana (1860-1889).	292
Tabela 70: Valores das passagens nos diversos trechos da navegação interna (1888).	297
Tabela 71: Valores das passagens nos trechos da linha do norte (1889).	298
Tabela 72: Valores das passagens nos trechos da linha do sul (1889).	299
Tabela 73: Distâncias entre os diversos portos da linha do norte e seus respectivos preços médios por milha náutica (1889).	301
Tabela 74: Distâncias entre os diversos portos da linha do sul e seus respectivos preços médios por milha náutica (1889).	302
Tabela 75: Fretes de algumas mercadorias na navegação costeira (1889).	303
Tabela 76: Fretes de algumas mercadorias na navegação costeira (1889).	303

LISTA DE MAPAS

Mapa 1. O Recôncavo e a Baía de Todos os Santos que seriam servidos pelos vapores da navegação interna da Companhia Bahiana.	74
Mapa 2. O litoral da Província da Bahia e os limites iniciais da navegação externa.	75
Mapa 3. Trechos servidos pelos vapores da Companhia Bahiana entre 1839 e 1845.	82
Mapa 4. Os trechos servidos pelos vapores da Companhia Bonfim.	103
Mapa 5. Linha do sul servida pelos vapores da Companhia Santa Cruz.	116
Mapa 6. Linha do norte servida pelos vapores da Companhia Santa Cruz.	117
Mapa 7. Expansão da navegação costeira para a vila de Barra do Rio de Contas.	181
Mapa 8. A linha do litoral da cidade de Salvador e o trecho da ferrovia.	213
Mapa 9. Expansão da linha do litoral da cidade de Salvador para São Tomé de Paripe, Boca do Rio e Restinga.	217
Mapa 10. Expansão da ferrovia até o Bonfim.	220
Mapa 11. Navegação fluvial no rio São Francisco operada pela Companhia Bahiana.	225
Mapa 12. Serviço da Companhia Bahiana na Província de Alagoas.	234
Mapa 13. Expansão da linha do sul da navegação costeira até a vila de São José.	239
Mapa 14. Transferência da vila de Camamú para a navegação interna. A vila de Barra do Rio de Contas passou a ser o primeiro porto de escala da linha do sul.	248
Mapa 15. Inclusão da vila de Alcobaça nos portos de escala do sul.	261
Mapa 16. Expansão da linha do Recôncavo para as localidades de Taperoá e Cayrú.	269
Mapa 17. Expansão da linha do sul para as vilas de Santa Cruz, Viçosa e Belmonte, esta última com uma linha exclusiva, conforme destacado na figura.	307
Mapa 18. As linhas servidas pelos vapores da Companhia Bahiana na Província da Bahia e os trechos atendidos pelas ferrovias.	310

LISTA DE FIGURAS

Fig. 1. O vapor Gonçalves Martins, adquirido na Inglaterra após o ressurgimento da Companhia Bahiana. Seu nome homenageava o Barão de São Lourenço.	134
Fig. 2. Escudo da Companhia Bahiana presente na maioria dos documentos a partir de 1862.	164
Fig. 3. O vapor Santo Antônio adquirido na Inglaterra para auxiliar no tráfego da navegação interna, que havia melhorado devido ao crescimento da economia fumageira.	170
Fig. 4. O vapor Conselheiro Dantas, que recebeu este nome em homenagem ao presidente da Província da Bahia Manuel Pinto de Souza Dantas.	177
Fig. 5. Desenho da fachada do escritório da Companhia Bahiana em Salvador apresentado pelo superintendente John Guillermo Illius. Documento datado de 10/04/1870.	208
Fig. 6. Relatório da 19 ^a reunião geral dos acionistas da Companhia Bahiana em Londres. Documento datado do ano de 1872.	288
Fig. 7. Termo de frete dos vapores da Companhia Bahiana datado do ano de 1872.	291
Fig. 8. O vapor Nazaré, que logo após ser adquirido, sofreu um acidente num período em que ocorreram vários sinistros envolvendo embarcações da Companhia Bahiana.	302
Fig. 9. O vapor São Félix, um dos adquiridos no período de conclusão do processo de nacionalização completa da Companhia Bahiana.	314
Fig. 10. O vapor Itaparica, provavelmente adquirido pela Companhia Bahiana no ano de 1882.	316
Fig. 11. Cartaz da Companhia Lloyd Brasileiro que adquiriu a Companhia Bahiana em 1894.	338

RESUMO

A Companhia Bahiana de Navegação a Vapor foi uma das empresas mais importantes do setor da navegação a vapor no Brasil do século XIX. O seu serviço foi realizado nas Províncias da Bahia, Sergipe e Alagoas e, através de seus vapores foram transportadas grande parte das pessoas e mercadorias de toda essa região. Vivenciou momentos de prosperidade, mas, no decorrer de sua trajetória, foram maiores os momentos de dificuldades. A situação econômica desfavorável da Província da Bahia e a má administração da maioria dos seus gestores foram os principais fatores das crises pelas quais passou. Contribuiu para dinamizar a economia da região, principalmente nas localidades onde ainda era muito incipiente. Não resistiu, entretanto, aos equívocos de seus dirigentes e aos constantes problemas econômicos dos cenários regional e nacional, sendo vendida ao Lloyd Brasileiro.

PALAVRAS-CHAVE

Companhia Bahiana; navegação a vapor; comunicações; Bahia; economia regional

ABSTRACT

The Bahia Steam Navigation Company was one of the most important companies of the steam navigation sector in Brazil during the nineteenth century. It worked in the Provinces of Bahia, Sergipe and Alagoas. Your boats carried the biggest part of the people and the products that belonged to this region. The Bahian Company had a few moments of prosperity, but in your history, the most was difficult moments. The unfavorable economic situation about the Province of Bahia and the bad administration by the managers of the company it was the principal reasons for the periods of crisis. Nevertheless the company contributed for the dynamic about the economy of the region. The predominant unfavorable periods and the several mistakes by the managers takes the company to be sold for the Brazilian Lloyd.

KEY WORDS

Bahian Company; steam navigation; communications; Bahia; regional economy

INTRODUÇÃO

O meu interesse pela História Econômica foi despertado quando cursei Ciências Econômicas na Universidade Federal da Bahia. Sempre tive paixão pela História, desde os tempos do colégio. Paixão esta só comparada pelo crescente interesse pela política e pela ânsia de compreender a realidade brasileira. Sempre tive uma visão a respeito do Brasil como uma nação belíssima, de um potencial indescritível, mas que colidia com a realidade de desigualdades socioeconômicas das mais perversas do mundo.

O ingresso no curso de Economia foi motivado por esse desejo de estudar o meu país e tentar dar a minha contribuição para que pudéssemos viver com mais dignidade. Desde o início da minha graduação, percebi que não havia maneira de compreender a realidade brasileira contemporânea sem estudar o seu passado. O estudo e a análise de modelos matemáticos e econométricos eram apenas ferramentas auxiliares na compreensão dos fatos e fenômenos econômicos, que permaneciam sem um sentido mais amplo, se dissociados de uma interpretação com base na evolução histórica de seus fatores condicionantes.

Compreendi, ainda, nos primeiros anos de graduação que, se quisesse ser um bom economista e, assim, compreender melhor a realidade brasileira com a qual me deparava, precisaria dedicar-me à História Econômica do Brasil e do mundo. Essa decisão levou-me a orientar o objetivo da minha pesquisa nessa área ainda na graduação. Datam daí os meus primeiros contatos com o Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB) e sua vasta documentação. Nessa época, dei-me conta de que talvez tivesse sido mais realizado profissionalmente, se tivesse optado pelo curso de História, pois minha paixão por ela só aumentava; mas, por considerar que já estava tarde para realizar um novo vestibular e pela perspectiva de poder trabalhar com a História mesmo sendo um economista, decidi perseverar no caminho que já vinha trilhando.

No Arquivo Público, fazendo pesquisa para o professor Fernando Cardoso Pedrão, fui adquirindo conhecimento no trabalho com os documentos, principalmente do século XIX. Assim, partindo da experiência como assistente de pesquisa, pude elaborar um projeto de monografia de final de curso, indispensável para obter o grau de Bacharel em Ciências Econômicas. Movia-me um interesse especial pelo período imediatamente posterior à abolição do tráfico de escravos, justamente pela riqueza das transformações ocorridas na economia brasileira oitocentista, conforme visão dos historiadores e economistas que se debruçaram sobre esse tema.

Desenvolvi minha monografia de graduação procurando estudar os impactos resultantes da abolição do tráfico negreiro sobre o comércio da cidade do Salvador nos seus primeiros anos. A aprovação da banca examinadora, atribuindo-me nota dez, somente me deu mais motivação a continuar no caminho escolhido. Através da professora Maria José Rapassi Mascarenhas, doutora em História Econômica pela USP, e membro da banca examinadora da minha monografia, estabeleci contato com a professora Vera Lúcia Ferlini e com o professor José Eduardo Marques Mauro, o qual veio a se tornar meu orientador.

Nesse período, já havia decidido sobre as peculiaridades do tema que trabalharia na minha pós-graduação em História Econômica. Queria trabalhar um assunto que tivesse sido pouco estudado e que, ao mesmo tempo, pudesse contribuir de alguma forma para fornecer subsídios para uma melhor compreensão da História Econômica brasileira. A princípio pensei em continuar com a análise do setor comercial, uma vez que já tinha me debruçado sobre ele na monografia; mas, no levantamento de teses, dissertações, livros e artigos que realizei, pude constatar de que se tratava de um tema já bastante explorado pelos pesquisadores.

Foi, então, que me deparei com os documentos sobre a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor no APEB. Existia uma série considerável de maços organizados sobre essa empresa. Ao consultar o banco de teses e dissertações da CAPES, USP, UNICAMP, UFF, dentre outras instituições, verifiquei que na área de história dos transportes, havia uma nítida predominância dos estudos sobre as ferrovias. A

navegação a vapor tinha sido muito pouco pesquisada, constando, apenas, um número ínfimo de dissertações sobre o tema. Na maioria das vezes, esse foi apresentado, apenas, sob a forma de artigos, o que revestia o trabalho de uma importância maior pela contribuição que daria aos estudos sobre a história dos transportes e da navegação em particular, no Brasil.

A empolgação em realizar essa pesquisa vinha, então, da perspectiva de investigar um assunto pouco explorado, além do fato de que, através dele, poderia compreender os impactos que a modernização no setor de transportes, com o advento da navegação a vapor, trouxe para a realidade econômica da Província da Bahia oitocentista. Afinal, durante a maior parte do século XIX, a economia baiana viveu períodos desfavoráveis, agravados pela decadência do seu principal produto exportador, o açúcar. Esperava-se que o surgimento e desenvolvimento da navegação a vapor nas suas águas contribuíssem para trazer mais dinamismo às relações econômicas regionais, pois facilitaria os intercâmbios comerciais entre as diversas localidades assistidas por seu serviço.

A partir daí, surgiram os seguintes questionamentos: a Companhia Bahiana trouxe maior dinamismo às economias das localidades por ela assistidas? Estimulou as relações comerciais com as províncias vizinhas? Como funcionava a Companhia Bahiana? Quem eram seus acionistas? Como eram suas relações com os governos provincial e imperial? Era um negócio lucrativo? Dependia de auxílios financeiros por parte do governo? Se o Brasil não era detentor dessa tecnologia, como e onde eram construídas as embarcações? Em caso de manutenção dos barcos, quem realizava os reparos necessários? Como e onde eram feitos esses reparos? Sabendo que a Inglaterra era a nação pioneira na era industrial e, também, o país mais rico do mundo, além de possuir estreitas relações comerciais e econômicas com o Brasil, qual a sua influência e participação na história da Companhia Bahiana? Qual a origem da mão-de-obra especializada? Qual o papel da Companhia Bahiana na compreensão da história econômica da Bahia e do Brasil? Qual a contribuição que a sua história pode trazer?

A necessidade de responder a essas questões serviu de motivação especial para que eu elaborasse o projeto de pesquisa que apresentei como requisito para o ingresso no mestrado de História Econômica da USP. Para minha alegria e satisfação maior, após ser aceito no mestrado, meu orientador sugeriu a transformação num projeto de doutoramento direto. Se já havia um ambiente extremamente estimulante e motivador para a realização da pesquisa, esse fato novo só veio somar-se, ainda mais, à empolgação existente.

A metodologia de investigação do tema proposto teve, como passo inicial, a realização de um levantamento bibliográfico sobre a história da navegação a vapor. O objetivo era apresentar sua breve história, seu papel no cenário mundial e como se desenvolveu no Brasil, ao longo do oitocentos. Dessa forma, estaria contribuindo para melhorar a compreensão a respeito do meu objeto de estudo, a Companhia Bahiana, através da importância que a invenção dos barcos a vapor significou para o contexto econômico mundial no século XIX e, também, de como se desenvolveu no Brasil e no mundo. O texto que resultou desse estudo encontra-se no capítulo 1.

Após essa etapa, o procedimento de investigação sobre a Companhia Bahiana, finalmente, teve início. A pesquisa foi desenvolvida partindo dos documentos encontrados no APEB que tinham como título a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. A princípio, foram encontrados 11 maços, sendo um com documentos em inglês; depois, a análise da documentação prosseguiu com uma série de sete maços cujos títulos se referiam à navegação em geral na Província da Bahia.

Para a minha surpresa, ao pesquisar esses maços, verifiquei que, em sua maioria, tratava-se de documentos sobre a Companhia Bahiana. O trabalho apresentava, então, uma riqueza de informações contidas em 18 maços. Para contribuir, ainda mais, com a investigação sobre a companhia, praticamente todas as falas e relatórios dos presidentes da Província da Bahia traziam informações sobre ela. Assim, o desenvolvimento do trabalho para a composição da história da Companhia Bahiana contava com um auxílio inicial significativo devido à extensa documentação encontrada.

À medida que a pesquisa ia sendo desenvolvida, novas informações levavam à necessidade de consulta de outro tipo de documentação. Assim, o trabalho foi enriquecido com os maços da Associação Comercial da Bahia, que visavam a complementar as informações sobre as relações comerciais e a percepção dos comerciantes a respeito da Companhia Bahiana. Os maços sobre o registro de maquinistas e das suas cartas de exame ajudaram na composição dos dados a respeito da participação de maquinistas nacionais e estrangeiros, tanto na companhia, quanto na economia da Província da Bahia. A consulta aos maços do governo, tanto dos consulados, quanto do Ministério da Fazenda, visavam à complementação sobre as relações com o governo imperial e com a Inglaterra, devido à ativa participação de ingleses na história da empresa.

A consulta aos maços do Tribunal do Comércio e Abastecimento buscava contribuir, com novas informações sobre o perfil da estrutura comercial da Bahia oitocentista e com dados sobre preços praticados nos diversos gêneros alimentícios. Desse modo, poderiam ser estabelecidas comparações entre preços de mercadorias necessárias ao cotidiano da população e os valores praticados pela Companhia Bahiana nas suas passagens e fretes, com o intuito de demonstrar o real significado dos valores mencionados ao longo do trabalho. Os microfilmes que tratavam dos diversos jornais que circularam na Província da Bahia, durante o século XIX, também trouxeram contribuições neste sentido. A pesquisa foi, por fim, complementada com os volumes encontrados nos anais da Assembléia Legislativa Provincial, que, porém, nada revelaram. Para o período republicano, foram consultados os livros da Câmara dos Deputados. Nesses documentos foram encontradas algumas discussões a respeito do aumento do pagamento das subvenções que enriqueceram a parte final da tese.

As informações coletadas neste trabalho de pesquisa da documentação foram fichadas e catalogadas. Esses materiais auxiliados pela pesquisa bibliográfica realizada puderam ser reunidos para compor o texto da tese. O primeiro capítulo já havia sido estabelecido como uma breve história da navegação a vapor e servia como introdução para o tema central que seria explorado nos capítulos posteriores. Dessa

forma, no segundo capítulo comecei a tratar da história da Companhia Bahiana, desde seus primórdios, no ano de 1839, até sua falência.

Esse fato resultou no surgimento das Companhias Bonfim e Santa Cruz, as quais entendi ser mais apropriado, estarem em um capítulo específico. Assim, no capítulo 3 foi desenvolvida a história dessas duas empresas, que tiveram um curto período de existência.

O capítulo 4 terminou sendo o mais detalhado da tese em virtude da riqueza de informações encontradas e da gama variada de acontecimentos envolvendo a companhia. Para ele, foi reservado o período que se iniciava com o renascimento da Companhia Bahiana e, posteriormente, com a sua aquisição pelos ingleses. Trata-se da fase áurea de sua história: foi o apogeu da companhia, refletido nos inúmeros investimentos, na sua expansão patrimonial e na influência sobre a economia provincial, até mesmo atuando em outras Províncias, como Sergipe e Alagoas. Nesse capítulo, devido ao maior volume de informações, achei que seria mais interessante dividir o estudo, começando por aspectos mais gerais e, depois, trabalhar, especificamente, a criação das novas linhas e a expansão nos trechos já existentes, concluindo com os indícios do fim dessa fase áurea.

Assim, o quinto capítulo marca a fase de decadência da Companhia Bahiana que passou a viver os problemas gerados por uma ampliação exagerada dentro de um cenário econômico regional extremamente oscilante e não muito favorável a investimentos tão grandes. Uma série de naufrágios e acidentes, envolvendo os vapores da companhia, contribuiu para piorar o quadro. Dentro desse cenário, os ingleses venderam a companhia a empresários brasileiros. Os últimos anos apresentaram oscilações entre períodos de certo ânimo com outros de crise até a empresa ser vendida ao Lloyd Brasileiro no ano de 1894, passando a ser uma seção deste, deixando, assim, de ser uma empresa autônoma. Com esse fato, decidi encerrar a história da Companhia Bahiana de Navegação a Vapor.

1. UMA BREVE HISTÓRIA DA NAVEGAÇÃO A VAPOR

1.1. OS VAPORES NO CENÁRIO ECONÔMICO MUNDIAL OITOCENTISTA

A navegação deu um salto evolutivo a partir de fins do século XVIII e ao longo do oitocentos. Afinal, depois de séculos, dependendo das forças da natureza ou da sua própria força para se locomover pelos rios, mares e oceanos, o homem passou a utilizar uma máquina a vapor para navegar. A invenção do barco a vapor e o seu posterior desenvolvimento, como meio efetivo de transporte, foram os principais agentes transformadores da história da navegação. O maior conhecimento dos ventos e das correntes marítimas, a invenção do cronômetro marinho, que passou a ser utilizado pelos navios mercantes, e a ampliação dos conhecimentos da geografia mundial também contribuíram para revolucionar a navegação. Através desses avanços, as viagens passaram a ser mais seguras e regulares, estimulando o progresso das relações pessoais, econômicas, políticas e culturais ao redor do mundo.

O desenvolvimento da navegação a vapor teve início nos Estados Unidos, que também foi pioneiro nas viagens transatlânticas, utilizando esse tipo de embarcação, quando realizou, em 1819, uma viagem de Nova Iorque a Liverpool num barco denominado *Savannah*. O feito desta viagem, porém, foi relativo, pois a máquina só funcionou por três dias, tornando-se necessária a utilização das velas para os 29 dias restantes da travessia¹. A primeira viagem somente utilizando máquinas a vapor para atravessar o Atlântico ocorreu em 1833 com um barco chamado *Royal William*, que era pequeno e de madeira. Ele saiu de Quebec e Picton indo até a ilha de Wight².

O pioneirismo norte-americano na navegação a vapor, entretanto, não teve grande relevância, pois, até meados da década de 1830, o montante total das embarcações a vapor, raramente, excedeu a 3.000 toneladas. Somente em 1855, a

¹ BIRNIE, Arthur. *História Econômica da Europa, 1760 – 1939*. 7.^a ed., Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1964. (Trad. Christiano Monteiro Oiticica). p.66.

² RAMOS, António Mora. *Pequena História dos Transportes*. Lisboa: Coleção Educativa, n.º 7, 1960. p.79.

soma total dos vapores atingiu o volume considerável de 81.000 toneladas – esse número, contudo, ainda era dez vezes menor que a tonelagem total dos veleiros³.

Os Estados Unidos tiveram, como vantagem, o pioneirismo na navegação a vapor, mas não investiram no aperfeiçoamento do sistema. Os ingleses buscaram superá-los realizando investimentos no aprimoramento das embarcações e aproveitando-se da abundância do ferro e do carvão, existentes no seu território, essenciais à expansão e ao desenvolvimento dos vapores. Caminha (1980: 150) apontou essa ausência de aperfeiçoamento na navegação a vapor, como o principal motivo para os Estados Unidos perderem para a Inglaterra a supremacia na navegação a vapor ainda na primeira metade do século XIX:

“A partir de meados do século, a Marinha de Comércio americana entrou em decadência. Vários fatores concorreram para esse fim, mas o principal foi o fracasso da construção naval do país em acompanhar a evolução da vela para o vapor e da madeira para o ferro.”

Para as viagens mais longas, principalmente em alto mar, era indispensável aperfeiçoar o sistema de navegação a vapor o que veio a ocorrer com o uso da hélice. Em princípio, as embarcações a vapor eram propelidas pelo sistema da roda que, enquanto uma submergia, a outra saía da água. Era um sistema que não permitia o desenvolvimento maior da velocidade, além do fato de que, principalmente para as embarcações militares, as rodas eram um alvo notório em épocas de guerra:

“A aplicação feliz da hélice feita por Ericsson em 1837 tornou a propulsão a vapor mais prática para os grandes navios de guerra, desobstruindo suas cobertas e suprimindo as rodas de pá que atravancavam os lados e ficavam perigosamente expostas.”⁴

³ HOBBSBAWN, Eric J. *Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo*. 4^a ed., Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 1986. (Trad. Donaldson Magalhães Garschagen). p.106.

⁴ STEVENS, W. O., WESTCOTT, A. *História do Poderio Marítimo*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 19??. (Trad. Godofredo Rangel). p.286.

Assim, o desenvolvimento dos vapores movidos à hélice foi um avanço importante para a navegação, principalmente a oceânica. O primeiro navio a vapor movido à hélice, no entanto, só navegou depois de 1841⁵. Ramos (1960: 80) ressaltou a importância da hélice no desenvolvimento da navegação:

“Conseguida a hélice, processa-se um notável desenvolvimento nos transportes marítimos. Os barcos começam a cruzar mares e oceanos. Acelera-se a travessia atlântica. Ganha-se alguma certeza quanto à data da chegada dos navios. E uma tranquilidade reconfortante acompanha agora os viajantes que buscam destino para além do mar.”

Além da hélice, que foi um dos avanços mais significativos para o desenvolvimento da navegação a vapor, esta ganharia uma outra transformação tecnológica importante: a força e a potência das máquinas exigiam cascos mais fortes e resistentes, e a madeira, que até então era utilizada, começou a ser substituída pelo ferro. A transformação não foi rápida, como conta Burlamaqui (1917: 49), mas foi essencial para o progresso da navegação:

“A transformação, até certo ponto foi vagarosa. A madeira resistia com grande vantagem e só foi inteiramente desbancada quando o potencial das máquinas impoz nova e forte resistência dos cascos. Nessa ocasião já a indústria metallurgica estava em condições de satisfazer as exigências da construção naval e o ferro sendo com facilidade trabalhado poude ser empregado vantajosamente. Mais tarde, transformado em aço, conseguiu todos os requisitos necessários ao seu emprego como único e exclusivo material de construcção para navios, exclusividade que ainda se mantem.”

O aperfeiçoamento no desenvolvimento da navegação a vapor por parte dos ingleses era também observado nos seus estaleiros, onde as embarcações já eram

⁵ VAN LOON, Hendrik Willem. *Navios, E De Como Eles Singraram Os Sete Mares*. Porto Alegre: Globo, 1941. p.311/312.

construídas com maior rapidez e menor preço. Suplantavam, então, os estaleiros norte-americanos que, anteriormente, ocuparam a liderança nessa questão.

O salto dado pela economia britânica no desenvolvimento da navegação a vapor foi extremamente significativo, pois superou os Estados Unidos em poucas décadas, de forma impressionante. Em 1870, a Inglaterra já dispunha de 1.202.000 toneladas de navios a vapor, enquanto os Estados Unidos possuíam 192.000 toneladas, e a França, apenas, 154.000 toneladas⁶. A Inglaterra, então, consolidou a posição de nação hegemônica, também, na navegação a vapor, conforme demonstra Hobsbawn (2004: 92):

“O triunfo do barco a vapor era essencialmente o da marinha mercante britânica, ou melhor, da economia britânica que estava por detrás dele. (...) Em outras palavras, entre 1850 e 1880 a tonelagem a vapor britânica cresceu por volta de 1.600%, e a do resto do mundo 440%.”

A economia britânica foi hegemônica no cenário econômico mundial ao longo de todo o século XIX e não se podia esperar um comportamento diferente do setor de navegação e construção naval. A hegemonia britânica na navegação a vapor foi a última conquista da supremacia da Inglaterra oitocentista, como coloca Hobsbawn: “O principal desses setores era o de construção naval, a última e uma das mais triunfantes assertivas da supremacia britânica.”⁷

O progresso da navegação a vapor trouxe maior agilidade nas relações sociais e econômicas. A utilização desse meio de transporte encurtou distâncias e trouxe maior regularidade e estabilidade nas comunicações entre países e regiões. “Graças ao vapor, a viagem de Nova Orleans a Pittsburgh foi reduzida de cem para trinta dias.”⁸ Essa citação mostra o avanço alcançado pela tecnologia da utilização de máquinas a

⁶ CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *História Marítima*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980. p.94.

⁷ HOBBSAWN, Eric J. *Op. cit.* p.165/166.

⁸ MAURO, Frédéric. *História Econômica Mundial (1790-1970)*. 2^a ed., Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1976. (Trad. Lincoln Penna). p.180.

vapor na navegação. Esse desenvolvimento tecnológico transformou os hábitos da sociedade nos aspectos social, político, cultural e econômico. Emerson (1948: 93) corrobora este argumento, afirmando que:

“Por força do vapor e do dinheiro, mudaram a guerra e o comércio. Perderam as nações a sua velha onipotência; já não se aperta o laço do patriotismo. As nações se vão tornando absolutas; vamos e vivemos onde queremos. O vapor facultou aos homens escolherem a lei a cujo regime se querem submeter. O dinheiro lhes dá lugar em toda parte.”

A navegação à vela, largamente utilizada anteriormente, por depender das forças da natureza, era lenta, insegura e irregular. Com o desenvolvimento da navegação a vapor, se esses problemas não foram solucionados por completo, pelo menos tiveram uma melhoria significativa. A princípio, a navegação a vapor teve dificuldades em superar sua concorrente que utilizava a vela o que se deu em razão dos fretes cobrados pelos vapores serem mais altos. Afinal, tratava-se de embarcações que requeriam maior volume de recursos para sua construção, além de serem mais dispendiosas e de manutenção mais complexa. Esse conjunto de fatores contribuía para que os preços praticados fossem superiores.

O surgimento do *clipper*, um tipo de embarcação a vela mais leve que os veleiros tradicionais e eficiente pela sua velocidade, acirrou ainda mais a concorrência com o vapor; porém, seu espaço para carga era muito reduzido, o que refletia no preço do seu frete que era bastante alto. Durante algum tempo, entretanto, ainda concorreu com o vapor, pois para a visão de muitas pessoas da época, possuía suas vantagens, como conta Van Loon (1941: 309):

“(...) porque tentar alguma coisa mais que enchesse os portos de fumaça e fuligem e de todas as espécies de ruídos inconvenientes, quando os navios *clipper*, que não rugiam nem fumavam nem vomitavam fuligem, podiam levar vantagem sobre qualquer vapor ordinário ?”

O problema relativo aos *clipper* é que, embora fossem mais velozes do que as embarcações a vapor, não eram pontuais nem regulares, pois dependiam do vento. A sociedade moderna exigia não somente a velocidade no transporte, mas também o rigor no horário, assim como a regularidade. Se a navegação a vapor não se expandiu de uma forma mais rápida, isso não se deu pela concorrência dos *clipper*, mas sim, conforme visto, pelo custo de construção, que era maior do que o das embarcações à vela, e o valor do frete, que era um fator inibidor para alguns comerciantes; porém, as vantagens que oferecia a levaram a superar suas concorrentes, embora somente na segunda metade do século XIX, como mostra Hobsbawn (2004: 92):

“O vapor tinha se expandido extraordinariamente, de cerca de 14% do transporte mundial em 1840 para 49% em 1870, mas a vela ainda estava ligeiramente na frente. Somente na década de 1870, e sobretudo na de 1880, é que saiu fora do páreo. (Pelo final desta última década, a vela tinha sido reduzida para aproximadamente 25% do transporte global).”

As vantagens dos vapores não se limitavam à regularidade e à pontualidade. Estendiam-se também, a custos menores com seguros devido à maior segurança no transporte de cargas e passageiros. Com isso, os vapores eram mais utilizados para o transporte de mercadorias de maior valor. É preciso lembrar que possuíam maior capacidade de carga, mesmo com o espaço para o carvão. Mauro apresentou um exemplo do que significava essa maior capacidade de carga: “A capacidade de transporte de um navio de 1.000 toneladas é igual à de 200 vagões de estrada de ferro.”⁹

A tabela 1 mostra o registro de barcos à vela e a vapor na Grã-Bretanha entre 1814 e 1894. A análise dos números relativos aos barcos à vela demonstra uma oscilação na quantidade total da frota o que não ocorre com as embarcações a vapor. Esses dados podem ser constatados abaixo:

⁹ MAURO, Frédéric. *Op. cit.* p.199.

Tabela 1: Registro de embarcações na Grã-Bretanha (1814-1894).

Ano	Embarcações a vela		Embarcações a vapor	
	Quant.	Tons.(mil)	Quant.	Tons.(mil)
1814	21.449	2.414	1	-
1818	22.005	2.450	19	2
1822	21.153	2.307	85	9
1826	20.738	2.387	230	24
1830	18.876	2.168	298	30
1834	19.545	2.268	430	44
1838	20.234	2.346	678	75
1842	23.121	2.933	833	108
1846	23.808	3.069	963	131
1850	24.797	3.397	1.187	168
1854	25.335	3.943	1.524	306
1858	25.615	4.205	1.926	452
1862	26.212	4.396	2.228	538
1866	26.140	4.904	2.831	876
1870	23.189	4.578	3.178	1.113
1874	21.464	4.108	4.033	1.871
1878	21.058	4.239	4.826	2.316
1882	18.892	3.622	5.814	3.335
1886	16.179	3.397	6.653	3.965
1890	14.181	2.936	7.410	5.043
1894	12.943	2.987	8.263	5.969

Fonte: Mitchell, Dean, 1962: 217/218. Nota: Tabela traduzida pelo autor e adaptada da original.

A tendência maior observada para as embarcações à vela é de diminuição no montante. A percepção maior dessa tendência está nos números relacionados a 1814, quando foram registrados na Inglaterra 21.449 barcos a vela e, em 1894, quando esse número caiu para 12.943 embarcações. A observação realizada sobre os números das embarcações a vapor, porém, mostra uma situação inversa, em que há um evidente comportamento de crescimento contínuo, ou seja, no ano de 1814 foi registrado, apenas, um vapor, enquanto que, no ano de 1894, o montante já somava 8.263 barcos desse tipo.

A tabela 1 fornece, ainda, os números relacionados à tonelagem das embarcações. Mesmo com quantidades bem inferiores, os barcos a vapor já apresentavam médias de tonelagens mais elevadas desde 1842; afinal, para cada embarcação à vela o resultado foi de aproximadamente 0,127 mil toneladas, enquanto que para cada vapor foi de, aproximadamente, 0,130 mil toneladas. Para os períodos anteriores, com exceção do ano de 1814, pois não se informa a tonelagem relativa à única embarcação a vapor registrada, a média referente às embarcações à vela foi de, aproximadamente, 0,114 mil toneladas, ao passo que para os vapores esteve em torno de 0,105 mil toneladas.

A tabela 2, apresentada abaixo, mostra o número de embarcações a vapor registradas na Inglaterra, de acordo com o material de construção, no período entre 1850 e 1894. Os números totais das embarcações a vapor não estão iguais aos da tabela anterior em virtude da maioria dos vapores não terem especificado o material de construção. Um outro motivo foi o fato de que alguns vapores foram construídos em ilhas britânicas; assim, segundo os autores, não foi possível fazer seu registro¹⁰.

De qualquer modo, os dados apresentados abaixo proporcionam uma boa amostragem com relação à participação dos barcos a vapor construídos com ferro, em relação aos construídos com madeira. Como pode ser observado, a partir de 1850 esses são sempre bastante superiores aos construídos com madeira. Afinal, a sua durabilidade era maior o que interessava às companhias ao investirem na construção de uma embarcação a vapor. “O navio construído em ferro dura de 25 a 30 anos, isto é, duas vezes mais que o navio construído em madeira.”¹¹ Quando começam a ser construídos os vapores com aço, em poucos anos, esses superam os construídos com ferro¹².

¹⁰ MITCHELL, Brian R., DEANE, Phyllis. *Abstract of British Historical Statistics*. London: Cambridge University Press, 1962. p.223.

¹¹ MAURO, Frédéric. *Op. cit.* p.201.

¹² Os vapores podiam ser construídos com madeira, ferro ou aço e o sistema de propulsão podia ser tanto o de hélice quanto o de roda. Ver: MEDEIROS, Gago de. *O Transporte Marítimo*. Lisboa: Sociedade Industrial de Tipografia, 1942.

Tabela 2: Embarcações a vapor registradas na Grã-Bretanha de acordo com o material de construção (1850-1894).

Ano	Madeira		Ferro		Aço	
	Quant.	Tons.(mil)	Quant.	Tons.(mil)	Quant.	Tons.(mil)
1850	18	3.9	50	10.7	-	-
1854	22	2.1	152	62.2	-	-
1858	41	3.6	112	49.5	-	-
1862	40	1.0	181	76.3	-	-
1866	50	3.0	299	129.7	-	-
1870	49	2.5	382	222.9	-	-
1874	78	2.6	393	328.1	-	-
1878	64	1.0	431	285.4	-	-
1882	101	80.3	467	440.2	101	80.3
1886	29	0.5	122	44.9	155	109.3
1890	32	0.7	125	32.8	424	495.3
1894	20	0.3	87	8.2	417	477.0

Fonte: Mitchell, Dean, 1962: 223. Nota: Tabela traduzida pelo autor e adaptada da original.

Depois da utilização do ferro e da invenção da hélice, o maior avanço conquistado pela navegação a vapor foi o emprego do aço. A partir de então, tornou-se viável a construção de motores mais potentes que puderam aumentar a velocidade das embarcações e reduzir a quantidade de carvão a ser transportada, como relata Graham (1973: 14):

“(...) com os empregos do aço, tornou-se possível a construção de motores a vapor de alta pressão, que não somente aumentaram a velocidade dos navios a vapor mas reduziram de 90 por cento a quantidade de carvão que tinha de ser transportada, cujo espaço se tornou livre para carga. Já em 1865, a tonelagem de navios a vapor em construção era muito superior à de veleiros.”

A crescente participação das embarcações a vapor, no cenário da navegação mundial, também trouxe benefícios para os marinheiros e demais tripulantes. Entre as vantagens de se trabalhar nos vapores, estavam a menor duração das viagens, o

pagamento mais regular dos salários e a melhoria na qualidade da alimentação, pois, uma vez que os vapores possuíam cozinha, podiam preparar alimentos quentes o que não era possível nas embarcações à vela, como relata Van Loon (1941: 328):

“O marinheiro moderno já não é mais obrigado a viver semanas e semanas seguidas sem provar um simples naco de comida quente. (...) De sorte que, em suma, o marinheiro, não há a menor dúvida, foi beneficiado pelo triunfo da máquina sobre as forças da Natureza.”

Na análise do processo de desenvolvimento da navegação a vapor, o carvão possui um papel fundamental do qual não se pode descurar. Conforme aponta Berg, (1994: 176) o estudo das inovações tecnológicas do século XIX, seja na indústria do ferro, ou na força do vapor, tem, no carvão, a chave da compreensão sobre os custos dos insumos de operação desses setores na análise econômica:

*“British historians have not, on the whole, taken up the challenge to analyse these economic, social and institutional determinants of technical change. Two recent studies of the iron industry and steam power specify the strictly economic reasons for these innovations. Both argue, on the basis of a systematic analysis of quantitative data, that the cost of raw materials, in both cases that of coal, was the key consideration prompting innovation.”*¹³

Landes (1994: 105) acrescentou que o carvão e o vapor permitiram o desenvolvimento e a difusão da Revolução Industrial, lembrando, também, de uma grande vantagem que possuía a máquina a vapor: a estabilidade em sua utilização por não depender das forças da natureza:

“O carvão e o vapor, portanto, não fizeram a Revolução Industrial, mas permitiram seu extraordinário desenvolvimento e difusão. Seu

¹³ “Os historiadores britânicos não têm, em conjunto, aceitado o desafio de analisar os determinantes econômicos, sociais e institucionais da mudança tecnológica. Dois estudos recentes sobre a indústria do ferro e sobre a força a vapor especificaram as estreitas razões econômicas para essas inovações. Ambos argumentam, que na base da análise sistemática dos dados quantitativos, estão os custos das matérias-primas, e em ambos os casos, o carvão era a chave para imediata consideração sobre as inovações.” (Tradução do autor).

uso, comparado ao das fontes de energia substitutas, foi uma consideração de custos e de conveniência. (...) O vento podia não soprar, o curso d'água podia secar ou congelar-se. Em contraste, a máquina a vapor era confiável em todas as estações do ano, mas o desembolso inicial era mais alto e sua operação era dispendiosa.”

É importante lembrar que o carvão, por ocupar grandes espaços no interior das embarcações, conforme já dito, tinha influência direta na capacidade de sua carga. A capacidade para transportar mercadorias apresentava variações de acordo com a classe do navio e seu destino; afinal, essa capacidade era muito maior num vapor destinado ao transporte de cargas e passageiros do que num vapor somente de passageiros. Inicialmente, a maioria dos vapores eram mistos, ou seja, servia tanto para passageiros quanto para cargas.

O problema da perda de espaço para o transporte de mercadorias, por causa do carvão, foi amenizado com a construção das estações carvoeiras ao longo das rotas. Isso fez com que o espaço utilizado pelo carvão nas embarcações fosse reduzido. A solução definitiva, entretanto, só aconteceu durante a década de 1850, com a utilização da máquina a vapor composta nas embarcações, a qual economizava combustível, aumentando, assim, a capacidade para o transporte de cargas¹⁴.

Conforme visto até aqui, o desenvolvimento do setor de transportes exerceu papel econômico fundamental dentro do cenário de transformações tecnológicas vivenciado ao longo do século XIX. O quadro que se configurou, a partir do seu desenvolvimento, foi de possibilidades de expansão econômica através da ampliação do mercado interno e das relações mercantis em termos mundiais.

As viagens oceânicas permitiram um crescimento espantoso do comércio mundial, contribuindo para o surgimento de um novo cenário de possibilidades de transporte de grandes volumes de cargas devido ao espaço maior nos compartimentos das embarcações a vapor. Dessa forma, a nova realidade dos transportes marítimos

¹⁴ LANDES, David. *A Riqueza e a Pobreza das Nações: por que algumas são tão ricas e outras são tão pobres*. 7^a ed., Rio de Janeiro: Campus, 1998. (Trad. Álvaro Cabral). p.209.

ampliava, consideravelmente, as áreas de relações mercantis ao redor do mundo, como argumenta Hall (1968: 149):

“In a world economy in which new sources of land were progressively being bought into the world market partly as a result of the technical consequences of the invention of railways and steamships it was inevitable that these new areas would have a comparative advantage in one or other of the many possible uses of new land.”¹⁵

O processo de inovação tecnológica, relacionado ao setor de transportes, não se limita a incrementar a atividade econômica através de sua expansão, ou seja, da ampliação de mercados. Resulta, também, em transformações no cotidiano das relações econômicas. Birnie (1964: 69) mostrou como essas relações econômicas se modificaram com o desenvolvimento das ferrovias e da navegação a vapor:

“A transição para compras e vendas contínuas teve início em fins do século XVIII, mas o movimento fez poucos progressos até que o desenvolvimento da ferrovia e da navegação a vapor desfez as barreiras físicas às comunicações. (...) As limitações de tempo e espaço, em cujo âmbito o negociante até então trabalhara, foram removidas. Expandiu-se a área em que ocorriam as transações comerciais, dilatou-se o tempo em que estas se processavam (...)”

Quando surgiram as ferrovias, a princípio, apresentaram uma vantagem inquestionável sobre a navegação a vapor. Através delas, uma gama maior de regiões poderiam ser interligadas facilitando as comunicações, enquanto que a navegação ficava restrita às localidades costeiras ou ao curso dos rios navegáveis. Em razão disso, por exemplo, a política de construção de canais na Inglaterra arrefeceu. A expansão das ferrovias desestimulou a continuação da expansão dos canais pelo país.

¹⁵ “Em uma economia mundial onde novas fontes de terras são progressivamente trazidas para o mercado global, em parte como resultado das conseqüências tecnológicas da invenção das ferrovias e dos navios a vapor, é inevitável que estas novas áreas tenham uma vantagem comparativa em uma ou outra das várias possibilidades de uso delas.” (Tradução do autor).

Normalmente, as hidrovias são mais baratas por uma simples razão: são caminhos naturais que não precisam ser construídos, nem exigem preocupação com a sua manutenção; a construção de canais difere por eles serem artificiais e exigirem grandes investimentos na sua realização. Em razão disso, as ferrovias levaram vantagem sobre os canais na Inglaterra.

No âmbito geral, porém, a navegação a vapor, se comparada economicamente às ferrovias, possui mais vantagens. Como já foi dito, os mares e rios são caminhos naturais que não precisam ser construídos nem conservados, ao contrário das estradas de ferro. Além disso, os navios, geralmente, são entre quatro e dez vezes maiores que os trens, possuindo com isso maior capacidade de transportar cargas¹⁶. A associação dessas duas características resulta em preços de fretes geralmente menores nas embarcações a vapor, que foi o caso específico do Brasil durante o oitocentos¹⁷.

A questão dos fretes menores na navegação a vapor, no entanto, não deve ser generalizada, pois outros fatores também influenciam nos valores finais praticados. No caso da Europa continental, por exemplo, a expansão das ferrovias foi fantástica, pois as melhores condições geográficas favoreceram à cobrança de fretes menores. A política ideal de utilização dos transportes no desenvolvimento econômico deveria ter sido sempre o da integração entre as ferrovias e a navegação a vapor e, jamais, de concorrência entre eles. Os países que adotaram essa relação de complementaridade, como a Inglaterra, obtiveram vantagens comparativas nas relações econômicas internacionais, pois maximizaram a eficiência de comunicações entre as zonas produtoras e os mercados consumidores, o que não foi o caso do Brasil, como será visto no próximo tópico.

Convém lembrar que a princípio, conforme se viu, uma inovação tecnológica num determinado setor apresenta um salto considerável. Em determinadas ocasiões, como no caso da navegação a vapor, traz mudanças significativas ao cotidiano da

¹⁶ MESQUITA, Elpídio de. *Aspectos de Um Problema Econômico*. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1909. p.34/35.

¹⁷ LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias, Agricultura de Exportação e Mão-de-Obra no Brasil no Século XIX*. São Paulo: Revista História Econômica & História de Empresas/ ABPHE, vol. 6, n° 2, 2000. p.53.

sociedade; porém, com o decorrer do tempo, os progressos vão se tornando cada vez mais lentos. As mudanças tecnológicas passam a não promover transformações tão rápidas no mesmo setor, como observa Hobsbawn (2004: 85):

“O tempo médio despendido por um vapor transatlântico entre Liverpool e Nova York, em 1851, era de onze a doze dias e meio; era substancialmente o mesmo em 1873, embora a linha White Star orgulhosamente garantisse poder encurtá-lo para 10 dias.”

Desse modo, percebe-se que uma inovação tecnológica para uma época, aos poucos, começa a se tornar parte do cotidiano e, nas sociedades, surgem novas demandas que se ampliam à medida que novas descobertas, novas tecnologias são inseridas no seu dia-a-dia. Assim ocorreu com a introdução da navegação a vapor, e quando o ferro foi substituído pelo aço. Com o tempo, o petróleo começou aos poucos a ser utilizado, como fonte de energia, após a invenção do motor à combustão. Desse modo, a partir de 1897, através da utilização do óleo cru, como combustível, por Rudolf Diesel, a era do vapor chegou a seu fim¹⁸.

¹⁸ REZENDE, Cyro. *História Econômica Geral*. 1^a ed., São Paulo: Contexto, 1991. p.146.

1.2. A NAVEGAÇÃO A VAPOR NO BRASIL

Durante a segunda metade do século XVIII, o cenário econômico mundial vivenciou a transformação do capital mercantil em industrial, como seu eixo dinâmico. Em decorrência do capitalismo industrial, ocorreu uma expansão das relações de mercado que se refletiu na conquista de novas áreas. Exclusivismo comercial, como o de uma colônia em relação à metrópole, que era o caso do Brasil e Portugal, constituía-se num entrave às novas necessidades oriundas do capital industrial. Novais (1995: 300) tratou dessa passagem para o industrialismo:

“(...) as economias coloniais periféricas promoviam acumulação de capital nas economias centrais européias; no conjunto, a exploração das colônias na Época Moderna foi um dos fatores da passagem para o moderno industrialismo; no conjunto, o Antigo Sistema Colonial irá sendo afetado, alterado e enfim destruído pelo capitalismo industrial, que organiza a sua forma própria de exploração das áreas periféricas.”

Essa situação de exclusivismo comercial dificultava a expansão econômica brasileira. A partir do início do século XIX, uma série de fatores dentro da conjuntura internacional tornou o cenário mais favorável para a transformação das relações econômicas do Brasil com outras nações e para a sua independência política. As guerras napoleônicas e o bloqueio continental à Inglaterra fizeram que esta nação, através de Portugal, intensificasse suas relações mercantis com o Brasil. A fuga da família real portuguesa, com proteção inglesa, marca o início do fim da era colonial.

Com o comércio ultramarino português interrompido, a abertura dos portos brasileiros em 1808 tornou-se a única saída, configurando, dessa forma, o fim do exclusivismo comercial. A principal nação beneficiada foi a Inglaterra que, em um tratado comercial com Portugal, passou a pagar uma taxa de importação menor do que os próprios portugueses. Enquanto os ingleses pagavam 15% *ad valorem*, Portugal pagava 16%, e as demais nações 24%.

Quando o Brasil, após a Independência, assinou tratados comerciais com outras nações, entre elas a França, Áustria, Bélgica e Estados Unidos, foi obrigado a conceder-lhes o mesmo tratamento tarifário dado aos ingleses, pois esses países colocaram essa condição, como contrapartida pelo reconhecimento da emancipação política brasileira. Dada a sua estrutura econômica, em que o principal tributo era o de importação, a receita fiscal do Brasil foi imensamente prejudicada após esses tratados. Sodré (1965: 206) demonstra a importância do setor importador:

“Com a abertura dos portos e os dois fluxos, o de importação e o de exportação, entretanto, crescera a importância da troca e, com isso, a daqueles que a ela se dedicavam, os comerciantes. A tributação, assim, teria de incidir sobre o consumo e sobre o comércio e, neste, acentuadamente, sobre a importação.”

Até as primeiras décadas do século XIX, a navegação marítima e fluvial do Brasil era quase exclusivamente realizada por embarcações à vela ou a remo. Somavam-se a elas as embarcações movidas à vara, como relata Silva (1949: 156):

“Mas a primitiva navegação interior, no período colonial, antes do advento da navegação de vapor, que surgiu com o século XIX (...) era feita, sem regularidade, em embarcações de madeira, de pequeno porte, movidas, em geral, a *remo*; mais raramente a *vela*, e por vezes, a *vara*.”

Lapa (1968: 84) acrescentou que na construção das embarcações, principalmente anteriores ao século XIX, foram aproveitadas as técnicas indígenas em virtude dos conhecimentos que esses possuíam da flora e fauna:

“(...) as técnicas indígenas de várias confecções, artesanatos e aproveitamento de matérias-primas aceitas pelo colonizador na lavoura (...) estenderam-se também à construção naval. É óbvio que, entre as embarcações de longo curso e as pirogas indígenas havia intransponível distância. Entretanto, a secular experiência e os conhecimentos da flora e da fauna permitiam que se adotassem

processos de extração e aplicação das matérias-primas a finalidades quase sempre semelhantes às dos nativos.”

Os tipos dos barcos à vela eram os mais diversos, como galeras, barcas, brigues, patachos, escunas, sumacas¹⁹. A diferença entre essas embarcações estava na quantidade de velas, seus tipos e disposição dos mastros. Destinavam-se tanto à navegação de cabotagem, quanto à de longo curso, assim como também à fluvial e à lacustre.

A navegação a vapor no Brasil surgiu após a promulgação por D. João VI, em 3 de agosto de 1818, decorrente de um decreto, que concedia a incorporação de uma companhia dessa natureza nos portos e rios da então capitania da Bahia. No ano seguinte, Felixberto Caldeira Brant, o marquês de Barbacena, mandou vir da Inglaterra um vapor que realizou sua primeira viagem entre Salvador e Cachoeira, no dia 4 de outubro do mesmo ano²⁰.

Esse empreendimento durou poucos anos, pois a ausência de incentivos governamentais e de investimentos levou à deterioração da única embarcação existente. Assim, em pouco tempo, teve fim a primeira iniciativa de realizar a navegação a vapor em águas brasileiras, como conta Mesquita (1909: 125):

“Foi esta a iniciação da navegação a vapor no Brasil; ella continuou durante alguns anos até que, deteriorada, ficou abandonada e foi a barca a vapor mettida a pique pelos soldados do general Madeira, que detestavam o marquez de Barbacena.”

Após essa experiência, o país somente veio a desfrutar, de novo, dos serviços da navegação a vapor, com a criação da Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor em 1837²¹, porque a navegação brasileira, na primeira metade do século XIX, estava intimamente relacionada com o tráfico de escravos – comércio que era fonte de

¹⁹ MEDEIROS, Gago de. *Op. cit.* p.143.

²⁰ MESQUITA, Elpídio de. *Op. cit.* p. 120.

²¹ EL-KAREH, Almir Chaiban. *A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor e a Centralidade do Poder Monárquico*. São Paulo: Revista História Econômica & História de Empresas/ ABPHE, vol. V, nº 2, 2002. p.12.

riquezas e suprimento essencial da estrutura agrária e escravista da nação; logo, as políticas do setor estavam prioritariamente voltadas para a sua manutenção e desenvolvimento, conforme afirma Holten (2003: 19):

*“Overseas Brazilian shipping in this first phase was thus extremely specialized in its concentration on Africa slave trade. Intercontinental destinations were limited to some ships for Portugal or the Azores and a hardly significant trickle of ships to Asia.”*²²

Ao longo das primeiras décadas do oitocentos, a navegação de longo curso, como argumentou Holten, era preferencialmente direcionada para o tráfico negroiro. Durante esse período, a Inglaterra vinha pressionando o Brasil no sentido de aboli-lo por ser a principal nação detentora da tecnologia da navegação a vapor, e, por isso, dificilmente permitiria a utilização de suas embarcações para esse fim.

A navegação a vapor no Brasil, para se desenvolver, não poderia ter vinculação com o tráfico de escravos²³; como a de longo curso era praticamente exclusiva dessa atividade, o surgimento dos vapores e sua expansão no país ficaram restritos à cabotagem e à utilização dos rios e lagos navegáveis.

Assim, a navegação brasileira a vapor iniciou o seu desenvolvimento, principalmente pela costa, através da Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor. Inicialmente, tinha, como objetivo, conduzir as malas e ofícios do governo, podendo transportar cargas e passageiros. Suas embarcações operavam em duas linhas: a do norte, que fazia a ligação entre a Corte e os portos das capitais das províncias até

²² “A navegação brasileira de longo curso em sua fase inicial estava extremamente especializada e concentrada no tráfico de escravos da África. Destinos intercontinentais eram limitados a alguns navios de Portugal ou dos Açores e dificilmente um punhado de navios para a Ásia.” (Trad. do autor)

²³ Nas pesquisas que desenvolvi para a realização desta tese encontrei alguns documentos que se referiam a proibição de utilização dos vapores para o contrabando de escravos. Por exemplo, em um contrato estabelecido entre a presidência da província da Bahia e a Companhia Santa Cruz, do ano de 1854, está escrito na 16^a cláusula, que o favorecimento ao contrabando de africanos implicaria na anulação do contrato. Embora não tenha encontrado documentos que apresentassem esta proibição para o período anterior à abolição do tráfico de escravos, pode-se supor que isto ocorria, devido às pressões inglesas e à existência de documentos que proibiam o tráfico interprovincial de escravos. Ver: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5058. Navegação (Contratos). Documento datado de 04/09/1854.

Belém do Pará, e a do sul, que chegou a alcançar Montevideu no Uruguai²⁴. As comunicações entre as capitais das províncias melhoraram depois que essa companhia começou a operar. El-Kareh (2002: 10) enaltece os benefícios advindos da navegação a vapor:

“A introdução da máquina a vapor vinha revolucionar toda a sociedade. Transportes mais rápidos e eficientes de mercadorias e passageiros diminuía os tempos de percurso e as distâncias, e afetavam não só a vida econômica e social, estimulando o comércio, o turismo e as migrações; mas, também, os valores e costumes dos povos e suas ideologias, além de possibilitar ações políticas e militares de maior alcance, mais rápidas e mais eficazes. Logo, ela não só beneficiava a burguesia, mas as classes dominantes em geral e seus Estados.”

O surgimento e a expansão da navegação a vapor, na primeira metade do século XIX, não somente contribuíram para o desenvolvimento da economia brasileira, agilizando os contatos entre os diversos locais esparsos e situados ao longo do litoral; também relegou as comunicações terrestres a uma posição secundária, segundo afirmou Prado Jr.(1986: 197):

“O emprego do vapor facilitará e avantajará de tal forma a navegação marítima, que esta desbancará completamente aquelas comunicações terrestres que começavam a se estabelecer e desenvolver. Serão abandonadas, ou quase, e o país voltará ao primitivo sistema dos primeiros tempos de completo isolamento, por via interior, dos diferentes núcleos esparsos ao longo do litoral, que se ligarão doravante unicamente pela via marítima.”

Essa supremacia da navegação a vapor no país é explicada pela maior inserção da economia brasileira no comércio internacional com a expansão da economia cafeeira que, no período compreendido entre 1831 e 1840, respondia por 40% das

²⁴ EL-KAREH, Almir Chaiban. *Op. cit.*, 2002.

exportações do Brasil²⁵. Como as embarcações a vapor possuíam maior capacidade de carga e tinham a vantagem da maior regularidade e celeridade no transporte, foram se tornando a melhor opção para as relações comerciais tanto ao longo da costa, quanto com outras nações, embora essa última não fosse realizada através de companhias nacionais.

A expansão da navegação a vapor no Brasil através do surgimento de novas companhias recebeu um estímulo com a promulgação da tarifa Alves Branco em 1844. A política de elevação das tarifas alfandegárias buscava, primordialmente, elevar as receitas fiscais do país, uma vez que o imposto sobre importações, que era o principal tributo nacional, estava sendo cobrado a taxas muito baixas, refletindo com isso no montante arrecadado anualmente.

Embora essa medida visasse a incrementar as receitas fiscais do país, também protegeu e incentivou o desenvolvimento de empreendimentos industriais e, com eles, a navegação a vapor. Birgitte Holten afirma que, nos últimos anos anteriores ao fim do tráfico de escravos, foram organizadas 18 companhias de navegação²⁶. Caldeira lembra que o estaleiro Ponta de Areia de Mauá também foi beneficiado pela tarifa Alves Branco²⁷.

Esse é, no entanto, um ponto polêmico na historiografia brasileira, pois existem estudiosos que acreditam nas intenções protecionistas do governo ao adotar essa tarifa, e há pesquisadores que crêem apenas nos objetivos meramente fiscalistas do Brasil, embora não contestem as consequências positivas resultantes dessa política. Sodré (1980: 255) não crê nas intenções protecionistas da medida, apontando, apenas, as razões fiscais:

²⁵ SODRÉ, Nelson Werneck. *Formação Histórica do Brasil*. 5^a ed., São Paulo: Brasiliense, 1970. p.190.

²⁶ HOLTEN, Birgitte. *Why Brazil Did Not Develop a Merchant Marine; Brazilian Shipping and The World In The 19th Century*. São Paulo: Revista História Econômica & História de Empresas/ ABPHE, vol. VI, n^o 2, 2003. p.20.

²⁷ CALDEIRA, Jorge. *Mauá: empresário do Império*. 14^a ed., São Paulo: Cia. das Letras, 1995. p.185.

“A tarifa de 1844, pois, era puramente fiscal. Falar em protecionismo, em 1844, era mencionar o abstrato: não havia o que proteger, nem, concretamente, a intenção de proteger.”

Deveza (1971: 70) sem discordar das preocupações orçamentárias da tarifa Alves Branco, argumentou que também havia claras intenções protecionistas:

“Era importante passo, sem dúvida, no sentido de uma política aduaneira que não tinha em vista apenas a obtenção de maiores recursos financeiros, mas que procurava, também, incentivar quer o trabalho, quer a indústria nacional.”

Esse argumento também foi apoiado por Virgílio Noya Pinto que via, na tarifa Alves Branco, uma medida de redução do liberalismo tarifário e, portanto, um aceno do governo em direção a uma postura mais protecionista – posição que passava a ser dominante em algumas nações européias, como a Alemanha e, posteriormente, a França, influenciadas pelas idéias de Friedrich List, mas que havia chegado também aos Estados Unidos, em 1842, através dos pensadores Carey e Daniel Raymond que passaram a criticar o liberalismo e o livre-cambismo²⁸. A política protecionista e a extinção do tráfico – que ocorreu seis anos depois – contribuíram para iniciar um processo de industrialização e aperfeiçoamento técnico no Brasil:

“O declínio do liberalismo tarifário iniciado em 1844, a disponibilidade de capitais decorrentes da extinção do tráfico em 1850 e os *superavits* da balança de comércio permitiram o início do processo de melhoria do aparelhamento técnico da nação e da industrialização.”²⁹

Virgílio Noya Pinto, inclusive, apresentou uma tabela com os dados referentes ao aumento no número de patentes industriais após a promulgação da tarifa Alves Branco, e a contribuição significativa do fim do tráfico de escravos. Observa-se, entre

²⁸ HUGON, Paul. *História das Doutrinas Econômicas*. 14.^a ed., São Paulo: Atlas, 1995. p. 344-359.

²⁹ PINTO, Virgílio Noya. Balanço das Transformações Econômicas no Século XIX. In: (org.) MOTA, Carlos Guilherme. *Brasil em Perspectiva*. 17.^a ed., Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988. p.140.

1831 e 1845, apenas seis patentes industriais expedidas. Entre 1846 e 1850, período de maior assimilação da tarifa Alves Branco por parte da sociedade brasileira, o número de patentes, praticamente, triplicou, chegando a 15. Depois do fim do tráfico de escravos, o patamar sempre esteve superior a esse valor.

Tabela 3: Número de patentes industriais brasileiras (1831-1889).

Quinquênios	n.º de patentes expedidas
1831/35	1
1836/40	4
1841/45	1
1846/50	15
1851/55	40
1856/60	27
1861/65	41
1866/70	53
1871/75	61
1876/80	294
1881/89	955

Fonte: Pinto, 1988: 138.

A tarifa Alves Branco tinha, como preocupação central, incrementar a arrecadação fiscal do estado brasileiro. Seu objetivo mais provável era de cunho fiscalista, conforme idéia defendida por Sodré, Nícia Villela Luz, Marques Mauro³⁰, dentre outros; porém, não há como negar que essa medida tarifária originou um cenário propício ao surgimento de novas indústrias. Na verdade, os estudiosos acima citados não contestam os benefícios dessa política para a economia interna; apenas argumentam que o objetivo não era protecionista.

Os estudos de Birgitte Holten, Jorge Caldeira e Virgílio Noya Pinto apontaram benefícios gerados por essa política tributária na estrutura interna da economia

³⁰ MAURO, José Eduardo Marques. Os Primórdios do Desenvolvimento Econômico Brasileiro (1850-1930). In: (orgs.) PELÁEZ, Carlos Manuel, BUESCU, Mircea. *A Moderna História Econômica*. 1.^a ed., São Paulo: APEC, 1976.

brasileira. Assim, ainda que o governo não tivesse a menor intenção protecionista, contribuiu para o início do processo de diversificação da estrutura produtiva nacional.

O comportamento do governo brasileiro, ao longo do século XIX, com relação aos objetivos da política aduaneira, sempre alternou períodos de preocupação em atender às metas fiscais de arrecadação com períodos de adoção de medidas protecionistas. Silva (1953: 6) tratou do assunto, afirmando:

“(...) o conflito entre duas preocupações inconciliáveis que, durante muito tempo, dominaram a elaboração da tarifa aduaneira no Brasil: a *fiscal*, que indicava o estabelecimento de direitos moderados, a fim de facilitar a importação e elevar a arrecadação aduaneira; e a *protecionista*, que reclamava a adoção de direitos elevados, a fim de se reduzir a concorrência estrangeira e amparar a Economia Nacional.”

Ainda sob o impacto da tarifa Alves Branco, em meados do século XIX, foi estabelecido o fim do tráfico de escravos: ponto-chave para a compreensão da segunda metade do período oitocentista. Tratou-se de um fato que estimulou mudanças na vida econômica do país, principalmente em razão dos capitais, antes investidos no comércio negreiro, que ficaram ociosos, sendo então deslocados para outros setores. O Brasil assistiu a uma fase de novas iniciativas comerciais, industriais e financeiras. As transformações pelas quais o país passou foram extremamente significativas. Prado Jr. (1986: 193) resumiu bem esse período:

“O Brasil inaugurava-se num novo plano que desconhecia no passado, e nascia para a vida moderna de atividades financeiras. Um incipiente capitalismo dava aqui seus primeiros e modestos passos. A incorporação das primeiras companhias e sociedades (...) assim mesmo o início de um processo de concentração de capitais que (...) servirá de motor para a expansão das forças produtivas do país (...)”

A expansão ocorreu nos mais variados setores da atividade econômica. As iniciativas privadas cresceram significativamente, com a colaboração do Estado e,

sobretudo, de capitais estrangeiros – principalmente ingleses – que foram condição indispensável para os grandes empreendimentos industriais, como estradas de ferro, obras urbanas, aparelhamento portuário, etc. O governo brasileiro, na maioria das vezes, apenas fez o levantamento de empréstimos no exterior e deu garantia de juros para os investimentos.

A participação dos capitais externos pode ser dimensionada pela quantidade de empresas estrangeiras ou que receberam investimentos estrangeiros, operando no país. No período entre 1860 e 1902, eram inglesas ou receberam investimentos da Inglaterra um total de 127 empresas. A Bélgica apareceu em segundo lugar com 23 empresas, seguida da França que apresentou um total de 20; por fim, a Alemanha com 15 e os Estados Unidos com 8 empresas, resumem os principais países a participarem, através de capitais e empresas, da organização produtiva da economia brasileira³¹.

Dentre os setores que mais receberam investimentos, o de transporte ocupou lugar de destaque, tanto na navegação a vapor, quanto nas ferrovias e até estradas de rodagem. Graham (1973: 33) atentou para isso quando abordou a quantidade de empresas estrangeiras e brasileiras registradas em 1866:

“Em 1866, das 69 empresas estrangeiras e brasileiras, excluindo-se os bancos que tinham vida funcional, apenas três eram fabris: um curtume, uma fábrica de tecidos e outra de sabão e velas. O que existia em maior número eram 27 empresas de transporte (fluvial, marítimo, linhas férreas e estradas de rodagem), 22 companhias de seguros, 13 companhias de serviços públicos, e 4 de mineração.”

Após o fim do tráfico de escravos, as estradas de ferro ganharam força no país, e sua expansão foi considerável. Em 1852, foram aprovadas medidas efetivas para a construção das ferrovias por causa da pressão dos fazendeiros, preocupados em melhorar o escoamento da produção de exportação, principalmente a cafeeira³². Entre 1851 e 1855, foram 15 quilômetros construídos. Dez anos depois, entre 1861 e 1865,

³¹ CASTRO, Ana Célia. *As Empresas Estrangeiras no Brasil (1860-1913)*. 1^a ed., Rio de Janeiro: Zahar, 1978. p. 83.

³² LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Op. cit.* p.48.

passaram a ser 499 quilômetros. Ao final do Império, o país já contava com 9.937 quilômetros de estradas de ferro construídas³³. Em 1859, foram registrados 248.276 passageiros e 39.425 quilos de mercadorias transportadas pelas estradas de ferro – números que alcançaram 3.814.827 passageiros e 962.464 quilos de mercadorias em 1883³⁴.

A expansão das ferrovias, principalmente a partir da década de 1870, esteve relacionada com o desenvolvimento da economia cafeeira. Em 1876, de um total de 2.051 quilômetros de estradas de ferro, 1.193 estavam localizados nas regiões de cafeicultura do Rio de Janeiro e São Paulo. Entre 1875 e 1890, a extensão dos trilhos na província, e depois Estado de São Paulo, aumentou de 655 para 2.425 quilômetros. Estabelecendo uma comparação com a Província de Pernambuco, localizada na região da economia açucareira, no ano de 1883, havia somente 256 quilômetros de estradas de ferro³⁵.

Os resultados díspares entre o progresso das ferrovias no sudeste do país e a lentidão que ocorria na expansão do sistema no nordeste eram explicados pelo deslocamento do eixo dinâmico da economia brasileira. Outrora, força impulsionadora das atividades econômicas, a cultura açucareira estava em decadência. Em contrapartida, a cafeicultura transformara-se na locomotiva das forças produtivas nacionais.

Os salários pagos pelas companhias durante a construção das ferrovias eram um atrativo para os trabalhadores livres e, também, para os escravos. Em 1860, os jornais diários variavam entre 2\$000 e 2\$500 réis. Um proprietário de escravos da Província do Rio de Janeiro chegou a declarar que era mais vantajoso alugá-los para as companhias das estradas de ferro do que ocupá-los no cultivo do café³⁶.

³³ GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o Início da Modernização no Brasil (1850-1914)*. São Paulo: Brasiliense, 1973. (Trad. Roberto Machado de Almeida). p.38.

³⁴ IBGE. *Estatísticas Históricas do Brasil – séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1985*. 2^a ed., Rio de Janeiro: IBGE, 1990. p.457-462.

³⁵ LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Op. cit.* p.49.

³⁶ Idem. p.63.

Sem embargo, a expansão do setor ferroviário, em termos comparativos, era um transporte mais caro do que a navegação a vapor. Os custos de construção e de operação do sistema, associados a planejamentos inadequados de rotas e, também, à menor capacidade de transportar mercadorias com relação às embarcações a vapor, resultaram em preços médios de fretes mais elevados. Lamounier (2000: 53) trata dessa questão:

“Em algumas áreas, os preços dos fretes eram maiores que os pagos a outros meios de transporte existentes, particularmente a navegação fluvial e costeira. O planejamento inadequado da rota e as diferentes bitolas aumentavam os custos de operação e as tarifas: os produtos tinham de ser transportados até estações situadas em locais inadequados e carregadores tinham de transportar as cargas dos carros de boi, barcos e outros veículos até a estação terminal, ou então transportar de um vagão para o outro quando havia mudança de bitola.”

Por outro lado, a expansão da navegação a vapor no Brasil havia se iniciado antes da abolição do tráfico de escravos e já experimentava, em meados do oitocentos, uma realidade diferente da vivenciada pelas ferrovias. Um dos marcos da história da navegação a vapor no Brasil teve início em 1846, quando Mauá se tornou dono de um estabelecimento, que eram uma fundição e um estaleiro, chamado Ponta de Areia³⁷. Ao longo do século XIX, ela foi a única empresa brasileira a construir embarcações a vapor. Incentivado pela tarifa Alves Branco, ele investiu nessa empresa com o objetivo de transformá-la na maior do país nos setores de metalurgia e construção naval.

Quando da sua aquisição, a Ponta de Areia possuía um grande terreno à beira-mar, telheiros que serviam de oficinas, máquinas, ferramentas, utensílios e 28 escravos especializados, que trabalhavam, como carpinteiros, fundidores, calafates,

³⁷ O pensamento de Mauá era prioritariamente voltado para o desenvolvimento da metalurgia e dos transportes, entendidos por ele como essenciais para o crescimento econômico de um país. Ver: LIMA, Heitor Ferreira. *História do Pensamento Econômico no Brasil*. 2^a ed., São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1978.

modeladores e maquinistas³⁸. Para completar o quadro de funcionários e aumentar o grau de especialização de sua mão-de-obra, Mauá foi procurá-los na Inglaterra. Conseguiu contratar um engenheiro, um mestre maquinista, um mestre modelador, quatro caldeireiros e seis modeladores³⁹.

Com o problema de mão-de-obra resolvido, surgiram outros. O Brasil não tinha fábricas de máquinas, nem peças de reposição para elas ou para os equipamentos. Quando necessitavam de reparos ou manutenção, as peças tinham de ser encomendadas na Inglaterra. O mesmo problema ocorria com os insumos que eram quase todos importados. O ferro, que podia ser adquirido no Brasil devido às péssimas condições de transporte terrestre, saía mais caro do que trazê-lo da Inglaterra, como conta Caldeira (1995: 185):

“Quase todos os insumos eram importados, o que tornava o processo caro e arriscado. As encomendas levavam meses para chegar. Para evitar que o atraso de um navio paralisasse a produção, Irineu era obrigado a trabalhar com estoques elevados – sem reclamar. Ele lidava basicamente com ferro e carvão (...) trazer minério de ferro em lombo de burro de Minas Gerais ou do interior de São Paulo, os únicos locais onde tinham sido descobertas jazidas no país, custavam mais que o frete por ferrovia e navio desde a Inglaterra.”

No seu período áureo, a Ponta de Areia produzia desde engenhos de açúcar, movidos a vapor, até embarcações. A fábrica passou a ter 300 operários, sendo apenas 1/4 de escravos⁴⁰. Em 1851, seu capital era de 1.250:000\$000 réis, enquanto que o capital do maior banco do país era de 2.500:000\$000 réis⁴¹; porém, um incêndio ocorrido no ano de 1857 destruiu quase todas as oficinas da Ponta de Areia e, principalmente, o setor que possuía os moldes para a construção das embarcações. O prejuízo foi de cerca de 500:000\$000 réis além da perda da tecnologia e da

³⁸ CALDEIRA, Jorge. *Op.cit.* p.182.

³⁹ Idem. p.185.

⁴⁰ Ibidem. p.192.

⁴¹ FARIA, Alberto de. *Mauá – Irineu Evangelista de Souza, Barão e Visconde de Mauá (1813-1889)*. 4^a ed., São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1958. p.122.

descontinuidade da produção⁴². Faria (1958: 120) cita o comendador Casimiro Costa que afirmou terem sido os moldes de construção naval destruídos, criminalmente, por estrangeiros:

“Acrescenta ainda o comendador Casimiro Costa que, se não está verificado que o incêndio da Ponta da Areia teve essa origem, pode êle garantir que os modelos ou moldes de construção naval da Ponta da Areia foram criminosamente inutilizados por mãos estrangeiras.”

Mauá não fechou a fábrica, não obstante o prejuízo tenha sido enorme. Solicitou um empréstimo de 300:000\$000 réis para recuperá-la, o que foi aprovado pelo governo; entretanto, quando ele tinha acabado de reorganizar sua empresa, o ministro Ferraz resolveu revogar as tarifas de importação, praticadas pelo Brasil desde 1844, e conhecida como tarifa Alves Branco. Essa medida fazia parte de um conjunto de três aditivos aprovados pelo parlamento brasileiro na lei do orçamento de 1862 que iam de encontro aos interesses da navegação nacional.

Um dos outros dois aditivos alterava as disposições vigentes acerca da navegação de cabotagem, permitindo, com isso, que embarcações estrangeiras realizassem o serviço costeiro entre os portos do Império. O outro aditivo dispensava as embarcações brasileiras do limite prescrito para o número de estrangeiros pertencentes à tripulação⁴³.

O parlamento, através dessas medidas visava a romper com o protecionismo que dominava a navegação de cabotagem no Brasil. Alegavam os defensores dessa nova política, que estavam adotando os ideais de liberdade, oriundos do liberalismo; entretanto, registraram-se vozes discordantes. Entre elas, o senador Borges Monteiro, que argumentou que enquanto esses parlamentares acreditavam estar defendendo a causa da liberdade, apenas iriam facilitar o domínio estrangeiro da navegação

⁴² CALDEIRA, Jorge. *Op. cit.* p.336.

⁴³ CERVO, Amado Luiz. *O Parlamento Brasileiro e as Relações Exteriores (1826-1889)*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1981. Col. Temas Brasileiros, vol. 21. p.219.

nacional, invertendo, portanto, a situação que, até aquele momento imperava⁴⁴. Outro senador, José Antônio Pimenta Bueno, lembrou que:

“Já que a navegação de longo curso foi toda entregue ao estrangeiro, quanto à de cabotagem, é para mim mais uma razão de não entregarmos esse pequeno resto que ainda conservamos, essa única escola; este último elemento, se é que não queremos aniquilar de todo a idéia de navegação brasileira.”⁴⁵

De nada adiantaram os argumentos contrários às medidas liberais, pois elas foram aprovadas. Para o estaleiro de Mauá, que ainda estava se recuperando dos prejuízos causados pelo incêndio, a nova conjuntura tornava a continuidade do seu negócio impraticável, argumentando, que a concorrência dos navios estrangeiros, após a modificação na legislação, foi um dos principais problemas enfrentados pela Ponta de Areia⁴⁶. A empresa nacional, que chegou a construir 72 embarcações entre 1847 e 1859⁴⁷, encerrou suas atividades no ano de 1863, com um prejuízo de 1.000:000\$000 réis⁴⁸.

Alegaram os defensores do acesso das embarcações estrangeiras à navegação de cabotagem nacional que o monopólio fornecido à marinha brasileira não havia trazido o progresso e os melhoramentos esperados somente ocorreriam após a liberalização da navegação costeira. Esses argumentos demonstram que o liberalismo, pregado pela maioria dos parlamentares, correspondia exclusivamente aos interesses da elite ligada à agricultura de exportação, que estava apenas preocupada em melhorar o escoamento de sua produção. A incipiente indústria naval do país sofria, assim, um duro golpe. O governo, ao invés de adotar políticas de proteção e auxílio à navegação nacional, visando ao seu fortalecimento, preferiu ceder às pressões externas e abandonar a marinha mercante brasileira.

⁴⁴ Idem. p.220.

⁴⁵ Ibidem.

⁴⁶ MAUÁ, Irineu Evangelista de Souza, Visconde de. *Exposição do Visconde de Mauá aos Credores de Mauá & C. e ao Público*. Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve & C., 1878. p.9.

⁴⁷ FARIA, Alberto de. *Op. cit.* p.119.

⁴⁸ CALDEIRA, Jorge. *Op. cit.* p.398.

Poucos anos após adquirir o estabelecimento da Ponta de Areia, Mauá investiu na criação da Companhia de Navegação a Vapor do Amazonas. Os estrangeiros, principalmente norte-americanos, demonstravam interesse na navegação dessa região, desde 1826. Um cidadão americano chamado Fulgêncio Chegaray chegou a solicitar a consideração do senado brasileiro sobre sua proposta de estabelecer uma companhia de navegação a vapor para operar nesse rio. Sua proposta, no entanto, foi rejeitada pelo senado que entendia que sua exploração deveria ser realizada por brasileiros⁴⁹.

A proibição de embarcações estrangeiras navegarem no rio Amazonas, porém, começava a sofrer pressões por parte da comunidade internacional, principalmente da Inglaterra e dos Estados Unidos. O Visconde do Uruguai, que era uma voz favorável à abertura do rio para a livre navegação, propôs a Mauá o empreendimento de uma companhia para realizar esse serviço. Mauá aceitou o desafio; porém reconheceu que o negócio envolvia um risco muito alto, por se tratar de uma região pouco habitada e explorada. Assim, exigiu do governo brasileiro o monopólio da navegação no rio por trinta anos e um subsídio anual de 120:000\$000 réis⁵⁰. As pressões externas, cada vez maiores, levaram o governo do Brasil a aceitar as condições impostas por Mauá, mas, em contrapartida, estabeleceram que a primeira linha deveria entrar em operação no máximo dois anos, após a concessão do privilégio.

Os riscos que envolviam o estabelecimento da Companhia de Navegação do Amazonas impuseram a Mauá dificuldades em encontrar investidores para o negócio. O capital necessário para o empreendimento era de 2.000:000\$000 réis e foi quase todo oriundo dos seus cofres, uma vez que os demais investidores aplicaram pouco menos de 800:000\$000 réis⁵¹.

Em 1854, ou seja, apenas um ano após o início das atividades da companhia, o serviço da navegação a vapor no rio Amazonas já era uma realidade. A primeira linha entre Belém e a vila de Cametá estava em funcionamento e as estruturas para as linhas Belém-Rio Negro e Rio Negro-Tabatinga estavam sendo montadas, o que significava

⁴⁹ CERVO, Amado Luiz. *Op. cit.* p.36.

⁵⁰ CALDEIRA, Jorge. *Op. cit.* p.249.

⁵¹ FARIA, Alberto de. *Op. cit.* p.194.

construir pontos de abastecimento de carvão, treinamento de pessoal, formar mecânicos e marinheiros. A companhia chegou a ter um bom desempenho, pois, pouco tempo após o início de sua operação, conseguiu pagar até 12% de dividendos aos acionistas⁵².

Quando o governo brasileiro decidiu pela abertura da navegação no rio Amazonas a todas as nações, Mauá não se opôs. A política de subsídios à sua companhia foi mantida e, a partir daquele momento, passava a sofrer a concorrência de outras empresas. Por estar passando por sérios problemas financeiros, hipotecou sua companhia em 1870. No ano seguinte, conseguiu vendê-la em Londres visando a, com isso, liquidar dívidas pendentes e recompor sua fortuna pessoal⁵³.

Além dos empreendimentos nos setores de metalurgia e navegação, o Visconde de Mauá fundou o Banco do Comércio e Indústria do Brasil, depois Banco do Brasil; construiu a primeira estrada de ferro do país, a Estrada de Ferro de Petrópolis, depois fundou a *São Paulo Railway Company*; participou, com auxílio de capitais ingleses, de outros empreendimentos ferroviários em Pernambuco e na Bahia. Implantou, no Rio de Janeiro, a iluminação a gás, em 1851, e deu início à ligação do cabo submarino entre o Brasil e Portugal, dentre outros empreendimentos de grande relevância para o país.

As iniciativas de Mauá refletem o panorama nacional de diversificação dos negócios que tiveram início após o fim do tráfico de escravos. Os melhoramentos urbanos ocorridos em diversas capitais provinciais, através da iluminação pública a gás, os sistemas de esgotamento sanitário, os transportes urbanos e o telégrafo, também fizeram parte dessas transformações pelas quais o país passou.

O sistema bancário já havia iniciado, no país, uma expansão antes da abolição do tráfico negreiro. Entre 1839 e 1853, surgiram bancos de depósito e desconto em vários centros do Brasil. O Banco Comercial do Rio de Janeiro (1838), o Banco Comercial da Bahia (1845), o Banco Comercial do Maranhão (1846), o Banco

⁵² Idem.

⁵³ CALDEIRA, Jorge. *Op. cit.* p.481.

Comercial do Pará (1847), o Banco de Pernambuco (1851), dentre outros. Em 1853, o Banco do Brasil, fundado por Mauá em 1851, fundiu-se ao Banco Comercial do Rio de Janeiro, dando origem ao novo Banco do Brasil, que passou a ter exclusividade nas emissões⁵⁴.

Essa exclusividade de emissões de moeda concedida ao Banco do Brasil veio após um período de liberalidade na faculdade emissora, em decorrência dos ideais expansionistas de crédito e moeda dos papelistas que durou de 1839 a 1851. Os debates sobre a política monetária no Brasil, no século XIX, envolveram os metalistas e os papelistas⁵⁵. Os primeiros eram da escola ortodoxa e tinham uma visão restritiva sobre a política monetária, defendendo maior controle sobre os bancos comerciais; já os segundos possuíam uma visão expansionista, inclusive defendendo a ampliação dos bancos emissores:

“O pensamento econômico brasileiro, no século XIX, caracterizou-se pelo vivo debate entre os *metalistas* ou (escola ortodoxa), que propunham a moeda metálica e as restrições ao sistema bancário, e os *papelistas* (ou escola da intermediação), propondo o papel moeda e uma reforma bancária liberal.”⁵⁶

O aumento significativo dos investimentos, ocorrido em outros setores da economia brasileira, após o fim do tráfico de escravos, associado à política de expansão de crédito, levou às crises financeiras de 1857 e 1864; porém a crise mais grave e com conseqüências mais profundas foi a resultante da Guerra do Paraguai. As despesas da guerra contribuíram para o desequilíbrio financeiro do país que já apresentava problemas devido aos empréstimos externos e às emissões de papéis inconversíveis. Ana Célia Castro apresentou uma tabela sobre os empréstimos públicos levantados pelo Brasil na Inglaterra:

⁵⁴ FURTADO, Milton Braga. *Síntese da Economia Brasileira*. 6.^a ed., Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 1998. p.103.

⁵⁵ Papelistas: defensores do papel-moeda e dos bancos de emissão. Metalistas: defensores do monopólio de emissão por parte do Banco do Brasil e do estoque de moedas puramente metálico (Peláez, Suzigan, 1980: 162).

⁵⁶ PELÁEZ, Carlos Manuel, NOGUEIRA, Dênio. O Sistema Monetário Brasileiro em Perspectiva Histórica (1800-1906). In: (orgs.) PELÁEZ, Carlos Manuel, BUESCU, Mircea. *A Moderna História Econômica*. 1.^a ed., São Paulo: APEC, 1976. p.61.

Tabela 4: Empréstimos públicos levantados pelo Brasil em Londres (1860-1898).

Ano	Empréstimo em libras	Ano	Empréstimo em libras
1860	1.360.100	1886	6.431.000
1863	3.855.300	1888	6.297.300
1865	6.963.600	1889	19.837.000
1871	3.459.600	1893	3.710.000
1875	5.301.200	1895	7.442.000
1883	4.599.600	1898	8.613.717

Fonte: Castro, 1978: 29 (adaptada pelo autor). Fonte original: BOUÇAS, Valentim. História da Dívida Externa. 2.^a ed., Rio de Janeiro: Edições Financeiras, 1950. pgs. 61, 76, 138, 202 e 262.

Como se não bastassem as dificuldades de ordem financeira e estrutural da economia brasileira para o desenvolvimento do setor industrial, havia os interesses das elites ligadas à agricultura que se opunham tanto às políticas industriais, quanto a qualquer medida de caráter protecionista, pois ambas iam de encontro aos seus interesses. Essa postura da maioria dos grandes proprietários rurais durou, pelo menos, até 1889⁵⁷, conforme demonstrou Stein (1979: 24):

“A quinta consequência do complexo agrícola e comercial brasileiro diz respeito à influência política dos grandes proprietários rurais e dos comerciantes e ao efeito da política governamental sobre a formação dos estabelecimentos industriais. Para esses empresários não havia necessidade de diversificar a economia centrada na agricultura e no comércio (...) Ao longo de todo o regime imperial que durou até 1889, prevaleceram os interesses dos grandes proprietários rurais, primeiro os do nordeste açucareiro, depois os dos cafezais do centro-sul do país.”

Esse comportamento, inclusive, já foi comentado anteriormente, quando o parlamento aprovou a liberalização da navegação de cabotagem por empresas estrangeiras. Nícia Vilela Luz também o retratou:

⁵⁷ Ainda segundo Stein (1979: 91-122), somente a partir dos primeiros anos da República, o governo e a maioria dos membros das elites ligadas à agricultura, passaram a dar maior importância ao desenvolvimento industrial. Isso ocorreu, dentre outras razões, devido à crise agrícola que irrompeu no último quartel do século XIX, abalando a confiança dos políticos no setor agrário.

“Se, a princípio, foram os interesses britânicos o grande obstáculo ao estabelecimento de um protecionismo alfandegário, a partir dos meados do século XIX, os seus maiores adversários foram, dentro do próprio país, as hostes liberais cujas doutrinas eram tão convenientes aos interesses da lavoura monocultora que, juntamente com a organização comercial que apoiava, dirigiam, então, os destinos do Império.”⁵⁸

A autora, em outro trabalho, apresentou os argumentos do debate que havia, no período, entre os setores da sociedade, que defendiam a industrialização, e os que defendiam a agricultura. A crítica dos defensores da industrialização era baseada na vulnerabilidade de uma economia primário-exportadora, dependente de um único produto, o café:

“Numa representação que dirigiu à Câmara dos Deputados, a Associação Industrial chamava a atenção para a vulnerabilidade de uma economia assentada sobre um único artigo, o café, cujos preços se depreciavam e invocava o passado, citando o exemplo do que já acontecera com o açúcar, o algodão, as madeiras, as pedras preciosas que haviam sido sustentáculos da economia brasileira e que hoje pouco valiam.”⁵⁹

Os setores que defendiam a agricultura, por sua vez, argumentavam ser a indústria nacional incapaz de abastecer o mercado interno. Acresciam à sua argumentação o fato do setor industrial não ser o eixo central da economia brasileira e que, portanto, não envolvia a maior parcela da sociedade. Sendo assim, as políticas que lhe fossem favoráveis beneficiariam, apenas, a uns poucos privilegiados em detrimento da maioria:

“À medida porém que, por um lado, a indústria se desenvolvia e suas reivindicações tornavam-se mais insistentes, e, por outro, cresciam as

⁵⁸ LUZ, Nícia Vilela. *A Luta Pela Industrialização do Brasil (1808-1930)*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1961. p.45.

⁵⁹ LUZ, Nícia Vilela. *Aspectos do Nacionalismo Econômico Brasileiro, Os Esforços em Prol da Industrialização*. São Paulo: Revista de História, ano VII, n° 32, 1959. p.37.

dificuldades da agricultura, começou-se a notar uma certa irritação das classes agrícolas, surgindo o argumento de incapacidade da indústria em abastecer o mercado nacional e, principalmente, o do sacrifício de muitos a favor de alguns privilegiados.”⁶⁰

Os defensores da industrialização tentaram mobilizar a opinião pública e convencer o governo a realizar uma proteção mais eficaz para promover o crescimento e desenvolvimento do setor; porém, antes do último quartel do século XIX, não houve nenhum aceno de que a situação se tornaria favorável aos industrialistas⁶¹.

O que ocorreu durante a maior parte do século XIX foi, sem dúvida, a defesa da economia agrária, escravista e monocultora, principalmente a cafeeira, que era o eixo dinâmico do país na época. O café foi o produto responsável por pouco mais de 50%, em média, de toda a pauta de exportações brasileiras nas quatro últimas décadas do império brasileiro⁶² – era um argumento forte em favor dos cafeicultores e defensores da agricultura no Brasil. Os demais setores e, em especial, a indústria, foram relegados a uma posição secundária, principalmente devido ao cenário favorecer, amplamente, a economia cafeeira que possuía uma demanda crescente no mercado internacional. Assim, na maioria das vezes, os interesses da aristocracia rural eram defendidos pelo governo brasileiro.

Birgitte Holten (2003: 30), ao tratar em seu artigo dos motivos que levaram o Brasil a não desenvolver uma marinha mercante de longo curso no século XIX, concluiu que faltaram os investimentos adequados à melhoria da infra-estrutura dos transportes, tanto terrestres quanto hidroviários. Os investimentos, quando ocorreram nos transportes, foram em benefício da grande agricultura monocultora de exportação.

⁶⁰ Idem. p.39.

⁶¹ LUZ, Nícia Vilela. *Op. cit.*, 1961.

⁶² Na década de 1851-60 o café teve a participação de 48,8% nas exportações do Brasil, na década seguinte (1861-70) esta participação caiu para 45,5%, recuperando-se na década de 1871-80 alcançando o patamar de 56,6%. Este elevou-se ainda mais na década de 1881-90, quando chegou ao nível de 61,5% das exportações brasileiras. Ver: MONT’ALEGRE, Omer. *Capital & Capitalismo no Brasil*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1972. p.260.

Mesmo assim, esses investimentos foram insuficientes por que as atenções das elites econômicas do país estavam voltadas quase exclusivamente para a economia cafeeira:

*“The Brazilian public investments in transportation of any type, interior and exterior were manifestly insufficient. (...) The Brazilian Empire had, as its basic economic doctrine, the development of the great, slave-based agriculture producing goods for export, more and more focused on the rich coffee-plantations of the center-south.”*⁶³

A política cambial e a não-adoção do padrão-ouro foi um outro exemplo do nítido favorecimento ao setor agrícola, monocultor e exportador. Dentro desta política, a cafeicultura tinha lugar de destaque, segundo corrobora Leff (1976: 181):

“(...) durante grande parte do século o país não adotou as políticas do padrão-ouro. Destarte, o Brasil experimentou uma vantagem comparativa significativa em relação às outras regiões exportadoras durante o século XIX. A descoberta de ouro na Califórnia e na Austrália causou uma queda do preço do ouro relativamente ao preço dos produtos durante os últimos vinte e cinco anos do século XIX, causando um aumento de preços dos produtos de exportação das regiões sob o padrão-ouro. Conseqüentemente, os preços de exportação brasileiros caíram em relação aos preços de exportação das regiões que seguiram o padrão-ouro no que constituiu um processo de desvalorização cambial competitiva. O processo foi especialmente significativo no caso do café.”

O favorecimento do setor agrícola exportador impediu um melhor desenvolvimento da indústria nacional; mas, no setor de transportes, ocorreram incentivos à sua modernização, principalmente nas ferrovias do sudeste, relacionadas à economia cafeeira, e na navegação a vapor, tanto de cabotagem, quanto as fluvial e

⁶³ “Os investimentos públicos brasileiros em transportes de qualquer tipo, interno e externo foram visivelmente insuficientes. (...) O império brasileiro tinha como doutrina econômica básica, o desenvolvimento da grande agricultura baseada no trabalho escravo produtora de bens para exportação, cada vez mais focada nas ricas plantações de café do centro-sul.” (Trad. do autor).

lacustre, uma vez que a modernização desses transportes beneficiava os produtores por permitir a agilização no escoamento da produção.

Dentro desse contexto, segundo Graham (1973: 22/23), a navegação a vapor, principalmente de cabotagem, teve um papel especial, pois os meios de transporte tradicionais eram precários e ineficientes, exceção feita apenas às ferrovias que se expandiam nas regiões cafeeiras, facilitando, assim, o escoamento da produção para os portos onde o café embarcava nos vapores com destino aos mercados europeu e norte-americano:

“Os métodos de transporte eram rudimentares em todo o país. O carro de boi e as tropas de burro eram, praticamente, os únicos meios usados para a condução da mercadoria por via terrestre. (...) Grande parte do comércio interno era, então, feita por navios costeiros (...)”

A navegação fluvial a vapor teve um desenvolvimento mais lento do que a costeira, principalmente pelo fato de que a concentração dos centros dinâmicos do país estava no litoral; no entanto, ela já dava seus primeiros passos ainda na primeira metade do século XIX, conforme conta o historiador Fábio Carlos da Silva⁶⁴:

“Em 1833-4, objetivando melhorar o sistema de transporte de gêneros da Fazenda do Rótulo para Sabará, foi construída, nessa cidade, pelo intérprete da Companhia de Macaúbas, Mr. Kopke, o primeiro barco a vapor a navegar nas águas do interior do Brasil. Entretanto na primeira viagem, o vapor bateu num tronco submerso e afundou.”

Havia interesse que, no desenvolvimento da navegação a vapor no Brasil, fosse de caráter comercial nas linhas costeiras, ou pelos rios do vasto território nacional⁶⁵.

⁶⁴ SILVA, Fábio Carlos da. *Barões do Ouro e Aventureiros Britânicos no Brasil – a Companhia Inglesa de Macaúbas e Cocaís 1828-1912*. São Paulo: FFLCH/USP, 1997. (Tese de Doutorado). p.39.

⁶⁵ Um dos exemplos do interesse do governo brasileiro no desenvolvimento da navegação fluvial interligando regiões pode ser encontrado em: QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *A Navegação na Bacia do Paraná e a Integração do Antigo Sul de Mato Grosso ao Mercado Nacional*. São Paulo: Revista História Econômica & História de Empresas/ ABPHE, vol. VII, n^o 1, 2004. Neste artigo, o autor trata

Através da expansão dos serviços da navegação a vapor, aceleravam-se as comunicações, facilitando e promovendo a unidade política e administrativa do país⁶⁶. As linhas transatlânticas de paquetes a vapor, controladas por empresas estrangeiras, uma vez que o Brasil não desenvolveu sua marinha mercante de longo curso, também contribuiu para o incremento das relações comerciais, diplomáticas e políticas com outros países⁶⁷.

O estímulo à modernização dos transportes com a expansão do sistema de navegação a vapor trouxe uma contribuição fundamental para o desenvolvimento econômico das regiões que usufruíram desse serviço. A historiadora Dalísia Doles, em sua tese de doutorado, demonstrou que na região do Araguaia onde a pecuária era praticamente inexistente, em apenas sete anos após a introdução da navegação a vapor, passou a contar com um rebanho de 10.465 cabeças de gado⁶⁸.

A navegação a vapor desenvolveu-se no Brasil, ao longo do século XIX, contribuindo para modernizar as estruturas da sua economia e dinamizá-la. A Companhia Bahiana de Navegação a Vapor insere-se, neste contexto, como parte essencial à sua compreensão, uma vez que participou ativamente da vida econômica das Províncias da Bahia, Sergipe e Alagoas durante quase todo o período oitocentista. Sua história tem o papel de colaborar para se ter uma melhor visão do que significou este meio de transporte para a economia nacional ao longo do oitocentos.

dos interesses estratégicos do império do Brasil em estabelecer ligações fluviais entre o Mato Grosso e as províncias de São Paulo e do Paraná.

⁶⁶ Ver: EL-KAREH, Almir Chaiban. *Op. cit.*, 2002.

⁶⁷ Ver: EL-KAREH, Almir Chaiban. *O Rio de Janeiro e as Primeiras Linhas Transatlânticas de Paquetes a Vapor: 1850-1860*. Revista História Econômica & História de Empresas/ ABPHE, vol. VI, n.º 2, 2003.

⁶⁸ DOLES, Dalisia Elizabeth Martins. *As Comunicações Fluviais Pelo Tocantins e Araguaia no Século XIX*. São Paulo: FFLCH/USP, 1972. (Tese de Doutorado). p.162.

2. OS PRIMÓRDIOS DA COMPANHIA BAHIANA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

2.1. A BAÍA DE TODOS OS SANTOS E SEU PORTO NATURAL

No dia 1.^o de novembro de 1501, o navegador florentino Américo Vespucci singrava as águas de um golfo de grandes proporções. Tratava-se de uma baía e, por ter sido descoberta em uma data que o catolicismo dedicava a “Todos os Santos”, ficou conhecida como “Baía de Todos os Santos”⁶⁹.

O navegador, que entrava na Baía de Todos os Santos, logo percebia que, ali, sua embarcação estava protegida dos ventos e podia navegar em águas calmas. O viajante William Scully, citado pela historiadora Kátia Mattoso⁷⁰, escrevia, no ano de 1866, que “(...) as frotas podem entrar com segurança e ancorar num golfo que parece ter sido feito pela natureza para ser o empório do mundo e receber suas frotas.”

A percepção por parte dos navegantes de que a Baía de Todos os Santos era um lugar seguro para a navegação e ancoragem das embarcações vinha desde os primeiros tempos do período colonial. As observações feitas eram de que ali se encontrava um verdadeiro porto natural, principalmente, nas imediações da cidade de Salvador⁷¹. Em documentos do período colonial, foram encontradas referências ao porto de Salvador, como o “Pôrto do Brasil”, conforme relata Lapa (1968: 1):

“Da extensa rêde de portos, que manterá em sua emprêsa ultramarina, distribuídos pelas costas européias, africanas, americanas e asiáticas, o do Salvador, na Bahia, terá excepcional papel. Será mesmo uma segunda capital do Atlântico português. ‘Pôrto do Brasil’, denominavam-no os documentos do tempo, como se não houvesse outro ancoradouro em tôda a Colônia.”

⁶⁹ O nome “Bahia” foi dado à capitania, e posteriormente à província e ao estado, em função deste acidente geográfico.

⁷⁰ MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Bahia: a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX*. 1.^a ed., São Paulo: Hucitec, 1978. p. 75.

⁷¹ Salvador recebeu várias denominações ao longo do século XIX. Foram elas: São Salvador da Bahia de Todos os Santos, São Salvador, Salvador, Salvador da Bahia, Bahia, Bahia de Todos os Santos e Cidade da Bahia (Mattoso, 1992). Nesta tese será utilizada a denominação atual e mais comum: Salvador.

O fato de ser um dos que possuía maior proximidade com a Europa também se convertia em uma particularidade favorável à Baía de Todos os Santos e ao porto de Salvador. A dinâmica da economia açucareira, aliada à exportação de outros produtos, como o fumo, o couro, a farinha de mandioca, o algodão e a aguardente, também contribuíram para que Salvador sempre estivesse entre os portos mais importantes do Brasil.

Nos finais do século XVIII, o comércio da Bahia era principalmente exportado para três destinos: 1)Portugal, que adquiria açúcar, algodão, arroz, couro, solas, fumo, cacau, café, piaçava, madeira, dentre outros; 2)África, que comprava fumo, aguardente de cana, dentre outros; e 3)Rio Grande do Sul e portos do Prata, que importavam açúcar, sal, escravos africanos e artigos manufaturados ingleses⁷². Com o fim do exclusivismo comercial, Salvador e seu porto experimentaram uma significativa expansão, conforme aponta Mattoso (1992: 47/48):

“Com a multiplicação de contatos, o porto de Salvador passou a receber cada vez mais navios que vinham descarregar mercadorias, carregar produtos locais e reabastecer-se de água e víveres. Fluxos e refluxos eram constantes, condicionados pela situação dos mercados local, regional e internacional, que alimentavam numerosa frota, de grandes e pequenas embarcações. (...) Reabastecer navios e tripulações tornou-se, por conseguinte, uma das funções de Salvador.”

Era um porto de tamanha importância que, na primeira metade do século XIX, ainda concorria com o porto do Rio de Janeiro⁷³. Posteriormente, sobretudo em razão da decadência da economia açucareira, sua importância foi declinando, atingindo, a partir de meados da década de 1850, patamares inferiores a 20% do total da navegação de cabotagem do país, como mostra a tabela abaixo:

⁷² TAVARES, Luís Henrique Dias. *História da Bahia*. 10^a ed., São Paulo/Salvador: UNESP/EDUFBA, 2001. p. 197.

⁷³ CÂMARA, Antonio Alves. *A Bahia de Todos os Santos Com Relação aos Melhoramentos de Seu Porto*. Rio de Janeiro: H. Lombaerts & Comp., 1890. p.5.

Tabela 5: Participação do porto da Bahia no total da navegação de cabotagem nacional (1850-1887) (em toneladas).

Exercício	Brasil (Total)	Bahia (Total)	%
1850-1851	681.620	138.731	20,4
1855-1856	698.112	120.092	17,2
1860-1861	1.214.120	128.657	10,6
1865-1866	1.182.823	130.430	11,0
1876-1877 ⁷⁴	3.185.655	529.552	16,6
1887-1888	3.617.111	410.440	11,3

Fonte: Tabela adaptada pelo autor do original. Ver: BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional – 1ª Etapa: 1850-1889 – Anexo Estatístico*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1978 c.

A Província da Bahia, ao longo do século XIX, enfrentou várias crises que impediram o seu porto de retomar o papel de destaque que tivera no passado. Dentre essas crises, porém, nenhuma se revestiu de maior importância do que a decadência da economia açucareira, afinal, tratava-se do principal produto da província e, que, por muito tempo, fora o precípuo das exportações brasileiras.

O declínio da atividade açucareira no Brasil e, especificamente, na Bahia⁷⁵, ocorreu devido à queda dos preços internacionais em razão da ampliação da oferta mundial do produto. Contribuíram para isso, a concorrência do açúcar antilhano e cubano que possuíam processos mais eficientes de produção e o crescimento do açúcar de beterraba europeu. Os métodos rudimentares empregados pela maioria dos engenhos brasileiros, principalmente baianos, resultaram na produção de uma mercadoria de qualidade inferior, o que a desvalorizava no momento da sua

⁷⁴ Após o exercício de 1865-1866, a série fica incompleta, apresentando apenas os resultados de mais seis exercícios para um intervalo de 20 anos, ou seja, até 1888, o que impede uma análise mais segura. Desse modo, escolhi o primeiro exercício (1876-1877) após uma lacuna que vai desde 1866-1867 até 1875-1876, e o último exercício existente para o período imperial, que foi o de 1887-1888. Ver: BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional – 1ª Etapa: 1850-1889 – Anexo Estatístico*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1978 c.

⁷⁵ A Bahia ocupava o segundo lugar dentre as províncias que exportavam o açúcar com uma participação no montante total exportado que declinou de 43,6% em 1850 para 21,8% em 1875. O primeiro lugar pertencia a Pernambuco, que manteve sua participação praticamente inalterada ao longo de, pelo menos, 20 anos do século XIX, pois, em 1855 representava 51,4% da soma total, e em 1875, 47,8% (Tavares, Purificação, 1978a: 24).

comercialização. Em decorrência dessa situação, a sua participação, na pauta de exportações da Província da Bahia, declinou durante a segunda metade do século XIX, conforme mostra a tabela abaixo:

Tabela 6: Participação dos principais produtos na pauta de exportações da Bahia (1850-1880).

Anos	Açúcar (%)	Fumo (%)	Cacau (%)	Café (%)	Algodão (%)	Diamante (%)	Outros (%)
1850	69,8	12,6	0,5	4,6	3,3	3,6	5,6
1855	49,4	12,7	0,9	8,0	2,0	15,2	11,8
1860	32,0	18,3	2,4	12,0	0,1	15,0	20,2
1865	36,5	20,4	1,1	9,0	20,0	7,2	5,8
1870	38,8	28,6	2,0	5,6	9,2	5,1	10,7
1875	20,4	40,7	2,4	23,3	0,3	2,8	10,1
1880	42,3	22,4	5,6	15,4	-	-	-

Fonte: Tabela adaptada pelo autor do original. Ver: Tavares, Purificação, 1978a: 24.

Embora o açúcar ainda fosse o principal produto de exportação da província, seu declínio era inquestionável. Em 1850, representava, aproximadamente, 70% do total comercializado pela Bahia; depois, quando ocorreu a peste da cana-de-açúcar, experimentou uma queda que chegou a alcançar o patamar de 20,4% das exportações. Sua recuperação somente aconteceu quando a moléstia da cana foi controlada, mas, mesmo assim, jamais voltou a atingir os patamares da primeira metade do século XIX. Algumas tentativas de modernização da lavoura canavieira foram feitas, a partir de 1879, através da instalação dos engenhos centrais; porém, fracassaram, devido à baixa produtividade das lavouras e à qualidade inferior das matérias-primas fornecidas.

Apesar da decadência da economia açucareira e das crises que a província enfrentou ao longo do oitocentos⁷⁶, o porto de Salvador ainda manteve um papel de relativa importância dentro do cenário nacional. As características geográficas favoráveis mencionadas com relação à Baía de Todos os Santos e ao seu porto,

⁷⁶ As crises enfrentadas pela Província da Bahia serão abordadas posteriormente.

constituíam-se em um atrativo à navegação, mas nem tudo era perfeito. As embarcações que adentravam a baía tinham que tomar algumas precauções, principalmente no que se refere ao intenso movimento de barcos dos mais variados tipos e aos baixios que existiam ao longo da enseada que abrigava o porto. Recifes e bancos de areia eram obstáculos à navegação na região, principalmente se a embarcação fosse movida à vela, pois moviam-se com menor velocidade e dependiam das ações dos ventos para efetuar manobras, o que aumentava os riscos de serem abalroadas, ou mesmo, naufragadas. O navegador que conhecesse os escolhos do lugar e tivesse a perícia para evitá-los, não teria maiores dificuldades para ancorar no porto.

Devido ao intenso fluxo de embarcações, os navios eram obrigados a tomar cuidado ao descerem suas âncoras a fim de evitar que elas se entrelaçassem com as de outro barco. Também ocorria da embarcação ter de ancorar a uma distância maior do cais, o que causava desconforto para o desembarque de passageiros e dificultava o transporte das cargas. Nessas situações, as vantagens do porto ter águas calmas e ausência de ventos de maior intensidade traziam uma compensação aos navegantes, principalmente, antes da introdução da navegação a vapor, quando as viagens eram mais demoradas, assim como o tempo de permanência no porto. Por exemplo, a duração média de uma viagem entre Lisboa e a Bahia era de, aproximadamente, dois meses e alguns dias, e o tempo de permanência no porto era algo em torno de um a três meses (Mattoso, 1978: 64). O período prolongado que a embarcação ficava no porto era para que fossem feitas as reparações necessárias e para esperar os melhores ventos e as melhores condições climáticas para a navegação.

Como se já mencionou, com o surgimento das embarcações movidas a vapor, durante o século XIX, a duração das viagens teve uma redução significativa. Por exemplo, uma viagem entre a cidade de Southampton na Inglaterra e o Rio de Janeiro – portanto, um percurso, inclusive, maior do que entre Lisboa e Salvador – durava cerca de 28 a 30 dias⁷⁷. Além da redução na duração das viagens, a introdução da navegação a vapor encurtou o tempo de permanência das embarcações no porto. Se,

⁷⁷ EL-KAREH, Almir Chaiban. *Op. cit.* 2003. p.41.

durante os séculos XVII e XVIII, esse tempo de permanência ficava entre um e três meses, depois dos vapores, esse período passou a ser de, no máximo, 15 dias⁷⁸.

A precariedade das vias terrestres, principalmente os caminhos do sertão, dificultavam as relações comerciais entre as diversas vilas da Província, assim como o abastecimento da capital. Diante desse quadro, o papel desempenhado pela Baía de Todos os Santos era essencial, pois, através dela, Salvador se abastecia da maior parte dos gêneros alimentícios e dos produtos destinados à exportação. As mercadorias, vindas de outras regiões do império, ou de outras nações, que chegavam à capital com destino às cidades ou vilas do interior, utilizavam principalmente suas águas em direção às localidades do Recôncavo, pois essas eram o principal elo de ligação com todo o interior da Província da Bahia. A partir delas, as mercadorias eram conduzidas pelos almocreves até seus destinos. Assim, num intenso movimento diário, os saveiros de carga, de pesca, jangadas a remo e à vela, canoas e barcaças cruzavam suas águas, carregando mercadorias ou conduzindo passageiros, vindos de diversos pontos da Província para o porto de Salvador e vice-versa. Mattoso (1978: 73) tratou desse aspecto, afirmando que:

“Essa intimidade vivida por Salvador, a capital, com a sua hinterlândia próxima e seus portos mais afastados, tinha por elo principal o mar pois eram precárias ou inexistentes as vias terrestres.”

Em meados do século XIX, o porto de Salvador continuava a importar, por via marítima, mercadorias que vinham tanto do norte quanto do sul do país, além do exterior, e a exportar, também, pelo mar, todas as mercadorias originárias da Província. Gêneros que iam desde o açúcar, fumo, algodão, couros, madeiras, aguardente, destinados à exportação, até farinha de mandioca, arroz, feijão, milho, carne seca, dentre outros, destinados ao abastecimento da população da capital. Neste cenário de dependência excessiva da navegação, para que o fluxo do comércio continuasse com uma certa regularidade, surge, nas águas da Província da Bahia, a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor.

⁷⁸ MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Op. cit.* p. 71.

2.2. ORIGEM E FALÊNCIA DA PRIMEIRA COMPANHIA BAHIANA

Conforme foi mencionado no tópico anterior, um dos problemas mais sérios e enfrentados pela Província da Bahia era a precariedade das vias terrestres. O péssimo estado de conservação das estradas carroçáveis, a lentidão e a baixa capacidade de transporte de mercadorias das tropas de muares, eram obstáculos ao desenvolvimento econômico da região. As embarcações a remo e à vela amenizavam a situação, transportando passageiros e realizando o escoamento da produção; mas, como já foi abordado anteriormente, não era um transporte regular, seguro e pontual. Dependia das forças da natureza ou do homem, o que reduzia sua eficiência. Então, fazia-se necessário tornar as vias de comunicação entre as diversas localidades da Província mais eficientes, a fim de facilitar as relações mercantis e estimular o progresso e dinamização da economia regional.

Diante de um cenário assim, a navegação a vapor parecia ser a solução para mitigar o problema, pois poderia realizar a interligação entre o porto da capital e outros situados tanto no Recôncavo, quanto ao longo da costa, facilitando, assim, o escoamento da produção de diversas localidades da Província. Afinal, devido às dificuldades para transportar as mercadorias pelas vias terrestres até Salvador, a maioria das vilas e cidades do interior poderia conduzir seus produtos até a vila ou cidade costeira mais próxima que fosse servida pela navegação a vapor.

Uma alternativa aos caminhos terrestres era a utilização das vias fluviais, onde pequenas embarcações conduziam as mercadorias até a última localidade banhada por um trecho navegável do rio. Desde a promulgação da lei de 13 de maio de 1808, determinando a abertura dos rios à navegação, que o governo visava a estimular a ocupação dos espaços no interior do país, alargar as fronteiras agrícolas e facilitar o escoamento da produção por meio da navegação fluvial⁷⁹.

O uso dos rios, porém, como via para o transporte de pessoas e mercadorias também não era muito eficiente em razão dos diversos obstáculos à navegação, como

⁷⁹ ESPINDOLA, Haruf Salmen. *Sertão do Rio Doce*. Bauru: EDUSC, 2005.

terrenos acidentados, cursos interrompidos por saltos e corredeiras, leitos pouco profundos para a passagem segura das embarcações, presença constante de pedras, etc. Na maioria das vezes, a navegação fluvial era utilizada, apenas, em pequenos trechos, sendo necessário usar as vias terrestres para a continuação da viagem.

Assim, a introdução da navegação marítima a vapor revestia-se de grande importância, pois era a forma mais segura e eficiente de melhorar as comunicações na província. A primeira tentativa, como se viu, foi feita em 1819, com uma embarcação a vapor trazida da Inglaterra por Felixberto Caldeira Brant, depois Marquês de Barbacena, e instalada numa embarcação com casco de madeira, construída no estaleiro da Preguiça⁸⁰. A viagem inaugural ocorreu no mesmo ano, mas a empreitada não foi bem sucedida, logo deixando de existir.

Alguns anos mais tarde, porém, estimulado pelo decreto imperial de 07 de novembro de 1835, que isentava de taxas a aquisição de máquinas, barcos, instrumentos, dentre outros, desde que utilizados para o serviço da navegação num prazo de cinco anos⁸¹, foi retomado o projeto de empreender a navegação a vapor nas águas da Bahia. Assim, em 1.º de março de 1836, a presidência da Província, através da Resolução Provincial n.º 22, concedeu a João Diogo Sturtz o privilégio de exclusividade para a constituição de uma empresa que oferecesse o serviço regular de navegação a vapor⁸². Esse homem era um representante de capitalistas ingleses que, anteriormente, havia trabalhado na tentativa de estabelecer uma companhia de navegação no Rio Doce, na Província de Minas Gerais. Na ocasião, não teve sucesso devido à rejeição da população mineira à presença de britânicos no empreendimento⁸³.

Na Província da Bahia, não houve esse tipo de entrave com relação aos ingleses; apenas, atrasos de natureza burocrática, que retardaram o início das atividades da

⁸⁰ ALMEIDA, Rômulo. *Traços da História Econômica da Bahia no Último Século e Meio*. Salvador: Revista de Economia e Finanças, 1951. (Textos sobre Economia Baiana). p.4.

⁸¹ ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *A Companhia Pernambucana de Navegação*. Recife: UFPE, 1989. (Dissertação de Mestrado). p.163.

⁸² APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5023. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 19/01/1841.

⁸³ ESPINDOLA, Haruf Salmen. *Op. cit.* p. 349-355.

companhia. Assim, somente no começo do ano de 1839, com a chegada a Salvador de quatro barcos a vapor vindos da Inglaterra, teve início o serviço da Companhia Bahiana. O presidente da Província Thomaz Xavier Garcia de Almeida, na sua fala, no dia da abertura dos trabalhos legislativos da Assembléia Provincial, assim se referiu à chegada dos vapores⁸⁴:

“(...) o Commercio e Agricultura, a quem a revolução fez dar um passo retrogrado, continuão no seu movimento regular, e progressivo, em o qual devem ser efficazmente auxiliados pela introdução da navegação á vapôr, essa potência que, depois da Imprensa e da Bussola, tem feito as maiores conquistas do mundo conhecido! He em virtude da Lei n.º 22, pela qual foi este privilégio concedido a João Diogo Sturtz, que se acha incetada a sobredita empreza, por quatro barcos aqui chegados dentro do tempo da prorrogação por vós concedida o anno passado, e nos termos do contracto, que vos deve ter sido apresentado, e do qual tereis observado que o governo estipulando a conducção e transporte gratuito das pessoas e objectos do serviço publico, tem economisado a despeza que d’antes se fazia, com destacamentos de tropas para o Reconcavo, remessa de presos, recrutas e Estafetas, dando de mais uma garantia ao socego publico; pela facilidade e promptidão com que se pode acudir a qualquer ponto, onde por ventura haja de ser perturbada.”

O presidente da Província demonstrou, na sua fala, preocupação com a manutenção da ordem e do sossego público. A citação referente ao envio de destacamentos de tropas e remessa de recrutas para o Recôncavo com o objetivo de evitar que o sossego público fosse perturbado, permite inferir que a concessão do serviço de navegação a vapor, fornecido pelo governo provincial, tinha como interesse não somente o melhoramento das relações comerciais entre as diversas regiões da Bahia, mas também a manutenção da ordem institucional.

⁸⁴ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Thomaz Xavier Garcia de Almeida n’ Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 02/02/1839. p. 4.

Essa preocupação era justificada em razão do período de rebeliões pelo qual o país estava passando. Afinal, desde os primeiros anos do período regencial, que durou de 1831 a 1840, o Brasil vivenciava insurreições em diversas regiões do seu território. Na Província do Grão-Pará eclodiu a Revolta dos Cabanos ou Cabanagem (1833-1836), no Rio Grande do Sul, estava ocorrendo a Farroupilha (1835-1845) e, na Província do Maranhão, acontecia a Balaiada (1838-1841). Na Província da Bahia ocorreram a Revolução Federalista (1832/1833), a Revolta dos Malês (1835) e a Sabinada (1837/1838).

Todas essas rebeliões aconteceram durante um período de instabilidade política no país. Como se sabe, desde a abdicação de D. Pedro I que a unidade do país estava ameaçada. As províncias que ficavam distantes do centro das decisões políticas no Rio de Janeiro, iniciaram movimentos que buscavam o máximo de autonomia em relação à capital do Império. Existiam, nessas revoltas, motivações locais ou regionais particulares a cada uma delas, mas a causa essencial era a busca por maior atenção do poder central.

O momento de enfraquecimento das principais autoridades do país, representadas nas figuras dos regentes, traduziu-se em um período propício para a eclosão dessas insurreições, que mostraram claramente suas insatisfações que variaram de região para região. Por exemplo, na Cabanagem, havia um forte sentimento lusófono e de apoio a D. Pedro II, além de reivindicações sociais. Já no caso da Guerra dos Farrapos, um dos principais fatores de descontentamento era a política tributária do governo imperial⁸⁵. Não havia um interesse separatista nessas revoltas; apenas, o anseio de um tratamento melhor por parte do governo:

“Enquanto a Cabanagem se extrema em reivindicações sociais, a Sabinada dirige seus ataques à centralização imperial, até tocar o separatismo provisório, feridos os rio-grandenses-do-sul com as medidas tributárias imperiais que arredavam do mercado interno os produtos do sul, com vantagem à importação platina. As províncias,

⁸⁵ BASILE, Marcello Otávio N. de C. *O Império Brasileiro: panorama político*. In: LINHARES, Maria Yedda (org.). *História Geral do Brasil*. 9^a ed., Rio de Janeiro: Campus, 2000.

desprezadas pela corte, curtindo o exílio dentro do país, e insatisfeitas com a Regência, reagem, não para se separar ou tornar-se independentes – situação reclamada ou imposta como tática de luta sob a promessa de retorno à união, uma vez vencedora a causa – mas para gozar de maior proteção do centro.”⁸⁶

Fazia-se, então, necessário organizar o Estado Nacional soberano. Para isso, a centralização político-administrativa era imprescindível. Para o governo imperial era importante desenvolver as comunicações entre o centro político do país e as províncias para estabelecer e fortalecer a unidade nacional. A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor⁸⁷, já mencionada anteriormente, surgiu para reduzir as distâncias entre todas as capitais marítimas das províncias do Império e exercer um papel de destaque na busca pela centralidade do poder monárquico, por se constituir em um instrumento de implementação das decisões políticas do governo. Através dela, haveria maior celeridade na divulgação de notícias, acordos, tratados; enfim, de tudo o que estivesse relacionado às ações do governo brasileiro. As companhias de navegação a vapor que operavam em regiões específicas do território nacional também contribuíram nesse processo, como aponta o historiador Almir Chaiban El-Kareh⁸⁸:

“O papel das companhias de navegação a vapor, neste processo de unificação política, foi primordial. Destas, a mais importante foi, sem dúvida, a Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor. A introdução da máquina a vapor vinha revolucionar toda a sociedade. Transportes mais rápidos e eficientes de mercadorias e passageiros diminuía os tempos de percurso e as distâncias, e afetavam não só a vida econômica e social, estimulando o comércio, o turismo e as migrações; mas, também os valores e costumes dos povos e suas ideologias, além de possibilitar ações políticas e militares de maior alcance, mais rápidas e eficazes.”

⁸⁶ FAORO, Raymundo. *Os Donos do Poder*. 12.^a ed., São Paulo: Globo, 1997. Vol. 1, p.320/321.

⁸⁷ EL-KAREH, Almir Chaiban. *Op. cit.* 2002.

⁸⁸ Idem, p.10.

Durante a década de 1830, no caso específico da Província da Bahia, havia ocorrido a Revolução Federalista em 1832/1833 com movimentos armados em São Félix e Cachoeira (1832) e no Forte do Mar em Salvador (1833). A Revolta dos Malês, que foi a mais destacada sedição escrava ocorrida na Bahia, aconteceu em 1835 e, alguns anos depois, em 1837, ocorreu a Sabinada⁸⁹. Com exceção da Revolta dos Malês, as outras insurreições baianas tinham inspirações federalistas.

O surgimento da Companhia Bahiana, neste período, portanto, vai além das motivações econômicas relacionadas a maiores possibilidades de incremento das atividades produtivas e mercantis. Existiam motivações, também, de ordem política e social. Tratava-se, então, de uma estratégia do governo da Província, para auxiliar o governo Imperial na busca pela paz e unificação de todo o território nacional através do fortalecimento da centralidade dos poderes político e administrativo do país. Poucos anos após a criação da companhia, esse período de revoltas arrefeceu, não sendo necessária a utilização dos vapores para a finalidade de conter insurreições. Seus objetivos, então, limitaram-se a promover a melhoria nas comunicações, através do aperfeiçoamento do transporte de cargas e passageiros, contribuindo, assim, para dinamizar a economia provincial.

Por outro lado, na fala do então presidente da Província Thomaz Xavier Garcia de Almeida, há um trecho em que ele trata dos benefícios que o surgimento da Companhia Bahiana de Navegação a Vapor trouxe aos cofres públicos com a estipulação no contrato da gratuidade na condução e transporte de pessoas e objetos relacionados ao serviço público. Graças a essa cláusula, a Província estava economizando na despesa com o deslocamento de tropas para o Recôncavo, na remessa de presos, de recrutas e das pessoas que trabalhavam nos correios; porém, a Companhia Bahiana não estava recebendo do governo provincial auxílio financeiro, através de uma subvenção, para realizar o serviço.

Além dessa gratuidade no transporte de passageiros e objetos relacionados a serviços do governo e à ausência de pagamento de subsídio, ainda existiam casos de

⁸⁹ TAVARES, Luís Henrique Dias. *Op. cit.* p. 261-264.

abuso de poder, praticado pelos soldados a serviço da Província. Armand Hadfield Wood, agente da Companhia Bahiana, em uma correspondência enviada à presidência da Província no dia 20 de abril de 1839, apresentou uma queixa de que os soldados transportados a serviço do governo, estariam obrigando os funcionários da companhia a permitirem que suas mulheres também viajassem gratuitamente. O referido agente da companhia pediu ao governo provincial que tomasse providências contra o abuso praticado pelos soldados. Nessa mesma correspondência, ele acrescentou que a prosperidade da Companhia Bahiana era do interesse de toda a população da Província e que a empresa vinha lutando contra todos os embaraços inerentes ao desenvolvimento do serviço – portanto, precisava do apoio do governo e da sociedade⁹⁰.

O apoio do governo a que se referia o agente era, principalmente, de natureza pecuniária; contudo a presidência da Província da Bahia não demonstrava o menor interesse em auxiliá-la nesse sentido. Para o governo, a concessão do privilégio de exclusividade na prestação do serviço da navegação a vapor já era suficiente, pois tratava-se de uma garantia ao empreendedor de que poderia realizar sua atividade sem o risco da concorrência. Ao contrário dessa postura da administração pública baiana, o governo imperial brasileiro, além do privilégio de exclusividade, estava auxiliando a Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, desde seu início em 1836, com uma subvenção de oito contos de réis mensais⁹¹, portanto, 96:000\$000 réis por ano.

Em 19 de janeiro de 1841, de acordo com a resolução da Assembléia Legislativa Provincial de nº 126, datada de 20 de maio de 1840, a Companhia Bahiana e a presidência da Província da Bahia assinaram um novo contrato para a prestação do serviço do transporte fluvial e marítimo a vapor⁹² que começava delimitando,

⁹⁰ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 20/04/1839.

⁹¹ EL-KAREH, Almir Chaiban. *Op. cit.*, 2002. p.14.

⁹² O primeiro contrato assinado entre a Companhia Bahiana e o governo provincial não foi encontrado na documentação. Porém, este segundo contrato foi assinado apenas cinco anos após o primeiro, com o intuito de realizar alterações no original. Ver: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5023. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 19/01/1841.

geograficamente, os trechos que compreendiam as linhas interna e externa que iriam ser exploradas pela Companhia Bahiana.

A navegação interna compreendia todas as águas do Recôncavo entre a Fortaleza da Barra e o rio Jaguaripe. Tratava-se do trecho a ser explorado pela Companhia Bahiana que servia às localidades pertencentes à Baía de Todos os Santos e aos principais rios que nela desembocam. Esta possui duas entradas: uma oriental, formada pela ponta de Santo Antônio a leste, e pela ilha de Itaparica a oeste, com 4,75 milhas náuticas de largura; outra, ocidental ou barra falsa, que envolve a ilha e o continente na embocadura do rio Jaguaripe. Desse lado, possui menos de duas milhas na sua parte mais estreita⁹³(ver Mapa 1).

A navegação externa compreendia todo o litoral da barra fora entre os limites norte e sul da Província. A costa da Bahia é a mais extensa do Brasil, com 155 léguas, estendendo-se desde o Rio Real, ao norte, até o rio Mucuri ao sul. Assim, no trecho norte da linha externa da Companhia Bahiana, o limite de concessão do serviço da navegação a vapor era o porto de Abadia, quase na foz do Rio Real, na divisa com a Província de Sergipe. No trecho sul da linha externa era a localidade de Porto Alegre, na foz do rio Mucuri⁹⁴, na divisa com a Província do Espírito Santo (ver Mapa 2).

O contrato estabelecia que o privilégio de exclusividade da navegação, concedido à Companhia Bahiana, tinha duração de 35 anos contados a partir de 1^o de Janeiro de 1840. Acrescentava, ainda, que a companhia tinha um prazo de dois anos para atingir a quantidade de cinco barcos próprios; caso contrário, perderia o privilégio. No caso de necessidade de reparação de uma embarcação, o prazo era de 10 meses, caso o conserto não pudesse ser feito no país, o que normalmente ocorria.

O artigo 4^o dispunha que, enquanto a concorrência e a necessidade não exigissem, a navegação interna seria de três viagens por semana para Cachoeira, duas viagens por semana para Santo Amaro e uma para Nazaré, passando pela ilha de

⁹³ MESQUITA, Elpídio de. *Op. cit.*, p.60/61.

⁹⁴ Idem. p.63-68.

Itaparica. A escolha dessas localidades era explicada pela sua importância econômica na região do entorno da Baía de Todos os Santos.

Cachoeira, banhada pelo rio Paraguassú, era considerada um centro econômico regional, além de importante zona produtora de açúcar e fumo. Possuía ligação com todo o sertão do oeste baiano, servindo de entreposto comercial tanto para as mercadorias que chegavam da capital com destino a outras localidades no interior, quanto para escoar a produção de diversas vilas deste interior⁹⁵. Era o último trecho navegável pelo rio para as embarcações oriundas da Baía de Todos os Santos, situação que favoreceu o seu desenvolvimento.

Santo Amaro era uma cidade localizada no centro de um vale extenso e fértil formado pelos rios Camurugipe, Ipojuca, Subaé, Sergi e Sergi-mirim. Possuía vários engenhos de açúcar, produzia aguardente e também servia de entreposto comercial entre Salvador e as diversas localidades do sertão baiano. Os vapores navegavam pelo rio Sergi, para chegarem até a cidade⁹⁶.

Nazaré, banhada pelo rio Jaguaripe, era um importante centro econômico do Recôncavo baiano, que produzia principalmente açúcar e fumo⁹⁷. A historiadora Virlene Moreira (2002: 10) assim se referiu a essas três localidades:

“Não por acaso, elas eram as cabeças dos núcleos econômicos respectivos, exercendo o papel de grandes centros de distribuição para essa região e boa parte do sertão das mercadorias vindas do porto de Salvador. Assim, possuíam também o papel de coletar os produtos que seriam enviados para a capital da Província.”

A vila de Itaparica, localizada na ilha de mesmo nome e pertencente à comarca de Nazaré, seria ponto de escala nas viagens para esta cidade. Era uma localidade de

⁹⁵ FERREIRA, Manoel Jesuino. *A Província da Bahia – apontamentos*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875. p.89.

⁹⁶ Idem.

⁹⁷ Ibidem.

agricultura e comércio; entretanto, sua importância maior estava no atendimento aos doentes beribéricos, que a procuravam buscando tratamento da doença⁹⁸.

Com relação ao serviço da navegação externa, este só seria obrigatório após dois anos, tempo para a empresa se estruturar melhor financeiramente; pois a maioria das cidades e vilas localizadas no litoral da barra fora da Província ainda possuía economias incipientes o que tornava as viagens dos vapores mais incertas quanto aos resultados. Após esse prazo, a companhia teria de realizar pelo menos uma viagem por mês.

Não foi por acaso que a navegação a vapor para essas regiões estava sendo implementada. O objetivo era contribuir para tirá-las do atraso econômico em que se encontravam; porém, a presidência da Província sabia que tinha de agir com cautela. Afinal, não poderia exigir da companhia a realização de muitas viagens para essas localidades, pois o risco do tráfego de passageiros e mercadorias ser insuficiente para cobrir as despesas das viagens, era elevado, dificultando, assim, a própria manutenção geral do serviço da navegação a vapor, principalmente, como se viu, porque o próprio governo não estava auxiliando com o pagamento de subvenções.

Convém lembrar que os prejuízos que, porventura, fossem ocasionados pelo baixo fluxo da linha externa, seriam repassados para o preço dos fretes e passagens da linha interna, o que certamente prejudicaria o movimento neste trecho. Desse modo, o governo fez poucas exigências para a navegação na linha externa, mas decidiu colocar no contrato que, uma vez iniciadas as viagens, a multa que a companhia deveria pagar por cada viagem não realizada era de 100\$000 réis, visando, pelo menos, a impedir que a empresa deixasse de realizar o número mínimo de viagens acordadas.

Em outro artigo, o contrato determinava que a descarga das mercadorias na Alfândega, trazidas nos vapores da Companhia Bahiana, tinha preferência com relação às demais embarcações. A exceção ficava apenas com relação aos vapores da Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor que, por determinação do governo

⁹⁸ CARIGÉ, Eduardo. *Geographia Physica e Politica da Provincia da Bahia*. Bahia: Imprensa Economica, 1882. p.82.

imperial, tinham preferência em todos os portos do país devido à sua importância estratégica, informada anteriormente.

O contrato, também, estabelecia que a companhia era obrigada a mandar seus funcionários buscarem em terra as malas e ofícios do correio, assim como efetuarem a imediata entrega, inclusive das cartas avulsas. Caso a empresa descumprisse essa cláusula, pagaria por cada vez a multa de 100\$000 réis, o que não era pouco, pois, segundo o jornal *O Mercantil*, datado de 26 de maio de 1848, a arroba do açúcar de primeira qualidade estava cotada a 1\$800 réis, portanto, a multa equivalia a, aproximadamente, 56 arrobas deste açúcar⁹⁹.

O artigo 8º tratava da questão da segurança pública, afirmando que a navegação a vapor não poderia ser interrompida a não ser em caso de perturbação da ordem. O artigo seguinte previa que se fosse necessário utilizar os vapores para o serviço público, a companhia era obrigada a cedê-los. Ressaltava, porém, que o Estado pagaria pelo seu uso, além de se responsabilizar pelas avarias que, porventura, viessem a ocorrer.

Uma mudança na atitude do governo com relação à companhia é percebida no artigo 10º, em que ficava estabelecido que os vapores deviam transportar, gratuitamente, as malas, ofícios e o dinheiro, mas somente três pessoas a serviço do governo. Caso fosse necessário o envio de tropas, os soldados pagariam a mesma tarifa dos passageiros que viajavam na parte da ré. As passagens, normalmente, eram divididas em duas categorias: ré e proa. Os passageiros que viajavam na ré pagavam menos. O contrato estabelecia que a companhia pagaria uma multa de 10\$000 réis por cada soldado não transportado e somente ficaria isenta da multa, se o soldado tivesse chegado após o horário previsto para o embarque.

⁹⁹ Embora o preço do produto informado se refira a sete anos após a assinatura do contrato, serve como comparação somente para ilustrar o que significava o valor da multa, pois não foram encontrados preços de mercadorias para datas mais próximas. Para outras informações deste jornal citado ver: APEB. Seção de Microfilmagem. Jornais Diversos. *O Mercantil*. Microfilme: 2. Flash: 13. Documento datado de 26/05/1848.

No momento do embarque, enquanto tivessem soldados para serem admitidos a bordo, os outros passageiros não poderiam entrar no navio. Essa prioridade para os soldados reforça a idéia da preocupação com a manutenção da ordem devido à época de rebeliões que o país ainda vivia, conforme já mencionado anteriormente. Os objetos de guerra não seriam transportados gratuitamente e o dinheiro transportado pela companhia ficava sob a responsabilidade de agentes do governo.

Além do privilégio da navegação por 35 anos e a mudança no contrato com relação ao embarque gratuito de tropas, o governo colaborou com a companhia, concedendo-lhe marinhas para a construção de cais de embarque e desembarque, estaleiros, docas, armazéns de depósitos, oficinas e fábricas de fundição; entretanto, não menciona, em nenhum momento, qualquer tipo de subvenção à Companhia Bahiana.

No final do contrato, a companhia se comprometia a utilizar aprendizes a bordo dos seus vapores, nas suas oficinas e estaleiros, e a dar preferência aos órfãos educados no Colégio de São Joaquim. Também ficava estabelecido que não poderia passar para outra companhia o privilégio concedido pelo governo provincial.

Por fim, no último artigo, o contrato estipulava que as questões, envolvendo qualquer uma de suas cláusulas, somente poderiam ser decididas pelo governo da Província. Caberia recurso por parte da companhia à Assembléia Provincial, com exceção da punição de perda do privilégio por não atingir em dois anos a quantidade de cinco barcos, pois, caso isso ocorresse, não seria admitida a possibilidade de recurso por parte da empresa.

O governo da Província da Bahia não foi tão rigoroso na questão relativa à meta de cinco vapores após dois anos de vigência do contrato, pois, em um documento datado de 20 de março de 1844, os agentes da Companhia Bahiana agradeceram à Assembléia Provincial por ter decidido pela prorrogação do prazo em 18 meses para que atingissem a meta. Acrescentaram que antigos diretores e agentes da empresa criaram problemas que dificultaram o progresso da companhia:

“Em apoio de sua pretensão os Supp^{es} allegão os notorios gravames, e contrariedades, com q. ainda a Companhia lucta, não só pela serie de demandas suscitadas pela ineptidão e prevaricação de alguns seus directores primitivos, como também pela manhosa detenção com que seus ex-Agentes deteêm em si avultados fundos, o q. tudo, tendo sido presente a esta Assembléa em o anno próximo passado deo lugar a que em sua sabedoria houvesse p^r bem prorrogar por mais 18 mezes, que hão de findar-se em 19 de Julho do anno corrente, o prazo dentro do q^l devia apresentar 5 barcas.”¹⁰⁰

Quando a empresa iniciou suas atividades em 1839, conforme se viu, contava com quatro vapores. A direção da companhia ficava a cargo da agência de um cidadão inglês chamado Armand Hadfield Wood. Os novos agentes que assumiram no lugar dele estavam acusando-o de inepto e de ter administrado mal a Companhia Bahiana. O único documento encontrado que permite dar continuidade a essa história, trata-se de uma correspondência enviada ao presidente da Província pelo novo agente da empresa, Guilherme Augusto Bieber.

Neste documento, ele apresenta a relação dos vapores e de suas respectivas viagens realizadas desde o início das operações da Companhia Bahiana. Outrossim, esclarece qual o período pertencente à gestão da antiga agência e o período pelo qual a sua agência é a responsável, conforme transcrição abaixo:

“(...) os abaixo assignados Agentes da Companhia Bahiana de navegação por vapores tem a honra de junto com esta, apresentar a V. Ex.^a a relação individuada das viagens dadas pelos Vapores da Companhia, des do principio da sua instituição em 1839 ate fins de Setembro do anno corrente, relevando notar que o periodo de Janeiro de 1839 ate 18 de Abril de 1842 pertence à Agencia de Armando y C.^a e d’então p^a cá aos abaixo assignados. Deos Guarde a V. Ex.^a .

¹⁰⁰ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5023. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 20/03/1844.

Bahia Escritorio da Comp^a 24 de Outbr^o 1845. Guilherme Augusto Bieber e C.^{as},¹⁰¹

Uma tabela foi organizada a partir das informações prestadas pelo agente da companhia Guilherme Augusto Bieber. As viagens foram praticamente limitadas às três localidades do Recôncavo, determinadas em contrato, que eram: Cachoeira, Santo Amaro e Nazaré (ver Mapa 3).

Esporadicamente, foram operacionalizadas viagens para lugares não contemplados inicialmente no contrato, como Maceió e o Rio de Janeiro. Não foram encontradas explicações que justificassem a realização dessas viagens específicas. Na tabela abaixo, portanto, constam os vapores da Companhia Bahiana e a quantidade de viagens dadas anualmente.

Tabela 7: Relação dos vapores da Companhia Bahiana e a quantidade de viagens realizadas entre 1839 e 1845.

Vapores	Viagens						
	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845
Bahia	120	95	74	42	104	118	59
Catharina	122	63	63	69	32	21	50
Paraguassú							
Todos os Santos	10	0	1	-	-	-	-
São Salvador	8	0	0	-	-	-	-
Caramuru	-	-	-	0	1	65	14
Total	260	158	138	111	137	204	123

Nota: Os quadrados que aparecem com um traço indicam os anos em que o respectivo vapor não aparece na relação da Companhia Bahiana.

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor a partir de um documento. Ver: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5023. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 24/10/1845.

A partir das informações apresentadas na tabela acima, observa-se que o período referente à administração da agência de Armand Hadfield Wood teve um

¹⁰¹ Idem. Documento datado de 24/10/1845.

desempenho decrescente na quantidade de viagens realizadas anualmente. Iniciou o serviço, de fato, com quatro embarcações, mas, em três anos, duas delas sequer realizaram 20 viagens ao todo. O vapor São Salvador, após ter realizado oito viagens no seu primeiro ano, depois, até 1841, não realizou mais nenhuma. Tudo indica que ele ainda pertencia à empresa, mas que, por alguma razão, não estava navegando, o que faz supor que se encontrava em reparo.

O vapor Todos os Santos apresentou desempenho semelhante. Realizou 10 viagens em 1839, permaneceu um ano sem navegar e, por fim, deu mais uma única viagem no ano de 1841, desaparecendo em seguida da relação de embarcações da empresa. Já nesse caso, existe uma pista que permite uma ilação. A última viagem dessa embarcação teria sido dada para o Rio de Janeiro, pois consta na relação uma viagem para a capital do país, embora sem informar o vapor que a realizou. Desse modo, partindo da premissa de que as acusações feitas pelos novos agentes da companhia eram verdadeiras, ou seja, quanto à má administração, inépcia e também, conforme citado de: “(...) manhosa detenção com que seus ex-Agentes deteêm em si avultados fundos (...)”, é possível pensar que esse vapor tenha sido vendido no Rio de Janeiro, e o montante arrecadado tenha sido apropriado, criminosamente, pelos ex-agentes da firma de Armand Hadfield Wood. Como as referências feitas ao assunto no documento são genéricas, não há como comprovar as suspeitas levantadas.

É bom lembrar, todavia, que o Rio de Janeiro, além de ser a capital do império, era o centro financeiro do Brasil; portanto, lá os administradores da companhia teriam mais possibilidades de encontrar interessados em adquirir a embarcação. O que reforça esta ilação é que, na história da companhia, ocorreram situações semelhantes que serão tratadas mais adiante.

Com relação ao outro vapor, o São Salvador, a explicação é mais simples, pois, conforme já dito, ele possivelmente estava sendo consertado. Quando a administração da companhia passou para a agência de Guilherme Bieber, provavelmente foram concluídos os reparos na embarcação. Ao longo da história da empresa verificar-se-á que era comum um barco, após passar um tempo prolongado em manutenção, ter o

seu nome rebatizado quando ocorria o seu retorno à atividade; portanto, é plausível que o vapor São Salvador, após a restauração, ter passado a se chamar Caramuru, explicando, assim, o surgimento de um e o desaparecimento do outro.

Ainda observando a tabela 7, chega-se a conclusão de que em nenhum ano, a meta de viagens estipuladas no contrato foi cumprida, pois, recordando o que este estabelecia, para a localidade de Cachoeira foram estipuladas três viagens semanais, para Santo Amaro, duas e para Nazaré, uma viagem por semana. Para os portos da chamada linha externa, após dois anos de vigência do contrato, deveria ocorrer uma viagem por mês. Considerando que um ano tem 52 semanas, se o vapor fizesse as três viagens semanais para Cachoeira, ao final de um ano deveria cumprir 156 viagens. Para Santo Amaro, o total anual somaria 104 viagens, e para Nazaré 52. A totalidade das três localidades contabilizaria 312 viagens ao ano, sem incorrer no risco de estar contando a mesma viagem duas vezes. Afinal, tratava-se de vapores e trajetos distintos, isto é, para se chegar a uma dessas localidades, o vapor não percorria a mesma rota.

Conforme visto, os anos referentes à administração da firma de Armand Hadfield Wood apresentaram rendimento decrescente na quantidade final de viagens realizadas. O pior ano foi o de 1842, que coincidiu com o período de transição entre as agências. Verifica-se, nos dois primeiros anos da nova administração, um comportamento inverso, isto é, o crescimento gradativo no número de viagens realizadas. Apenas no último ano, o desempenho apresenta uma queda, mesmo levando em consideração que os dados sobre esse ano cobrem, somente, até o mês de setembro, percebe-se que, nos três meses restantes, a companhia não conseguiria suplantiar os resultados do ano anterior.

Levando em conta os problemas gerados durante a gestão da firma de Armand Hadfield Wood e, por sua vez, considerando o esforço que os novos administradores estavam demonstrando em recuperar a credibilidade da Companhia Bahiana, abalada pelo não cumprimento do contrato tanto em relação ao número de vapores, quanto à quantidade de viagens estipuladas, a Assembléia Provincial aquiesceu no

abrandamento da sua obrigatoriedade de possuir cinco vapores. Contribuiu para a decisão o reconhecimento dos deputados de que além dos problemas internos da companhia, a situação econômica da Província da Bahia era desfavorável à realização de novos investimentos naquele momento¹⁰².

A situação econômica da Província da Bahia, na maioria das vezes desfavorável ao longo do século XIX, foi um entrave ao desenvolvimento das atividades da Companhia Bahiana. Afinal, sua economia, que era principalmente voltada para o mercado externo, possuía pouca diversificação na sua pauta de exportações e ainda estava sofrendo com o declínio de seu principal produto, o açúcar. O governo provincial, que estava com recursos exíguos, contribuía para agravar o cenário, pois cobrava, dentre outros impostos, direitos de exportação que variavam de 1% sobre os diamantes, 3% sobre o açúcar, até 6% sobre a aguardente, café, cacau, fumo e algodão¹⁰³, o que inibia a atividade mercantil.

Por outro lado, os hábitos suntuosos de sua elite comprometiam grande parte das importações¹⁰⁴. Produtos, como porcelanas, tecidos, objetos de ouro e prata, chapéus, instrumentos musicais, chegaram a corresponder a quase 82% do total importado pela Província¹⁰⁵. Essa situação gerava desequilíbrios na balança comercial, que constantemente apresentava déficits, conforme será visto no capítulo 4.

O que tornava a situação ainda pior era o fato da economia ser baseada no trabalho escravo e possuir uma população extremamente pobre o que limitava o mercado consumidor. Devido à baixa monetização da economia baiana, havia algumas modalidades de compra e venda. Nas compras à vista, existiam inúmeras negociações ou pechinchas e, nas compras a prazo, o preço a ser pago era ajustado pelo vendedor, o que resultava, freqüentemente, em dívidas para a população da capital a ponto de serem encontradas em testamentos e inventários *post-mortem*¹⁰⁶.

¹⁰² APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5023. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 20/03/1844.

¹⁰³ FERREIRA, Manoel Jesuino. *Op. cit.* p.122.

¹⁰⁴ ALMEIDA, Rômulo. *Op. cit.* p.16.

¹⁰⁵ MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Bahia, século XIX: uma província no Império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992. p.488.

¹⁰⁶ MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Op. cit.*, 1978. p.264.

A precariedade das vias de comunicação terrestres, como se viu, também se constituía num entrave à melhoria do quadro econômico provincial. A maior parte das mercadorias circulava por caminhos em péssimo estado de conservação, sendo carregadas em lombos de burros ou em carros de bois. Isso dificultava o comércio entre as diversas vilas do interior baiano e o escoamento de sua produção, atrasando o próprio desenvolvimento econômico da Província. Essa situação não irá se modificar ao longo do período oitocentista.

Kátia Mattoso, em seu estudo¹⁰⁷, dividiu a economia baiana do século XIX em fases, segundo o critério de Kondratieff¹⁰⁸. O período que vai do surgimento da primeira Companhia Bahiana até a sua falência está inserido num momento de fase B para a economia da Província da Bahia. Segundo a historiadora, esse ciclo durou de 1821 até 1842/45. Nele se inserem as revoltas da década de 1830, que contribuíram para desorganizar a produção, o crédito escasso e a quantidade de moeda de cobre falsa em circulação na Província. No cenário internacional, a Inglaterra pressionava pelo fim do tráfico de escravos. Por fim, o açúcar baiano passou a ser substituído nos mercados europeus pelo açúcar produzido em outras colônias, como o das Antilhas Holandesas e pelo açúcar de beterraba. Era compreensível, portanto, que diante dessa conjuntura, a companhia temesse realizar novos investimentos.

A questão é que, ao longo de todo o período oitocentista, a economia baiana não viveu momentos de prosperidade. Tinha fases de recuperação e de um certo alívio no comércio, mas não passavam de oscilações positivas dentro de um contexto maior de dificuldades econômicas, como coloca Mattoso (1992: 573):

“Em suma, Salvador – e com ela toda a Província – só conheceu, em todo o século XIX, um momento de verdadeira prosperidade: os anos de 1800 a 1821 (...) A longo prazo, a antiga e sempre estreita dependência da Bahia em relação aos mercados externos mostrou-se

¹⁰⁷ MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Op. cit.*, 1992.

¹⁰⁸ Kondratieff – economista e estatístico russo (1892-1930) estudou os ciclos econômicos de longa duração, onde, segundo ele, haveria períodos de ascenso e outros de declínio na economia. Chamava de Fase A os períodos de ascensão, crescimento ou recuperação de uma economia, e Fase B, os períodos de recessão, crise ou declínio.

extremamente desfavorável para a economia da região, cada vez mais restrita ao papel de importadora de produtos alimentares e industriais e exportadora de produtos primários.”

Acontece que a prorrogação do prazo para a realização dos investimentos na aquisição de novas embarcações e, portanto, na ampliação do sistema, retardavam as perspectivas de melhorias na prestação do serviço. Embora a situação econômica da Bahia não estivesse em um período favorável, a sociedade baiana já estava se acostumando com as vantagens da navegação a vapor; assim, as localidades que já desfrutavam dos serviços prestados pela Companhia Bahiana não aceitavam mais ficar sem ele. Os comerciantes de diversos pontos da Província começaram a utilizar os vapores para irem à Salvador realizar negócios, escoar mercadorias, além de estarem se habituando a viajar em horários precisos. Igualmente, os benefícios advindos da navegação a vapor começavam a gerar um aumento da demanda, também, em outras localidades que não eram contempladas pelos vapores.

O governo da Província esperava que, com o passar do tempo, isto acabaria acontecendo. A sociedade, cada vez mais, demandaria o serviço de navegação a vapor, dada sua regularidade, agilidade, pontualidade e segurança, que superava aquele do transporte à vela, até então largamente utilizado. Também entendia que a Companhia Bahiana não poderia se escusar de ampliar seus serviços em razão de crises econômicas, que sempre poderiam acontecer.

Assim, o novo presidente da Província Francisco José de Sousa Soares d’Andrea, começou a se queixar da companhia¹⁰⁹. Lembrou que a navegação externa já deveria ter iniciado as suas atividades e que a concessão do privilégio da navegação nas águas da Província da Bahia por 30 anos tinha, como objetivo, permitir que a companhia se recuperasse dos gastos maiores despendidos nos primeiros anos de atividade. Completou seu discurso deixando bem clara a sua insatisfação com o serviço prestado pela Companhia Bahiana, mencionando, inclusive, a possível

¹⁰⁹ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Francisco José de Sousa Soares d’Andrea n’ Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província no ano de 1846. p. 50/51.

rescisão contratual e acrescentando seu desejo de que a empresa que assumisse a navegação a vapor tivesse uma administração brasileira:

“A navegação interna, não a julgo neste caso, e de qualquer modo que se entenda, o certo he, que a Companhia deve ser obrigada, ou a rescindir o contracto, consentindo-se-lhe a navegação interior, si a quizer, limitado o tempo, até que alguma outra Companhia, Brasileira na administração, se apresente para tomar para si a navegação interna e externa.”

A agência de Guilherme Augusto Bieber, que gerenciava os negócios da Companhia Bahiana, enviou um pedido à presidência da Província solicitando que o contrato não fosse rescindido¹¹⁰. Utilizou os mesmos argumentos já analisados anteriormente, ou seja, que a situação da empresa não era reflexo nem da atual administração, nem da direção em Londres e, sim, devia-se aos agentes e diretores que os precederam na gestão da companhia. Nesse documento acrescentou que a agência de Armand Hadfield & Cia tinha sido “pouco atenciosa” com a empresa, agravando a situação por contar com diretores incompetentes em Londres.

O recém-empossado presidente da Província, Antonio Ignacio d’Azevedo, diferentemente do seu antecessor, não foi sensível ao pedido dos agentes da Companhia Bahiana. Em sua fala proferida no dia 2 de fevereiro de 1847, criticou os serviços prestados pela empresa, informando que o comércio entre Salvador, Cachoeira e Santo Amaro foi prejudicado por terem sido cessadas as viagens semanais que eram feitas para as duas cidades. Em seu discurso, ele fez um breve relato dos problemas relacionados ao transporte a vapor realizado pela Companhia Bahiana e informou da decisão de rescindir o contrato, mencionando uma nova empresa que assumiria o setor:

“Esta companhia faltou desde seo começo à muitas das condições com que se lhe deo o exclusivo. Nunca deo tres viagens por semana a

¹¹⁰ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5023. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 15/06/1846.

Caxoeira, jamais fez duas viagens semanarias a Santo Amaro, foi apenas 3 ou 4 vezes no anno ao Sul da Província devendo ir todos os meses. Depois de successivas e reiteradas infrações do contrato mandou a lei numero 248 que pelos meios legaes se tractasse da rescisão delle para poder se contractar com outra companhia que está prompta a tomar a empresa de navegação a vapor nas aguas da Província. Informa o Procurador fiscal que a causa está proxima a ser julgada. Logo que esteja por sentença irrevogavel extincto o privilegio dado à Companhia Bahiana pretendo contratar esta navegação, cujas condições principaes hão-de-ser – Quanto à parte interna: Darem duas viagens por semana à Caxoeira, huma à Santo Amaro, e huma à Itaparica, Jaguaripe e Nazareth – Ao sul da barra: huma ou duas viagens por mez a Valença – Huma viagem por mez à Camamú, Rio de Contas, Ilheos, Canavieiras, Belmont, Porto Seguro, Caravellas e Porto Alegre. Ao norte: huma viagem mensal à Rio Real, Sergipe, Cotinguiba, e Rio de S. Francisco.”¹¹¹

A Companhia Bahiana de Navegação a Vapor, em sua primeira tentativa de fornecer um serviço regular de transporte fluvial e marítimo, não resistiu, inicialmente, à má administração realizada por parte da primeira agência que a geriu, a qual acabou por reduzir o seu patrimônio e piorar a prestação do serviço durante sua gestão. Situação que foi agravada pelo fato da sua sucessora não ter conseguido recuperar o patrimônio da companhia e estabelecer qualidade ao serviço prestado. É importante recordar, também, o contexto desfavorável da economia baiana, com seu principal produto de exportação – o açúcar – em decadência, sua pauta de exportações pouco diversificada, suas vias terrestres em estado precário e seu fraco mercado interno, em razão da baixa capacidade de consumo de sua população. A falta de um subsídio por parte do governo provincial, outrossim, complementou o quadro que resultou na falência da companhia.

A presidência da Província da Bahia entendeu não ser necessário subsidiar uma companhia de navegação a vapor. Não percebeu, entretanto, que o auxílio financeiro

¹¹¹ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Antonio Ignacio d’Azevedo n’ Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 02/02/1847. p. 18/19.

nos primeiros anos, era fundamental para a sobrevivência das empresas que atuavam no setor, por que os investimentos iniciais eram elevados e o retorno ocorria de maneira lenta; logo, essa ajuda do tesouro era essencial, principalmente em uma região em que a economia não atravessava um período de prosperidade.

A questão da subvenção era tão importante para o funcionamento de uma empresa de navegação a vapor que uma companhia criada, em meados do século XIX, com a proposta de realizar viagens entre Hamburgo na Alemanha e o Rio de Janeiro, não encontrou acionistas interessados em investir no projeto, exatamente por não contar com uma subvenção por parte do governo¹¹². Pode-se afirmar, sem exagero, que a empresa de navegação a vapor que se aventurasse a prestar o serviço do transporte marítimo e fluvial sem receber um auxílio financeiro governamental corria sérios riscos de fracassar. A garantia de subvenção governamental dava segurança aos investidores interessados em comprar ações das companhias. Conforme atesta El-Kareh (2003: 48) ao tratar do surgimento de uma nova empresa de navegação a vapor na França:

“Com apenas estas informações e, em particular, a promessa de obter uma subvenção do governo francês, o dito despachante conseguiu colocar, em alguns poucos dias, duas mil ações, que foram em geral subscritas por franceses, mas com a condição expressa de que a subvenção seria dada.”

Assim, má administração, contexto econômico desfavorável e ausência de subvenção levaram a primeira Companhia Bahiana a realizar um péssimo serviço. Com isso, ocorreu a rescisão do seu contrato com a presidência da Província e a sua falência. Então, uma outra empresa surgiu para realizar o serviço do transporte fluvial e marítimo a vapor nas águas da Província da Bahia. Adquiriu os bens da extinta companhia e apressou-se em requerer uma subvenção do governo provincial. Dessa forma, em 1847, inicia-se a história da Companhia Bonfim.

¹¹² EL-KAREH, Almir Chaiban. *Op. cit.* 2003. p. 48.

3. O INTERREGNO BONFIM E SANTA CRUZ

3.1. A COMPANHIA BONFIM

A Companhia Bonfim, constituída em 1847, logo requereu ao governo provincial uma subvenção anual de 25:000\$000 réis por 20 anos. Como se viu, entendiam os seus directores que, sem essa subvenção, seria impossível prestar o serviço do transporte fluvial e marítimo a vapor. O procurador fiscal da Tesouraria Provincial, Victor d'Oliveira, discordou da solicitação de concessão desse subsídio e, em correspondência enviada à presidência da Província reclamou da tentativa de dar tratamento diferenciado à Companhia Bonfim em relação à anterior:

“A pretensão da Companhia actual começa por encontrar uma forte objecção nas estipulaçoens do contracto, que se celebrara com a primeira companhia na conformidade da Resolução Provincial n.º 126 de 20 de Maio de 1840, que alias ampliou e favoreceo o primitivo contracto, authorisado pela Resolução n.º 22 de 1.º de Março de 1836; por quanto, comparadas as condiçoens ora propostas com as d'aquella Resolução n.º 126, parece que à todos se afigurará ouvir a extincta companhia dizendo cheia de razão: eu, que introduzi na Provincia este grande melhoramento material; que despendendo grossos capitaes, e correndo riscos mandei vir Barcas novas para a navegação projectada; que me atirei à uma empresa toda desconhecida, e não explorada; que luctei, em summa com todos os tropeços, e contrariedades de um ensaio transcendental, nenhum soccorro pecuniário mereci dos Cofres publicos; fui sujeito a multas na falta de cumprimento de deveres e fiquei positivamente privado de toda e qualquer indemnização, fosse em que caso fosse (art.º 5.º da Resolução combinado com o art.º 12 do projecto de contracto, que à mesma se acha annexo), entretanto a nova companhia, que marcha sobre os passos de minha experiencia, e que commodamente comprou as Barcas por mim deixadas em máo estado, quer receber dos cofres Provinciaes 25:000\$000 rs gosando d'este auxilio por 20 annos; não falla em mulctas à que fique sujeita; e por fim exige, que

o Governo quando fizer algum uso imperioso das Barcas, pague-lhe por dia 400\$000 e indemnice-a de avarias e sinistros.”¹¹³

O procurador fiscal Victor d’Oliveira defendeu de forma emocionada a antiga Companhia Bahiana, que sucumbiu sem qualquer auxílio financeiro por parte do governo da Província. Lembrou, inclusive, que a Companhia Bonfim que pretendia o subsídio, surgiu com a aquisição dos bens da empresa precedente; porém, ele não estava meramente interessado na defesa da Companhia Bahiana em detrimento da que a estava substituindo na prestação do serviço da navegação a vapor nas águas da Província da Bahia.

O procurador fiscal do Tesouro Provincial devido ao cargo que ocupava, argumentava estar buscando zelar pelos cofres públicos. Segundo ele, entendia que não era obrigação do governo auxiliar financeiramente qualquer empresa, ainda que a atividade fosse de utilidade pública, no caso do transporte fluvial e marítimo. Reconhecia, porém, que a subvenção era um instrumento importante para a manutenção dessas empresas. Afinal, argumentou que se a Companhia Bahiana tivesse recebido o mesmo tratamento requerido pela Companhia Bonfim, talvez ainda estivesse em atividade, como mostra na continuação do documento:

“Sem duvida me parece, que a pretensão da Companhia actual importa uma injustiça, ou ingratidão para com a Companhia extincta, visto como se esta chegasse a gosar de favores iguaes aos que aquella presentemente requer, em circunstancias menos recommendaveis, talvez podesse ter-se por mais tempo sustentado, ou evitado ao menos um fim tão deploravel como o que teve, perdendo os accionistas Brasileiros o valor total de suas acções.”¹¹⁴

Logo depois, contudo, lembrou que se o governo provincial fornecesse à Companhia Bonfim uma subvenção anual de 25:000\$000 réis por 20 anos, poderia levar outras empresas a requererem também auxílio financeiro, alegando serem de

¹¹³ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 29/03/1847.

¹¹⁴ Idem.

utilidade pública. Adicionou ao seu argumento o fato de que a empresa não prestava serviço à Província como um todo e, sim, para algumas localidades e que, portanto, não poderia receber subsídio da Província, por não atendê-la em sua totalidade¹¹⁵. Nota-se nesse trecho, o pensamento retrógrado de uma autoridade pública, que não percebia que a navegação a vapor, ao melhorar a eficiência no transporte de mercadorias e passageiros, beneficiaria toda a Província. Preocupava-o, outrossim, o fato de que se tratava de um subsídio bastante razoável, pois, se levar em consideração que o preço do frete por arroba de mercadoria era de 200 réis¹¹⁶, o montante do auxílio financeiro anual representaria o frete de 125.000 arrobas.

Dessa forma, o procurador fiscal Victor d'Oliveira, manteve-se contrário à concessão do subsídio à companhia requerente. Na opinião dele, cabia aos empresários, de uma forma geral, planejarem-se para realizar investimentos de acordo com a realidade econômica da região onde pretendiam atuar, pois se isso não ocorresse, por mais que o governo auxiliasse financeiramente, a empresa sucumbiria:

“(…) Nem direi, como se diz na representação – que de outro modo não irão por diante empresas, que demandem grandes capitaes: ponderarei pelo contrario, que se ellas forem superiores às forças, e ao estado de industria e civilisação da Província, hão de necessariamente cahir a pesar dos dinheiros publicos para se lhes dar; (...) em quanto que, se forem ellas prudentemente calculadas, e compatíveis com os recursos do paiz, hão de sem duvida prosperar.”¹¹⁷

O procurador fiscal tinha uma certa razão nos seus argumentos; porém, o que ele não compreendia é que a ausência de subsídios certamente inviabilizaria a operação de uma companhia de navegação a vapor, enquanto que a concessão do auxílio poderia resultar em sucesso ou fracasso do empreendimento; mas, nesse caso, havia a

¹¹⁵ Ibidem.

¹¹⁶ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Francisco Gonçalves Martins n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1851. Embora este valor seja referente ao frete por arroba no ano de 1851, a comparação serve porque o montante do subsídio não sofreu alteração entre 1847 e 1851.

¹¹⁷ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 29/03/1847.

possibilidade do sucesso, em detrimento da posição por ele defendida. Obviamente, o sucesso de uma companhia de navegação a vapor não dependia, exclusivamente, da política de subsídios governamentais, mas também da situação econômica da região onde a empresa fosse atuar e da qualidade na administração dessa empresa por parte de seus dirigentes.

Essa correspondência do procurador fiscal Victor d'Oliveira à presidência da Província da Bahia foi escrita no ano de 1847; no entanto, as divergências entre representantes do governo que eram favoráveis à política de subvenções e os que eram contrários sempre existiram. Nunca foi um tema de consenso, mesmo quando o subsídio às companhias de navegação a vapor foi aprovado pela Câmara dos Deputados em 1856:

“Os que se opõem ao privilégio, como o Visconde de Albuquerque, alegam simplesmente a economia do orçamento. Os que o sustentam, a falência, se não houver a concessão. O Barão de Quaraim, favorável ao subsídio, insiste na modernização do tamanho dos navios, até 800 toneladas, maior rapidez nas viagens.”¹¹⁸

Embora existissem as vozes discordantes, a partir de meados da década de 1850, a concessão dos auxílios financeiros governamentais já era uma realidade. Dalísia Doles¹¹⁹ em sua tese de doutorado, ao estudar as comunicações fluviais na região central do Brasil, especificamente no Tocantins e Araguaia, menciona a necessidade que as companhias de navegação a vapor tinham de receber subvenção governamental. A Companhia Fluvial Paraense, presente em seu estudo, recebeu em 1868, subsídio do governo das Províncias de Goiás, do Pará e do governo imperial.

Fernando da Matta Machado¹²⁰ ao estudar a navegação do Rio São Francisco trata da Companhia de Navegação do Jequitinhonha, que havia recebido do governo provincial, em 1873, a concessão para explorar o transporte neste rio por 10 anos, mas

¹¹⁸ CERVO, Amado Luiz. *Op. cit.* p.218.

¹¹⁹ DOLES, Dalisia Elizabeth Martins. *Op. cit.* p. 125.

¹²⁰ MACHADO, Fernando da Matta. *Navegação do Rio São Francisco*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2002. p. 155.

que não havia sido estipulado em contrato nenhum subsídio. O presidente da Província, Cruz Machado, no ano seguinte, entendeu que houve um erro no contrato estabelecido entre a companhia e a administração anterior, pois considerou ser uma utopia uma empresa de navegação a vapor funcionar sem qualquer auxílio pecuniário por parte do governo:

“Cruz Machado considerou que pretender fazer a navegação sem receber auxílio financeiro dos cofres públicos, federal ou provincial, era uma utopia, porque durante muitos anos a subvenção seria indispensável até que fossem estabelecidas entre os centros de população as relações que alimentam as comunicações e impõem as necessidades de locomoção. E concluía que o contrato era inexequível.”

O Visconde de Mauá quando decidiu montar uma companhia de navegação a vapor no Amazonas, conforme visto no tópico 1.2, exigiu como condição *sine qua non* o pagamento de uma subvenção no valor de 120:000\$000 réis. Também, quando defendeu a política de subsídios governamentais às empresas do setor de transportes, lembrou que o estímulo a elas se convertia em retorno aos cofres do próprio Estado. Afinal, essas transformavam em riqueza elementos naturais não explorados, espalhados pelo território nacional¹²¹. Assim, o desenvolvimento desses locais trazia, como consequência, a possibilidade do governo arrecadar mais impostos, ampliando desse modo, as receitas públicas.

Por fim, não adiantaram os argumentos do procurador fiscal da Tesouraria Provincial. No ano de 1849, pelo artigo da lei nº 366, o governo provincial concedeu à Companhia Bonfim o subsídio requerido¹²². A situação em que ainda se encontrava a empresa no início desse ano contribuiu para a decisão da presidência da Província. A seqüência de fatos que outrora toda a sociedade baiana havia assistido com a Companhia Bahiana estava se repetindo com a Companhia Bonfim, sem o auxílio financeiro governamental, isto é, a precariedade na prestação do serviço.

¹²¹ MAUÁ, Irineu Evangelista de Souza, Visconde de. *Op. cit.* p.35.

¹²² FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Francisco Gonçalves Martins n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1850.

De fato, as únicas linhas instaladas eram as de Cachoeira e Santo Amaro, utilizando os vapores Bonfim e Catharina Paraguassú, ou seja, nem sequer a linha de Nazaré, passando pela ilha de Itaparica, que já havia sido operada pela extinta Companhia Bahiana, estava sendo realizada. O vapor Bahia se encontrava em manutenção e o estado dos que estavam em operação não era dos melhores, como mostra a citação abaixo retirada da fala do presidente da Província da Bahia, Francisco Gonçalves Martins, em 4 de julho de 1849:

“Com immensas dificuldades tem lutado a Associação que enviou à Inglaterra um de seos sócios para a compra de dois vapores, e de caldeiras e mais objectos necessários para o reparo dos dois outros aqui existentes, que se reconstruirão com madeiras do país na ribeira de Itapagipe.”¹²³

O presidente da Província, contrapondo-se ao pensamento do procurador fiscal, acrescentou ao seu discurso a necessidade de que a empresa tinha de receber o subsídio do governo para poder continuar a prestar o serviço da navegação fluvial e marítima a vapor. Atribuindo, inclusive, a esse serviço, o papel principal no processo de desenvolvimento econômico do sul da Província:

“Sem duvida a empreza merece toda a vossa protecção; a sorte da anterior Companhia de vapores, e os sacrificios que a atual tem feito provão exuberantemente que por ora sem o auxílio da Província a Companhia não poderá subsistir; entretanto não he justo que a Bahia perca as vantagens de uma tal navegação, depois de ter dellas gosado, sendo a única que poderá tirar as Comarcas do Sul do atraso em que se achão.”¹²⁴

Ao contrato assinado em 1848, foi acrescentado o artigo que estabelecia a concessão do subsídio à Companhia Bonfim para prestar o serviço da navegação a vapor nas águas da Província da Bahia. Dessa forma, a nova empresa passou a levar

¹²³FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Francisco Gonçalves Martins n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 04/07/1849. p. 39/40.

¹²⁴ Idem. p.40.

uma grande vantagem em relação à anterior. Além da experiência colhida sobre os acontecimentos ocorridos com a Companhia Bahiana, pioneira no setor, também passava a receber um auxílio financeiro do governo provincial que a outra não recebeu.

Mesmo com essa vantagem, a Companhia Bonfim, três anos depois, ainda não estava conseguindo prestar um serviço adequado às necessidades da Província no que se referia às localidades do litoral da barra fora. A sua fraca atuação era decorrência da falta de capitais para adquirir os vapores necessários à realização da navegação costeira. Essa situação levou o presidente da Província Francisco Gonçalves Martins, em sua fala recitada em 1.^o de março de 1851, a informar que estava pensando em organizar uma nova companhia para empreender essa navegação.

As atividades da nova empresa consistiriam na realização de duas viagens por mês para a cidade de Caravelas passando por Ilhéus, ambas situadas no sul da Província. Além de igualmente efetuar duas viagens por mês até a cidade de Penedo em Alagoas, passando por Cotinguiba e talvez por Aracajú, estas ao norte, já nos territórios pertencentes às Províncias de Sergipe e Alagoas¹²⁵.

O presidente da Província apontava vantagens com o surgimento dessa nova companhia, como a valorização das terras nas localidades assistidas pelos vapores, a migração de contingente populacional para essas regiões e o conseqüente aumento da produção e do comércio devido à facilidade de comunicação e escoamento das mercadorias.

Acrescentava, em sua fala, que o comércio com as Províncias de Sergipe e Alagoas seria impulsionado, de modo que acreditava que os governos dessas também teriam interesse no intercâmbio, principalmente pelo fato de que os navios a vapor de longo curso, que transportavam os produtos para os mercados no exterior, não paravam nos portos de suas capitais. Assim, para exportarem suas mercadorias, necessitavam de embarcações que as conduzissem aos portos mais próximos, servidos

¹²⁵ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Francisco Gonçalves Martins n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1851.

por esses navios, ou seja, o de Salvador ou de Recife¹²⁶. Uma companhia de navegação a vapor que realizasse esse papel de intermediária era muito importante para o desenvolvimento econômico dessas Províncias. Dessa forma, o presidente Francisco Gonçalves Martins, esperava obter delas auxílio financeiro proporcional ao serviço prestado pela companhia em seus territórios¹²⁷.

A Província da Bahia vivia uma fase de recuperação econômica desde 1845, promovida pela introdução de novos produtos na pauta de exportações (diamante, café e cacau), a criação de novas instituições de crédito e o aumento da disponibilidade de capitais em decorrência do fim do tráfico de escravos. Nesse cenário favorável e ainda sendo auxiliada por uma subvenção governamental, a Companhia Bonfim adquiriu, na Inglaterra, no ano de 1852, um quarto vapor, o Pedro II, que tinha força de 160 cavalos e que algumas vezes conseguia navegar a 14 milhas por hora, velocidade maior do que a média, que ficava entre 10 e 11 milhas por hora. Esse vapor somente fazia as viagens para Cachoeira, levando pouco mais de três horas para cumprir o trajeto, e para Valença, incorporada no rol das localidades servidas pelos vapores, em virtude da melhor fase por que passava a companhia¹²⁸. Tratava-se de uma cidade de relativa importância econômica regional, que, posteriormente, passou a ser sede de fábricas de tecido de algodão¹²⁹.

Nesse ínterim, o presidente da Província Francisco Gonçalves Martins anunciou que havia entrado em vigor a lei n^o 412 que autorizava o governo a auxiliar, com subsídio, qualquer companhia que se apresentasse para realizar o serviço da navegação a vapor¹³⁰. Assim, o governo provincial sinalizava com uma mudança de atitude com relação à política de subsídios, incentivando-os. Demonstrava compreender que as companhias de navegação a vapor necessitavam desse auxílio financeiro para realizarem o serviço para o qual foram contratadas, com maior

¹²⁶ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 21/03/1862.

¹²⁷ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Francisco Gonçalves Martins n^o Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1851.

¹²⁸ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Francisco Gonçalves Martins n^o Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1852.

¹²⁹ FERREIRA, Manoel Jesuino. *Op. cit.*, p.89.

¹³⁰ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Francisco Gonçalves Martins n^o Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1852.

eficiência. Outrossim, havia o interesse geral em facilitar a modernização desse setor de transportes, pois, com isso, melhorariam as comunicações entre as diversas localidades. Desse modo, também aprimoraria o escoamento da produção de diversas partes da Província, incrementando o comércio e, conseqüentemente, as receitas auferidas com impostos.

A aprovação dessa lei veio contribuir para os planos do presidente da Província de estabelecimento de uma nova companhia de navegação a vapor. Nesse discurso de 1852, ele informou que a Província de Sergipe havia autorizado a concessão de um subsídio à nova empresa, assim como o governo imperial. Faltava, apenas, a autorização por parte da Província de Alagoas¹³¹. A organização dessa nova companhia não tinha a intenção de competir com a empresa Bonfim, mas de auxiliar no serviço do transporte fluvial e marítimo a vapor, uma vez que cada empresa se encarregaria do serviço em linhas específicas e exclusivas, não concorrentes.

O processo para a constituição da nova empresa, entretanto, começou a sofrer pressão por parte do governo que queria acelerá-lo devido à situação da Companhia Bonfim que, embora pudesse contar com o novo vapor Pedro II, voltava a oferecer um serviço considerado insatisfatório. O subsídio havia sido aumentado para 30:000\$000 réis anuais e, ainda assim, a empresa apresentava dois vapores velhos e estragados para o serviço da navegação e, apenas um, em bom estado. O quarto vapor estava quebrado. A empresa alegava que os vapores velhos seriam substituídos, mas a situação preocupava o governo provincial¹³².

Nesse ínterim, a presidência da Província recebeu uma notícia alvissareira com relação à nova empresa que estava sendo organizada para o serviço do transporte fluvial e marítimo a vapor. O Ministério do Império, em 4 de setembro de 1852, concedeu ao empresário Antônio Pedrozo de Albuquerque o privilégio exclusivo por 20 anos para a navegação a vapor entre Salvador e Maceió e, também, Sergipe, além das localidades do sul da Bahia até Caravelas. As Províncias de Sergipe e Alagoas,

¹³¹ Idem.

¹³² FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia João Maurício Wanderley n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1853.

outrossim, autorizaram a concessão de subsídio à nova companhia¹³³. O empresário Antônio Pedrozo de Albuquerque era considerado, já há alguns anos, um dos homens mais ricos e influentes da Província da Bahia. Comerciante bem sucedido, era mais um exemplo de enriquecimento com o tráfico de escravos. Após a abolição, estava buscando diversificar seus investimentos¹³⁴. A história de sua companhia, entretanto, somente será analisada no próximo tópico.

Se, por um lado, o governo provincial recebeu essa boa notícia, o empresário Antônio Pedrozo de Albuquerque recebeu uma má notícia. No dia 3 de novembro do mesmo ano, foi decretado pelo governo imperial um privilégio de navegação por vapor entre o Rio de Janeiro e a cidade de Caravelas para o empresário José Rodrigues Ferreira¹³⁵. Essa concessão dificultaria a realização da navegação para a localidade de Caravelas e região circunvizinha, pela empresa de Albuquerque, uma vez que o concorrente teria o mercado da capital do Império, como porto de escoamento das mercadorias produzidas na região, o que seria um atrativo maior para os produtores locais.

A intenção do governo imperial era interligar o máximo possível as diversas localidades do litoral brasileiro com companhias regionais de navegação. Essas seriam auxiliares da Companhia Brasileira que, conforme se viu, atendia aos principais portos das Províncias em todo o litoral brasileiro¹³⁶. Assim, a companhia de navegação do empresário José Rodrigues Ferreira transportaria mercadorias e passageiros entre os portos do Rio de Janeiro, ao sul, e Caravelas, ao norte. Já a empresa de Antônio Pedrozo de Albuquerque realizaria a navegação a vapor entre os portos de Caravelas, ao sul, e Maceió, ao norte. Complementaria esta interligação litorânea entre a capital do Império e as Províncias do norte, a Companhia Pernambucana de Navegação, que

¹³³ Idem.

¹³⁴ Para as riquezas de comerciantes baianos auferidas com o tráfico de escravos ver: VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos Entre o Golfo de Benin e a Baía de Todos os Santos – dos Séculos XVII a XIX*. 3.^a ed., São Paulo: Corrupio, 1987 e SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. *A Abolição do Tráfico de Escravos e os Impactos no Comércio da Cidade do Salvador (1850-1870)*. Salvador: FCE/UFBA, 1999. (Monografia de Graduação).

¹³⁵ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia João Maurício Wanderley n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1853.

¹³⁶ EL-KAREH, Almir Chaiban. *Op. cit.*, 2002.

conduziria cargas e passageiros entre os portos de Maceió, ao sul, e Fortaleza, ao norte¹³⁷.

O governo não tinha interesse em estabelecer uma concorrência entre duas empresas de navegação a vapor, mas estreitar o máximo possível o elo de ligação entre as diversas localidades dispersas pela costa brasileira. Desse modo, estava interessado no desenvolvimento de uma empresa de navegação a vapor que estabelecesse uma rota entre o sul da Bahia e a capital do Império, principalmente depois de ver malograda a tentativa de estabelecimento dessa linha de navegação pelo empresário Teófilo Otôni em 1852. Esse havia planejado organizar uma companhia de navegação a vapor, ainda em 1847, ligando o interior da Província de Minas Gerais ao mar pelo rio Mucuri, que desemboca no litoral sul da Bahia¹³⁸. De sua foz, que banhava a vila de São José do Porto Alegre, também conhecida como São José do Mucuri ou Porto Alegre do Mucuri, os vapores da companhia de Teófilo Otôni navegariam tanto na direção de Salvador, quanto na direção do Rio de Janeiro¹³⁹.

Teófilo Otôni pretendia, através da sua Companhia de Comércio e Navegação do Rio Mucuri, dinamizar a economia da região Nordeste de Minas Gerais; no entanto, as dificuldades que o rio oferecia para a atuação de uma empresa de navegação fizeram-no modificar o seu projeto inicial, transformando-o em uma companhia de estradas, colonização e desenvolvimento¹⁴⁰. Assim, com essa lacuna na região, o surgimento de uma outra empresa de navegação, ainda que não se aventurasse pelo rio Mucuri, era bem-vinda.

Enquanto isso, a Companhia Bonfim cumpriu em parte o que havia prometido ao governo da Província, substituindo um dos vapores velhos. Assim, passou a contar com dois vapores novos e apenas um velho, totalizando três embarcações em operação, havendo mais uma, que estava em conserto no estaleiro da empresa em

¹³⁷ ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *Op. cit.* p.159.

¹³⁸ A primeira tentativa de ligar a província de Minas Gerais ao mar foi feita com a abertura da navegação no Rio Doce. Para aprofundamento deste assunto ver: ESPINDOLA, Haruf Salmen. *Op. cit.*

¹³⁹ MONT'ALEGRE, Omer. *Op. cit.* p.119-121.

¹⁴⁰ Idem.

Itapagipe¹⁴¹. A empresa havia assumido o serviço da navegação a vapor sem possuir um volume adequado de capitais para investimentos. Inicialmente, adquiriu os vapores velhos de sua antecessora e demonstrou enormes dificuldades para comprar embarcações novas, fundamentais para ter qualidade no serviço prestado.

Seus diretores informaram à presidência da Província que haviam conseguido aumentar de uma para duas o número de viagens mensais para Valença. Também ampliaram os portos atendidos por seus vapores, passando a realizar duas viagens semanais para Santo Amaro, São Francisco, Cachoeira e Maragogipe, e uma para Nazaré e Jaguaripe (ver Mapa 4).

São Francisco era uma vila próxima à foz do rio Sergi do Conde e servia como porto de escala para os vapores chegarem a Santo Amaro. Maragogipe era uma cidade situada próxima a desembocadura do rio Paraguassú, produtora de açúcar e fumo e principal porto de escala dos vapores que seguiam para Cachoeira. A vila de Jaguaripe localizava-se na foz do rio de mesmo nome e servia como porto de escala dos vapores que navegavam na direção de Nazaré.

Essa expansão na quantidade de viagens realizadas e de localidades servidas pelos vapores não representava muito, pois as vilas e cidades que passaram a receber o serviço localizavam-se nos trechos já operados pela empresa, ou seja, se as embarcações já passavam por esses locais para chegarem a seus destinos, por que não pararem e tentarem auferir mais receitas com passageiros e fretes? Então, não foram criadas novas linhas, mesmo por que o estado da Companhia Bonfim, como se viu, não era próspero.

Quem afirmava isso era o presidente da Província da Bahia, João Maurício Wanderley, em sua fala proferida em 1.^o de março de 1855, justificando que a empresa, embora possuísse quatro embarcações, apenas duas estavam operando. As outras duas embarcações estavam em conserto no estaleiro de Itapagipe, onde estavam instaladas as oficinas da companhia que empregavam 30 funcionários, em sua maioria

¹⁴¹ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia João Maurício Wanderley n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1854.

nacionais. No mesmo local, funcionava uma fundição que fabricava caldeiras e outras peças para os vapores¹⁴².

Em decorrência da difícil situação da empresa, era cada vez mais complicado manter esse patrimônio. Para agravar ainda mais a conjuntura, nesse período, surgiu uma epidemia de cólera-morbo, que atingiu as principais cidades do Recôncavo, servidas pelos vapores da companhia, conforme relata Tavares (2001: 273):

“Em 1855, o cólera desembarcou na cidade do Salvador de um navio chegado de Belém do Pará. Rapidamente alcançou Santo Amaro, Cachoeira e Nazaré, cidades altamente populosas (na proporção da época). Maior centro da produção de açúcar da Bahia, Santo Amaro ficou com suas plantações e engenhos abandonados. Morreram milhares de escravos. A cidade de Santo Amaro tomou aspecto de cemitério. (...) Estima-se que o cólera matou mais de 25 mil pessoas na Bahia.”

O cenário ainda se agravou por causa de uma seca que atingiu a Província durante quatro anos, piorando a crise que atingia a economia baiana (Mattos, 1961: 72/73). No ano de 1857, a Companhia Bonfim ainda possuía quatro vapores, eram eles: Pedro II, Cachoeira, Bonfim e Progresso, sendo que todos necessitavam de reparos¹⁴³.

Definitivamente, a situação financeira da empresa era crítica, assim como a qualidade do serviço prestado. Seus donos não tinham capitais suficientes para realizar os investimentos necessários para a manutenção do serviço. Então, devido à crise que envolveu a economia provincial, fruto da epidemia de cólera-morbo e da seca, ela não resistiu, sendo incorporada pela nova Companhia Bahiana, terminando assim a sua breve história.

¹⁴² FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia João Maurício Wanderley n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1855.

¹⁴³ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/09/1857.

3.2. A COMPANHIA SANTA CRUZ

A Companhia Santa Cruz surgiu após o presidente da Província Francisco Gonçalves Martins explicitar, em 1851, a intenção de organizar uma empresa de navegação a vapor que servisse às localidades do sul da Bahia, mas que também estabelecesse comunicação com localidades das Províncias de Sergipe e Alagoas. Assim, como se viu, já no ano seguinte o empresário Antônio Pedrozo de Albuquerque conseguiu do Ministério do Império a concessão para explorar as linhas entre Salvador, Sergipe e Maceió. Também obteve o direito de realizar o serviço da navegação a vapor para o sul da Província da Bahia até Caravelas. As Províncias de Sergipe e Alagoas, interessadas na facilidade de escoamento das suas produções para o exterior através do porto de Salvador e na possibilidade de incrementar as relações comerciais com a Província da Bahia, autorizaram a concessão de subsídio à nova companhia.

Em 13 de maio de 1853, foi celebrado o contrato¹⁴⁴ entre a presidência da Província da Bahia e o coronel Antônio Pedrozo de Albuquerque para o serviço da navegação a vapor até Caravelas, ao sul, e, até Maceió, ao norte. Nascia, assim, a Companhia Santa Cruz.

No contrato, ficou estipulado que a companhia deveria realizar pelo menos duas viagens por mês para cada uma das linhas. No primeiro ano de atividade da empresa, foi permitida a frequência de apenas uma viagem mensal na linha do norte. Na linha do sul, este prazo se estenderia por três anos, evidenciando com essa medida a diferença de realidade econômica entre as localidades de cada uma das linhas, pois, enquanto a linha do norte abrangia portos de capitais de duas Províncias e cidades importantes no cenário regional, a linha do sul contemplava vilas e cidades de economias incipientes.

Acrescentava que, ao parar nos portos, as embarcações da companhia não poderiam exceder a 24 horas do tempo previsto. Caso isto ocorresse, a empresa

¹⁴⁴ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia João Maurício Wanderley n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1855.

pagaria uma multa de 200\$000 réis por dia. Tratava-se de um valor substancial, pois equivalia a 100 arrobas de açúcar branco de primeira qualidade no ano de 1853¹⁴⁵.

O governo da Província estabeleceu, também, que a companhia tinha que transportar, gratuitamente, objetos pertencentes ao serviço público desde que não excedessem a uma tonelada. Caso este limite fosse ultrapassado, o governo pagaria o frete com um desconto de 20% sobre o que pagavam os particulares. O transporte seria gratuito para até três pessoas por navio a serviço da Província.

Mais uma vez constava a cláusula no contrato estabelecendo que a Província tinha direito de usar os vapores da companhia sempre que fosse do interesse público. Determinava que o governo pagaria um frete por essa utilização, mas não mencionava qualquer valor específico, apenas indicava que o governo pagaria “um frete razoável”.

A Companhia Santa Cruz ganhava, nesse contrato, o privilégio de despacho de suas mercadorias nos portos da Província em detrimento da Companhia Bonfim. Essa prerrogativa possuía algumas razões. A primeira, estava na intenção de estreitar os laços comerciais com as Províncias de Sergipe e Alagoas, tornando o intercâmbio de mercadorias mais ágil. Também havia o interesse em desenvolver as localidades do sul, que eram mais atrasadas, economicamente, em relação às vilas e cidades do Recôncavo, servidas pelos vapores da Companhia Bonfim. Por fim, a empresa Santa Cruz servia a localidades mais distantes do que a Bonfim; então, essa seria uma forma de compensação no tempo de duração das viagens.

O governo estipulou, em contrato, uma multa de 500\$000 réis por cada viagem não realizada, além da perda da subvenção correspondente. Exigiu que a Companhia Santa Cruz adquirisse embarcações menores para fazer o transporte de cargas e passageiros para embarque e desembarque e construísse pontes nos portos que necessitassem de melhoramentos.

¹⁴⁵ APEB. Seção de Microfilmagem. Jornais Diversos. Correio Mercantil. Microfilme: 2. Flash: 1. Documento datado de 19/10/1853.

O subsídio passaria a ser de 40:000\$000 réis a partir do momento em que os vapores estivessem realizando duas viagens por mês para cada linha. Antes disso, o montante de auxílio financeiro por parte do governo da Província seria de 28:000\$000 réis, pagos em prestações mensais. Se a Companhia Santa Cruz fosse desobrigada de tocar em algum porto, teria de suprir essa falta com uma nova escala, sob pena de perder o subsídio correspondente.

Existia uma cláusula, no contrato, que estabelecia que, caso a companhia transportasse, cientemente, desertores ou criminosos, pagaria uma multa entre 200\$000 e 1:000\$000 réis, e se realizasse contrabando de mercadorias ou africanos, teria o contrato anulado. A preocupação das elites locais com o contrabando de escravos está exemplificada aqui. Afinal, era o caso de punição mais severa para a companhia. No contrato celebrado entre a Companhia Pernambucana de Navegação e a Província de Pernambuco, no início do ano de 1853, constava uma cláusula semelhante, com a diferença, apenas, na penalidade pelo contrabando de africanos. Naquele contrato, a pena era mais branda, consistindo numa multa de 10:000\$000 réis pela infração¹⁴⁶.

O fim recente do tráfico de escravos resultou numa alta do preço dos cativos o que estava estimulando o seu contrabando. Somente para se ter uma idéia, até 1850, o preço máximo do escravo do sexo masculino na Bahia atingiu 1:200\$000 réis, uma década depois, esse valor alcançou 2:500\$000 réis¹⁴⁷! Um dos temores dos produtores baianos era a perda de braços, principalmente nos engenhos de açúcar, devido ao deslocamento do eixo dinâmico da economia brasileira para a região sul do país. Assim, pode-se supor que, motivados por esse receio, pressionaram para a inclusão dessa cláusula.

Um ano depois, o contrato passou por uma revisão, onde ficou determinado que, se o número de passageiros a serviço da Província excedesse a três, o governo pagaria o valor da passagem com desconto de 20%. A presidência da Província, também, desobrigava a companhia de possuir embarcações menores nos portos que

¹⁴⁶ ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *Op. cit.* p. 161.

¹⁴⁷ MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Ser Escravo no Brasil*. 3.^a ed., São Paulo: Brasiliense, 1990. p.96.

necessitassem de melhoramentos. Na revisão do contrato, ficou decidido que, se a empresa transportasse desertores ou criminosos, perderia a subvenção correspondente àquela viagem; porém, nesta revisão, não houve alteração para o caso do contrabando de africanos, permanecendo a cláusula já vigente.

Assim que começou a operar, a Companhia Santa Cruz encomendou a construção de dois vapores em Liverpool, na Inglaterra, além de equipamentos para o vapor Conceição, que já pertencia à empresa. O empresário Antônio Pedrozo de Albuquerque, em correspondência enviada à presidência da Província¹⁴⁸, informou que a construção dos vapores Santa Cruz e Cotinguiba estava em sua fase final e que haviam sido construídos pela *Charles Ironside & Co.* Possuíam mais de 300 toneladas e estavam aptos a navegar com velocidade, variando entre 10 e 12 milhas por hora, em alto-mar.

Os vapores tinham capacidade de carga de 10.000 arrobas¹⁴⁹ e levavam a bordo carvão suficiente para quatro dias seguidos de viagem o que representava uma quantia mais do que suficiente para as distâncias entre cada escala das linhas tanto do norte quanto do sul. Nos portos de escala, caso fosse necessário, as embarcações podiam ser reabastecidas. Essa informação era importante, porque tornava as viagens mais rápidas, uma vez que os vapores não precisavam parar em pontos que não fossem escalas regulares, somente para abastecer as embarcações de carvão.

Os antigos barcos a vapor, normalmente, tinham que optar entre terem a capacidade de carga reduzida, mas possuírem mais espaço interno para o depósito de carvão e, com isso, realizarem viagens mais rápidas, ou possuírem uma maior capacidade de carga, reduzindo, desse modo, o espaço reservado para o depósito de carvão; porém, essa opção resultaria em uma maior quantidade de paradas durante as viagens, para reabastecimento, prolongando sua duração.

¹⁴⁸ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5034. Empresa Santa Cruz. Documento datado de 26/01/1854.

¹⁴⁹ Se utilizarmos como base de cálculo o preço do frete estabelecido em 1851 de 200 réis por arroba (ver nota 116), cada vapor da Companhia Santa Cruz recebia de frete, em sua capacidade máxima 2:000\$000 réis.

Nessa mesma correspondência, o coronel Antônio Pedrozo de Albuquerque descreveu os materiais utilizados na construção dos vapores, assim como as suas estruturas internas, o que contribuiu para se ter uma noção melhor de como eles eram nesse período:

“São todos de Teca¹⁵⁰, a excepção da camada exterior que do lume d’água para baixo é d’Olmo por ser a madeira mais própria para água, todas pregadas de cobre; sua quilha d’Olmo; cadastro, Roda e Cavername, de Carvalho. Cada um d’estes vapores tem uma Câmara a ré, outra a prôa, ambas construídas com a maior ellegância possível, tendo a de ré 12 camarotes fechados e dous beliches, e um grande salão para a mesa, e mais commodidades necessárias ao passageiro. A ré do grande salão e com entrada independente, acha-se o Salão das Senhoras feito com o maior aceio e cômodo. Na Câmara de prôa acha-se (sic) 12 beliches abertos, e um salão com bastante aceio que pouco difere da 1^a Câmara. Estes vapores são munidos de todos os aparelhos necessários a poder abreviar a sua carga e descargas, e de duas lanchas de salvação alem dos botes do costume, e seu machinismo, do sistema o mais moderno, e mais ecônômico, assegura que a velocidade de seu andar, como sua segurança não será somente uma aparição momentânea; mais que perdurará todo o período de vida em primeira classe que é de 13 annos, salvo a mudança das caldeiras em cada quinquênio.”

Antes do início das operações da Companhia Santa Cruz, ela divulgou um relatório onde apresentava uma tabela provisória dos preços das passagens sobre os diversos trechos contemplados pelos vapores¹⁵¹. Informava que os valores cobrados ainda eram provisórios, porque somente poderiam ser determinados após a realização da primeira viagem para cada linha. Afinal, apenas dessa forma, poderiam ser avaliados os custos reais de cada viagem, facilitando a decisão de estabelecimento do preço a ser cobrado. Quanto aos fretes de cargas, para a primeira viagem, os preços

¹⁵⁰ Grande árvore de madeira clara, muito usada na construção naval. Ver: AULETE, Caldas. *Minidicionário Contemporâneo da Língua Portuguesa*. 1^a ed., Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2004.

¹⁵¹ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5034. Empresa Santa Cruz. Documento datado de 01/07/1854.

cobrados seriam de acordo com uma convenção particular entre a empresa e o negociante.

No mesmo documento, a companhia apresentou as distâncias entre Salvador e algumas localidades que seriam assistidas pelas embarcações. Aparecem na relação, entretanto, portos que em nenhum momento foram de fato pontos de escala dos vapores da Companhia Santa Cruz. Foi acrescentado às tabelas originais um cálculo sobre a duração das viagens entre a capital da Província da Bahia e as localidades inseridas na relação, baseando-se na informação sobre a velocidade que os novos vapores da empresa – o Santa Cruz e o Cotinguiaba – desenvolviam em alto-mar que, conforme vimos, era entre 10 e 12 milhas por hora:

Tabela 8: Distância e duração das viagens entre Salvador e os portos da escala do sul.

Localidades	Distância (milhas)	Duração (horas) ¹⁵²	
		10 (milhas/hora)	12 (milhas/hora)
Camamú	62	6,2	5,2
Ilhéus	112	11,2	9,3
Canavieiras	164	16,4	13,7
Porto Seguro	208	20,8	17,3
Caravelas	286	28,6	23,8
Rio de Janeiro ¹⁵³	654	65,4	54,5

Fonte: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5034. Empresa Santa Cruz. Documento datado de 01/07/1854.

¹⁵² Diante da informação de que os 2 novos vapores da Companhia Santa Cruz realizavam as viagens com uma velocidade que variava entre 10 e 12 milhas por hora, pode-se especular a respeito da duração em horas das viagens entre Salvador e as diversas localidades aqui contempladas. Os cálculos foram feitos tanto para uma velocidade média de 10 milhas/hora quanto para uma velocidade média de 12 milhas/hora. Os valores finais foram aproximados e são meramente especulativos, mas contribuem para se ter uma noção do tempo que durava uma viagem dessas.

¹⁵³ O Rio de Janeiro encontra-se nesta lista de localidades servidas pelos vapores da Companhia Santa Cruz, embora não exista nenhum registro, nem tampouco menção em contrato de que houvesse uma concessão da prestação do serviço até a capital do Império. Serve apenas como informação sobre a distância em milhas náuticas entre Salvador e o Rio de Janeiro.

Tabela 9: Distância e duração das viagens entre Salvador e os portos da escala do norte.

Localidades	Distância (milhas)	Duração (horas) ¹⁵²	
		10 (milhas/hora)	12 (milhas/hora)
Rio Real ¹⁵⁴	115,5	11,6	9,6
Vasa Barris ¹⁵⁵	132,5	13,3	11
Barra da Cotinguiba	149,8	15	12,5
Rio de São Francisco	195,4	19,5	16,3
Maceió	258	25,8	21,5
Pernambuco ¹⁵⁵	366	36,6	30,5

Fonte: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5034. Empresa Santa Cruz. Documento datado de 01/07/1854.

A duração das viagens, na maioria dos pontos de escala, seria inferior a um dia, se não houvesse as paradas nos portos que, com frequência, duravam mais de 24 horas. Por exemplo, uma viagem de Salvador a Porto Seguro sem escalas, duraria aproximadamente 21 horas, se o vapor navegasse a 10 milhas por hora. Caso a embarcação conseguisse desenvolver a velocidade de 12 milhas por hora, o tempo de duração da mesma viagem reduziria para, aproximadamente, 17 horas, ou seja, quatro horas a menos. As paradas serviam tanto para o tráfego de passageiros e mercadorias, quanto para abastecer os vapores com carvão. De qualquer modo, mesmo com a demora resultante das inúmeras paradas realizadas ao longo do percurso, já era um avanço significativo nas comunicações e nas relações comerciais entre os diversos pontos da Província.

A redução do tempo de viagem entre as localidades, servidas pela navegação a vapor, em razão da velocidade das embarcações, poderia contribuir para dinamizar a economia dessas regiões. A pontualidade do serviço era outro ponto favorável e, embora não fosse tão rigorosa, sem dúvida, era muito superior a das embarcações à vela, mais sujeitas a imprevistos climáticos. Isso, também, trazia benefícios

¹⁵⁴ Em alguns documentos aparece o nome do Rio Real em substituição à vila de Estância, que situava-se às suas margens.

¹⁵⁵ As localidades de Vasa Barris e Pernambuco não constam de nenhuma relação de portos de escala dos vapores da Companhia Santa Cruz. Inclusive, no contrato celebrado, o porto de limite na linha do norte era o de Maceió, portanto, anterior ao de Pernambuco.

econômicos, pois os comerciantes e produtores podiam planejar suas viagens de negócios e o escoamento da produção, baseando-se nos horários dos vapores. O que trazia mais segurança e estabilidade às relações econômicas.

O aspecto desfavorável, apresentado pela navegação a vapor, era com relação ao preço das passagens e dos fretes, que eram considerados altos pela população. Conforme visto, a arroba do açúcar de primeira qualidade estava sendo vendida na praça de Salvador por um preço médio de 2\$000 réis¹⁵⁶. Uma viagem somente de ida entre a capital da Província e Camamú, que era a localidade mais próxima, por exemplo, custava na tabela provisória 15\$000 réis, se o passageiro viajasse na 1.^a Classe, o equivalente, portanto, a 7,5 arrobas de açúcar de primeira qualidade. Os passageiros que viajavam na 2.^a Classe pagavam metade dos preços praticados na 1.^a Classe. Abaixo, seguem as tabelas provisórias dos preços das passagens na 1.^a Classe para as diversas escalas das linhas do norte e do sul.

Tabela 10: Preços provisórios das passagens da Companhia Santa Cruz – linha do sul.

Destino Origem	Salvador	Camamú	Ilhéus	Canavieiras	Porto Seguro	Caravelas
Salvador	-	15\$000	20\$000	25\$000	30\$000	45\$000
Camamú	15\$000	-	10\$000	20\$000	25\$000	35\$000
Ilhéus	20\$000	10\$000	-	15\$000	20\$000	30\$000
Canavieiras	25\$000	20\$000	15\$000	-	15\$000	20\$000
Porto Seguro	30\$000	25\$000	20\$000	15\$000	-	15\$000
Caravelas	45\$000	35\$000	30\$000	20\$000	15\$000	-

Fonte: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5034. Empresa Santa Cruz. Documento datado de 01/07/1854.

¹⁵⁶ APEB. Seção de Microfilmagem. Jornais Diversos. Correio Mercantil. Microfilme: 2. Flash: 1. Documento datado de 19/10/1853.

Tabela 11: Preços provisórios das passagens da Companhia Santa Cruz – linha do norte.

Destino Origem	Salvador	Estância	Sergipe	Cotinguiba	S. Francisco	Maceió
Salvador	-	15\$000	20\$000	22\$000	25\$000	30\$000
Estância	15\$000	-	10\$000	12\$000	15\$000	25\$000
Sergipe	20\$000	10\$000	-	10\$000	15\$000	20\$000
Cotinguiba	22\$000	12\$000	10\$000	-	10\$000	15\$000
S. Francisco	25\$000	15\$000	15\$000	10\$000	-	10\$000
Maceió	30\$000	25\$000	20\$000	15\$000	10\$000	-

Fonte: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5034. Empresa Santa Cruz. Documento datado de 01/07/1854.

No mesmo documento em que constam estas tabelas, também existem informações sobre o preço das passagens para os escravos. O método adotado pela companhia consistia em cobrar no porto de embarque 4\$000 réis e, a cada escala, acrescentar 1\$000 réis ao valor total da passagem. Assim, se um escravo embarcasse em Salvador com destino a Canavieiras, por exemplo, pagava 4\$000 réis até Camamu, dali para Ilhéus somava-se 1\$000 réis e, por fim, de Ilhéus a Canavieiras acrescia-se mais 1\$000 réis, totalizando o preço final da passagem em 6\$000 réis. Esse método valia, tanto na linha do norte quanto na linha do sul. Crianças entre três e 12 anos pagavam metade do valor normal da passagem. Recém-nascidos até os três anos de idade não pagavam.

Também constava a relação dos direitos e obrigações dos passageiros, que eram divididos em: 1)Passageiros de Ré ou 1^a Classe; 2)Passageiros de 2^a Classe e 3)Passageiros de Convés ou 3^a Classe. Os passageiros da 1^a Classe tinham direito a um beliche, faziam as refeições na mesa de Ré e podiam levar, como bagagem gratuita, uma mala e um baú. Bagagens excedentes pagavam conforme a medida em pés cúbicos. Era proibido levar mercadorias nas bagagens sob pena de multa de 400 réis por palmo cúbico de volume. Todo o passageiro somente poderia se apresentar

fora do seu beliche decentemente trajado¹⁵⁷ e não poderia mudar de beliche sem o consentimento do comandante.

O tratamento dado às mulheres da 1.^a Classe era distinto dos demais, inclusive com excesso de pudor. Na Câmara das Senhoras, era proibida a entrada de qualquer passageiro, mesmo que tivesse o parentesco mais íntimo com uma delas. Acrescentava o texto que a proibição era independente de haver ou não senhoras na Câmara. Caso esta já estivesse lotada, as senhoras utilizariam os camarotes do tombadilho da 1.^a Câmara. Se algum passageiro estivesse ocupando um dos beliches, teria de cedê-lo, e o comandante encarregar-se-ia de lhe destinar outro.

Os criados dos passageiros da 1.^a Classe não tinham acesso à Câmara onde viajavam seus patrões, nem tampouco suas bagagens podiam ser levadas ali. Recebiam tratamento igual aos passageiros da 2.^a Classe, que tinham direito de serem agasalhados do tempo e estavam sujeitos às mesmas regras da 1.^a Classe. Os passageiros do Convés ou 3.^a Classe pagavam o mesmo que os escravos e recebiam o mesmo tratamento com relação às refeições¹⁵⁸.

As localidades que seriam servidas pelos vapores da Companhia Santa Cruz possuíam importância econômica para a região em que estavam inseridas. Em sua maioria, exerciam a função de entreposto comercial para todas as localidades circunvizinhas. O vapor, quando saía do porto da capital, e seguia rumo ao sul da Província, tinha como primeiro porto de escala, a vila de Camamú. Esta localizava-se às margens de uma baía de águas calmas, que servia perfeitamente como ancoradouro de embarcações de maior calado¹⁵⁹, dada a profundidade e segurança de sua constituição geográfica. Além disso, era um centro comercial regional produtor de farinha de mandioca, arroz e cacau.

¹⁵⁷ No documento aparece a palavra “composto” que remete a uma idéia de recato, pudor. O que permite deduzir que o passageiro somente podia sair do beliche vestindo trajes de passeio, nem mesmo uma roupa de dormir.

¹⁵⁸ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5034. Empresa Santa Cruz. Documento datado de 01/07/1854.

¹⁵⁹ MESQUITA, Elpídio de. *Op. cit.*, p.68.

O próximo local de parada das embarcações era o porto de Ilhéus – cidade que tinha a função de entreposto comercial de uma vasta região. As mercadorias mais encontradas no seu comércio e exportadas pelos vapores eram o arroz, o café, a madeira, a farinha e o cacau, este último, em um período posterior, ainda viria a ter uma grande importância econômica para a Província da Bahia.

Depois, os vapores tinham como ponto de escala a vila de Canavieiras, que, embora ainda não pudesse ser considerada como um centro comercial regional, sua economia dava sinais de florescimento, principalmente pelo cultivo do cacau¹⁶⁰. Por fim, chegavam à vila de Porto Seguro, que servia apenas como porto de escala por ser banhada por águas que abrigavam embarcações de até 12 pés de calado¹⁶¹, e Caravelas, que exercia a função de entreposto comercial de toda a região do extremo sul da Província (ver Mapa 5).

As embarcações da Companhia Santa Cruz que rumavam para o norte tinham a cidade de Estância, como primeiro porto de escala. Era considerada a porta de entrada para a Província de Sergipe, pois sempre teve importância política e econômica no cenário regional¹⁶². Depois, os vapores alcançavam a antiga cidade de Sergipe d'El Rei, ou simplesmente Sergipe, também conhecida como São Cristóvão, ainda a capital da Província: situação que somente mudou no ano seguinte, quando a sede do governo provincial foi transferida para Aracajú.

O nome Cotinguiba, em algumas ocasiões, aparece nos documentos substituindo o nome de Aracajú, em outras, o nome da cidade de São Cristóvão o que era explicado pelo fato de ambas estarem situadas na região dos vales dos rios Serjipe e Cotinguiba, também conhecida, na época, simplesmente por Cotinguiba¹⁶³. A tabela 11, portanto, está se referindo à cidade de Aracajú. A viagem era concluída passando pela desembocadura do rio São Francisco, mais precisamente, parando no porto da vila de Penedo; por fim, atingindo Maceió, capital da Província de Alagoas (ver Mapa 6).

¹⁶⁰ CARIGÉ, Eduardo. *Op. cit.*, p.89.

¹⁶¹ MESQUITA, Elpídio de. *Op. cit.*, p.68.

¹⁶² IBGE. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. Rio de Janeiro: IBGE, 1959. vol. XIX. p.300.

¹⁶³ Idem. p.462.

A Companhia Santa Cruz começou a operar no dia 1.^o de julho de 1854, inicialmente com os preços e condições descritos anteriormente. Antes de completar dois meses de atividades, a empresa já reclamava com a presidência da Província sobre o tratamento diferenciado que a companhia do Rio de Janeiro¹⁶⁴ e as empresas inglesas recebiam do Comando da Fortaleza do Mar, como mostra o trecho do documento¹⁶⁵ abaixo:

“Outro sim, Ex.^{mo} Sr. os Paquetes da mencionada Companhia do Rio de Janeiro, e mesmo os Ingleses, não são obrigados a tomar o visto do Comando da Fortaleza do Mar, entretanto que os d’esta Empresa não poderão sahir sem esse visto. Se os Paquetes d’esta Empresa, não devem ser menos favorecidos, espero que V. Ex.^a determine que não continue esse vexame.”

A Junta Diretora da Associação Comercial da Província da Bahia, identificando, de fato, um tratamento diferenciado para as companhias de navegação a vapor estrangeiras, em detrimento das nacionais, elaborou uma representação com a assinatura de vários negociantes que foi enviada à presidência da Província. Nesse documento, a princípio, apontaram o crescimento das relações comerciais entre as Províncias, principalmente com as do norte¹⁶⁶:

“Os abaixo assignados negociantes desta Praça, compenetrados, como estão, da palpitante necessidade de uma providência de triplicado interesse, por ser em bem do commercio desta, e de outras Províncias, e da navegação a vapor, e da Fazenda Pública, vem perante vós pedir que hajaes de sollicital-a das Thesourarias Geral, ou Provincial, e do Governo da Província – Ella consiste no que os abaixo assignados passam a expor. Não é estranho a esta Associação, que entre esta Praça, e das varias Províncias do Norte existe um

¹⁶⁴ Provavelmente estava se referindo à Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, já mencionada no tópico 2.2 do capítulo anterior. Pois, ela era sediada no Rio de Janeiro e tinha privilégios em todos os portos do país.

¹⁶⁵ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5034. Empresa Santa Cruz. Documento datado de 29/08/1854.

¹⁶⁶ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Governo, Maço 1580-1. Associação Comercial. Documento datado de 25/09/1854.

commercio de subida escalla, já de café, tabaco, charutos, e já de outros gêneros de produção do Paiz; assim como que pela certeza da viagem, e sua brevidade é preferível sempre o transporte em Vapores das Companhias Brasileiras, sobre tudo para as Províncias do Norte de Pernambuco.”

Em seguida, afirmaram que as companhias estrangeiras recebiam um tratamento preferencial em relação às brasileiras. Argumentavam que tanto o comércio quanto a Fazenda Pública estavam acumulando prejuízos em razão desse comportamento.

“Também não vos é estranho que esses veículos de transporte marítimo, se não demorão no porto o tempo necessário para dentro delle effectuarem-se despachos de gêneros e seo embarque, resultando d’ahi prejuízo ao Commercio, proveniente da cessação de transacções, prejuízo para a Fazenda, porque evidentemente deixa ella de haver impostos de exportação, e prejuízo para as Companhias que, por falta de tempo, não podendo receber cargas, deixão de perceber fretes, que no decurso de um anno devem montar à dezena de contos. (...) E por isso, e para evitar tamanhos embaraços à navegação e ao commercio, que se tem permittido despachar-se com dias de antecedência os gêneros que devem ser embarcados nos Vapores estrangeiros, quaes os de Southampton, Liverpool, de Portugal e de França – E não só esse, como todos os favores compatíveis com a equidade, e com as leis em vigor se há concedido aos Vapores estrangeiros!!!”

Por fim, salientando a importância e benefícios que a navegação a vapor trazia à economia de uma nação, os comerciantes pediam ao governo um tratamento equânime entre as companhias de vapores nacionais e estrangeiras:

Ora, se não são menos dignos da proteção das autoridades o commercio, e a navegação nacional; se a necessidade de favores sobe de ponto, quando se attende a que é preciso animar, e soccorrer por todos os meios a navegação à vapor, esse monumento de civilização e de illustração, fonte de riquezas incalculáveis, e uma das mais fortes

garantias de ordem, e segurança pública, claro está que não se deve negar aos Brasileiros aquillo que aos estranhos se concede. D’ahi o direito de pedir para os abaixo assignados: d’ahi a necessidade em que esta associação está collocada de concorrer com seo forte auxílio em bem do Commercio, da Indústria, e da Navegação do Paiz, pedindo as Thesourarias Provincial e Geral, as precisas ordens para que com a precisa antecedência possão os negociantes da praça não só despachar fazendas no Consulado e na Meza de Rendas, mas ainda gosar todos os favores que aos estrangeiros se conferem em casos taes.”

Através da análise desse documento, pode aquilatar-se a importância que a navegação a vapor já havia adquirido para a economia da Província e para as relações comerciais com outros portos do Império. O tratamento diferenciado dado às companhias estrangeiras, contra o que tanto a Companhia Santa Cruz quanto a Associação Comercial se queixavam, tem explicação no modelo primário-exportador, cujo centro dinâmico da economia era o comércio exterior.

As relações comerciais interprovinciais ficavam em segundo plano. As companhias de navegação a vapor nacionais somente realizavam o serviço de cabotagem. As mercadorias nacionais, quando eram vendidas para o exterior, viajavam em navios estrangeiros de diversas companhias, em sua maioria, inglesas¹⁶⁷. Como se tratava do eixo principal da economia brasileira, era natural que essas empresas de navegação a vapor gozassem de um tratamento privilegiado nas diversas etapas das transações comerciais.

No caso da Companhia Santa Cruz, é importante ressaltar que não existia concorrência com as empresas estrangeiras, pois seus vapores transportavam as mercadorias dos portos da Província da Bahia ou das Províncias de Sergipe e Alagoas, que não eram atendidos pelas embarcações estrangeiras, para o porto de Salvador e vice-versa. No porto da capital baiana, os produtos embarcavam nos vapores de outros países com destino ao exterior. Na situação inversa, os vapores estrangeiros chegavam

¹⁶⁷ EL-KAREH, Almir Chaiban. *Op. cit.*, 2003.

ao porto de Salvador, vindos diretamente do exterior, ou do porto de Pernambuco, ou do porto do Rio de Janeiro, e ali descarregavam os produtos que traziam. Depois, colocavam nas suas embarcações as mercadorias oriundas da Bahia, Sergipe e Alagoas, conduzidas até o porto pelos vapores da Companhia Santa Cruz, e seguiam viagem para o exterior, ou para mais uma parada em Pernambuco, ou ainda, com destino ao Rio de Janeiro. Então, o que ocorria era uma relação de complementaridade.

Após a entrada efetiva em atividade dos três vapores da Companhia Santa Cruz, em 1854, a Província da Bahia passou a contar com seis embarcações a vapor para contribuir na melhoria das comunicações entre suas diversas localidades. A proporção dessas embarcações, entretanto, ainda era muito pequena para o volume total de barcos que navegavam nas suas águas; mas, se, em quantidade ainda não era significativa a presença dos vapores, sua existência já estava contribuindo para a melhoria das relações mercantis da economia da Província, como foi visto no documento citado acima.

A Companhia Santa Cruz recebia ao todo 120:000\$000 réis de subsídio, sendo 60:000\$000 réis do governo imperial, 40:000\$000 réis da Província da Bahia, 12:000\$000 da Província de Sergipe e 8:000\$000 réis da Província de Alagoas. Queixava-se, entretanto, dos constantes atrasos nos pagamentos mensais da subvenção por parte do governo da Bahia. Recebia, inclusive, uma subvenção menor do que a Companhia Pernambucana de Navegação que, ao todo, auferia 124:000\$000 réis, sendo 84:000\$000 do governo imperial e 40:000\$000 réis da Província de Pernambuco¹⁶⁸.

Quanto aos dados do seu tráfego, em pouco mais de um semestre de atividades, havia transportado em todas as classes, 1.372 passageiros na linha do norte e 563 na linha do sul¹⁶⁹. Quantidade que, proporcionalmente, foi reduzida ao analisar o número de passageiros no ano de 1855, pois, na linha do norte, viajaram 1.752 pessoas e, na

¹⁶⁸ ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *Op. cit.*

¹⁶⁹ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia João Maurício Wanderley n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1855.

linha do sul, 1.016¹⁷⁰, ou seja, levando em consideração que os números anteriores referentes ao movimento de passageiros tratam, apenas, do segundo semestre do ano de 1854, era de se esperar para o ano subsequente um volume de passageiros próximo do dobro do período anterior, isto é, na linha do norte, um montante em torno de 2.744 passageiros e, na linha do sul, uma quantidade de, aproximadamente, 1.126 pessoas.

A queda no movimento de passageiros nas linhas operadas pelos vapores da Companhia Santa Cruz é explicada pela seca e pela epidemia de cólera-morbo que atingiu a Província da Bahia no ano de 1855. O surto dessa doença interrompeu um período favorável de crescimento da economia baiana, que vinha ocorrendo desde a implementação da tarifa Alves Branco e que havia sido reforçado pelo fim do tráfico de escravos¹⁷¹. Essa situação levou o empresário Antônio Pedrozo de Albuquerque a solicitar, através de uma representação junto ao Governo Imperial, que o dispensasse de uma das viagens mensais aos portos do norte por um ano; afinal, nessa linha a redução no tráfego de passageiros havia sido maior.

Se, por um lado, a conjuntura naquele momento não era favorável à prestação do serviço da navegação a vapor, em qualquer uma das linhas, por outro, a empresa recebeu elogios do presidente da Província Álvaro Tibério de Moncorvo e Lima por ter ajudado o governo provincial no socorro aos portos do sul e do norte, durante a epidemia do cólera. O presidente da Província ainda acrescentou, em sua fala, a contribuição que a companhia vinha dando para o desenvolvimento econômico do comércio e da agricultura nos portos em que ela oferecia seus serviços¹⁷².

Essa opinião era corroborada pelo presidente da Província que o sucedeu, João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu, que, no seu discurso à Assembléia Provincial,

¹⁷⁰ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Álvaro Tibério de Moncorvo e Lima n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 14/05/1856.

¹⁷¹ MATTOS, Waldemar. *Panorama Econômico da Bahia (1808-1960)*. Salvador: Edição Comemorativa do Sesquicentenário da Associação Comercial da Bahia, 1961. p.73.

¹⁷² FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Álvaro Tibério de Moncorvo e Lima n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 14/05/1856.

destacava os benefícios que a Companhia Santa Cruz trouxe à economia da Província da Bahia¹⁷³:

“A empresa Santa Cruz tem sem a menor dúvida dado grande incremento e vida ao commercio costeiro da província, e particularmente ao movimento do pessoal, que de anno a anno vai-se tornando mais avultado. Pode-se dizer, que foi o maior beneficio, que nestes últimos tempos se tem feito ao commercio da província; mas, nova e receosa de aventurar grande somma de capitaes, ainda não pode essa empresa prestar toda utilidade, que della se deve esperar.”

O fato do movimento de passageiros ter apresentado um decréscimo durante o ano de 1855, em virtude da epidemia de cólera-morbo, não diminuiu a confiança das autoridades provinciais no sucesso da companhia. Contribuiu para essa crença o aumento na concessão do subsídio no valor de 24:000\$000 réis anuais, por parte do governo imperial¹⁷⁴. Após a aprovação pela Câmara dos Deputados da autorização de concessão de subvenções pelo governo do Império no ano de 1856, a Companhia Santa Cruz foi uma das contempladas por essa política, tendo sua subvenção elevada e igualada ao que já recebia dos cofres gerais a Companhia Pernambucana, conforme mencionado anteriormente. Por ser uma empresa de navegação a vapor que realizava viagens interprovinciais, recebeu o auxílio pecuniário, tratamento que não foi dispensado à Companhia Bonfim, que prestava um serviço limitado à Província da Bahia.

Além desse aumento no auxílio, outrossim, concedeu, no final do ano de 1856, mais oito meses de dispensa das duas viagens mensais na linha do norte, que a empresa era obrigada a realizar, ou seja, permitiu que ela, temporariamente, deixasse de prestar o serviço nessa linha¹⁷⁵. Essa decisão foi tomada devido à seca que estava prejudicando a economia da Província da Bahia e, com isso, o movimento de cargas e

¹⁷³ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/09/1857.

¹⁷⁴ Idem.

¹⁷⁵ Ibidem.

passageiros na linha do norte¹⁷⁶. Assim, a Companhia Santa Cruz passou a contar com uma subvenção de 144:000\$000 réis anuais, ao mesmo tempo em que foi, temporariamente, dispensada das viagens para os portos do norte.

Em contrapartida, o governo imperial realizou alterações no contrato com a companhia. A primeira alteração foi com relação aos preços dos fretes e das passagens, que passaram a ser organizados pelo governo e regulados através de uma tabela. Essa decisão modificou a condição anterior de determinação desses preços, que era feita a partir da cobrança de 10% a mais do que os valores praticados pelas embarcações à vela¹⁷⁷. Atitude idêntica o governo teve com a Companhia Pernambucana; porém, com três anos de antecedência¹⁷⁸.

O Estado, então, passava a assumir a política de controle dos preços dos fretes e passagens. Visava com isso, a evitar possíveis abusos que a companhia, por ventura, viesse a cometer; também passou a designar os portos intermediários que os vapores da empresa iriam fazer escalas. Acrescentou que, nos primeiros dois anos após a promulgação das novas condições, a companhia não seria obrigada a realizar mais do que uma viagem mensal na linha do sul, sem redução do subsídio.

Essa mudança na postura do Império com relação à Companhia Santa Cruz mostrava uma disposição em ajudar a empresa para que o serviço continuasse sendo prestado; mas também sinalizava com um interesse do governo na expansão futura do número de localidades atendidas pelo sistema. O momento econômico desfavorável da Província da Bahia, assolada pela seca, dificultava a situação da companhia que, mesmo recebendo uma ajuda bastante significativa do governo imperial, não investiu na ampliação da sua frota que ainda contava com apenas três vapores¹⁷⁹: o Santa Cruz, o Paraná¹⁸⁰ e o Cotinguiba.

¹⁷⁶ ALMEIDA, Rômulo. *Op. cit.* p.16.

¹⁷⁷ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/09/1857.

¹⁷⁸ ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *Op. cit.* p. 162.

¹⁷⁹ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/09/1857.

¹⁸⁰ O vapor Conceição, após passar por reformas de modernização da embarcação, passou a se chamar Paraná.

Diante da situação econômica e dos preços praticados pela empresa nas passagens, a Junta Diretora da Associação Comercial apresentou uma sugestão de alteração de alguns valores. Segundo eles, o objetivo era tentar estimular o comércio em determinados portos da Província¹⁸¹. Abaixo, seguem as tabelas das passagens da 1ª Classe na linha sul e das alterações sugeridas pela Associação Comercial para essa linha:

Tabela 12: Preço das passagens da Companhia Santa Cruz – linha do sul.

Destino Origem	Salvador	Camamú	Ilhéus	Canavieiras	Porto Seguro	Caravelas
Salvador	-	9\$000	17\$000	24\$000	32\$000	44\$000
Camamú	9\$000	-	8\$000	15\$000	23\$000	37\$000
Ilhéus	17\$000	8\$000	-	8\$000	16\$000	24\$000
Canavieiras	24\$000	15\$000	8\$000	-	8\$000	22\$000
Porto Seguro	32\$000	23\$000	16\$000	8\$000	-	14\$000
Caravelas	44\$000	37\$000	24\$000	22\$000	14\$000	-

Fonte: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Governo, Maço 1580-1. Associação Comercial. Documento datado de 28/10/1857.

Tabela 13: Alterações sugeridas para o preço das passagens na linha do sul.

Destino Origem	Salvador	Camamú	Ilhéus	Canavieiras	Porto Seguro	Caravelas
Salvador	-	8\$000	16\$000	24\$000	31\$000	40\$000
Camamú	8\$000	-	8\$000	15\$000	22\$000	32\$000
Ilhéus	16\$000	8\$000	-	7\$000	15\$000	24\$000
Canavieiras	24\$000	15\$000	7\$000	-	8\$000	16\$000
Porto Seguro	31\$000	22\$000	15\$000	8\$000	-	10\$000
Caravelas	40\$000	32\$000	24\$000	16\$000	10\$000	-

Fonte: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Governo, Maço 1580-1. Associação Comercial. Documento datado de 28/10/1857.

¹⁸¹ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Governo, Maço 1580-1. Associação Comercial. Documento datado de 28/10/1857.

A partir dos valores cobrados pela Companhia Santa Cruz e analisando a tabela com as sugestões apresentadas pela diretoria da Associação Comercial, percebe-se que os trechos da linha sul que tiveram as maiores reduções nos preços foram os que envolviam a localidade de Caravelas. Na viagem entre ela e Salvador, a redução sugerida foi de 4\$000 réis. Igual redução teve no trecho que a relacionava com Porto Seguro; no trecho entre ela e Camamú, a redução chegou a 5\$000 réis. A viagem que teve a maior redução sugerida foi para o trecho de Canavieiras a Caravelas, com 6\$000 réis de abatimento.

Esse panorama indica que o comércio da Província da Bahia sentia os efeitos da concorrência que uma empresa de navegação a vapor do Rio de Janeiro fazia com a Companhia Santa Cruz na região, conforme tratado anteriormente. A empresa fazia a linha da capital do Império até Caravelas, justamente para o porto que a Associação Comercial apontava a maior necessidade de estímulo ao comércio através da redução no valor das passagens. O fluxo de negócios com Caravelas dava-se, preferencialmente, com o porto do Rio de Janeiro, fazendo que a economia e o comércio da Província da Bahia perdessem os capitais resultantes das transações ali realizadas. Em outros trechos, quando ocorreram reduções, essas não ultrapassaram a quantia de 1\$000 réis.

A tabela com os valores das passagens na 1^a Classe, cobrados pela Companhia Santa Cruz para a linha do norte, infelizmente não está completa, mas ainda assim é importante apresentar os dados fornecidos pelo documento. Estabelecendo uma comparação com a tabela dos valores sugeridos pela Associação Comercial percebe-se que, para a linha do norte, as reduções foram menos significativas. As sugestões de alterações de preços de maior relevância apontavam para uma redução de 2\$000 réis. Esse abatimento foi sugerido para os trechos entre Salvador e Rio Real (Estância), Salvador e Sergipe (São Cristóvão) e na viagem de Rio Real a Maceió, como pode ser constatado abaixo:

Tabela 14: Preço das passagens da Companhia Santa Cruz – linha do norte.

Destino Origem	Salvador	Rio Real	Sergipe	Aracajú	Rio S. Francisco	Maceió
Salvador	-	16\$000	22\$000	26\$000	35\$000	45\$000
Rio Real	16\$000	-	8\$000	13\$000	23\$000	34\$000
Sergipe	22\$000	8\$000	-	n.d.*	n.d.	n.d.
Aracajú	26\$000	13\$000	n.d.	-	n.d.	n.d.
Rio S. Francisco	35\$000	23\$000	n.d.	n.d.	-	n.d.
Maceió	45\$000	34\$000	n.d.	n.d.	n.d.	-

*n.d.- não disponível. Na documentação não havia informações para estes trechos.

Fonte: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Governo, Maço 1580-1. Associação Comercial. Documento datado de 28/10/1857.

Tabela 15: Alterações sugeridas para o preço das passagens na linha do norte.

Destino Origem	Salvador	Rio Real	Sergipe	Aracajú	Rio S. Francisco	Maceió
Salvador	-	14\$000	20\$000	26\$000	35\$000	45\$000
Rio Real	14\$000	-	7\$000	13\$000	22\$000	32\$000
Sergipe	20\$000	7\$000	-	n.d.*	n.d.	n.d.
Aracajú	26\$000	13\$000	n.d.	-	n.d.	n.d.
Rio S. Francisco	35\$000	22\$000	n.d.	n.d.	-	n.d.
Maceió	45\$000	32\$000	n.d.	n.d.	n.d.	-

*n.d.- não disponível. Na documentação não havia informações para estes trechos.

Fonte: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Governo, Maço 1580-1. Associação Comercial. Documento datado de 28/10/1857.

Com as tabelas fornecendo os preços das passagens cobrados pela Companhia Santa Cruz na linha do sul, tornou-se possível fazer um estudo comparativo entre os valores provisórios, anunciados em 1854, e os valores efetivamente cobrados em 1857. Infelizmente, os dados estão incompletos para a linha do norte, inviabilizando esse estudo para os trechos que ela contemplava. De qualquer forma, a análise, ainda que restrita aos trechos da linha do sul, contribui para a compreensão sobre a mudança nos preços das passagens praticada pelo governo, com base nos valores anteriores vigentes, na tabela da empresa. Afinal, como se viu, o governo passou a controlar os preços praticados pela companhia.

Convém ressaltar que, conforme ficou explícito no documento, os valores praticados, em 1854, eram provisórios, ou seja, não foram, necessariamente, os praticados após a primeira viagem dos vapores; mas, de qualquer modo, servem como instrumento de comparação com os preços determinados pelo governo.

Tabela 16: Comparação entre os preços das passagens nos anos de 1854 e 1857 na linha do sul.

Origem - Destino ¹⁸²	1854	1857	Diferença
Salvador – Camamú	15\$000	9\$000	-6\$000
Salvador – Ilhéus	20\$000	17\$000	-3\$000
Salvador – Canavieiras	25\$000	24\$000	-1\$000
Salvador – Porto Seguro	30\$000	32\$000	+2\$000
Salvador – Caravelas	45\$000	44\$000	-1\$000
Camamú – Ilhéus	10\$000	8\$000	-2\$000
Camamú – Canavieiras	20\$000	15\$000	-5\$000
Camamú – Porto Seguro	25\$000	23\$000	-2\$000
Camamú – Caravelas	35\$000	37\$000	+2\$000
Ilhéus – Canavieiras	15\$000	8\$000	-7\$000
Ilhéus – Porto Seguro	20\$000	16\$000	-4\$000
Ilhéus – Caravelas	30\$000	24\$000	-6\$000
Canavieiras – Porto Seguro	15\$000	8\$000	-7\$000
Canavieiras – Caravelas	20\$000	22\$000	+2\$000
Porto Seguro – Caravelas	15\$000	14\$000	-1\$000

Fonte: Tabela organizada pelo autor baseada nos dados contidos nas tabelas 10 e 12.

Na observação dos dados apresentados acima, percebe-se que os trechos, onde ocorreram as maiores reduções nos valores das passagens, foram os que relacionavam Canavieiras com Ilhéus e Porto Seguro. Ambos, com reduções no valor de 7\$000 réis. Outros dois trechos, com reduções significativas, foram entre Salvador e Camamú e, entre Ilhéus e Caravelas, ambos com reduções de 6\$000 réis. A viagem entre Camamú e Canavieiras teve uma redução de 5\$000 réis e, entre Ilhéus e Porto Seguro, a

¹⁸² Os valores servem tanto para a ida quanto para a volta.

redução foi de 4\$000 réis. Também ocorreram aumentos, embora tenham sido poucos e todos, com o mesmo valor de 2\$000 réis. Contemplaram os trechos entre Salvador e Porto Seguro, Camamú e Caravelas, e na viagem entre Canavieiras e Caravelas.

A partir desses dados, a primeira análise a ser feita trata dos trechos em que houve redução nos preços cobrados. Nesses casos, seria perfeitamente natural inferir que a demanda ao longo dos anos estava mais baixa do que a média dos outros trechos, e o governo, na tentativa de melhorar o fluxo de passageiros, nessas escalas, havia decidido por uma política de redução de preços mais acentuada; porém, quando a análise trata dos casos em que houve a elevação dos valores das passagens não parece ser coerente com uma política de preços controlados pelo Estado. Afinal, esse tinha o interesse em estimular o fluxo de passageiros nos vapores e não seria majorando valores que seu objetivo seria alcançado.

A princípio, convém lembrar mais uma vez, que os preços praticados, no ano de 1854, eram de caráter provisório, ou seja, a Companhia Santa Cruz estava fazendo um teste com aqueles valores, para depois praticar os ajustes necessários. Também é importante observar que não se trata de anos subseqüentes, ou seja, os valores praticados em 1857, não necessariamente, foram reajustes, baseados nos valores de 1854. De qualquer modo, a análise, ainda que cautelosa, dada essas circunstâncias, pode contribuir para a compreensão da política de preços praticada pelo governo.

A primeira hipótese a ser levantada nessa situação, deve ser de verificação sobre uma mera política de ajuste de preços, ou seja, uma tentativa por parte do governo de reduzir as discrepâncias que estariam ocorrendo entre os valores cobrados nos diversos trechos. Afinal, como o Estado passou a ser o responsável pela determinação dos preços cobrados pelos vapores da Companhia Santa Cruz, cabia-lhe estabelecer a forma mais equânime de cobrar por cada viagem, sem beneficiar ou prejudicar qualquer trecho em relação aos demais.

Para se confirmar essa hipótese, é imprescindível, em primeiro lugar, verificar as distâncias entre cada trecho da linha e a média de preços que estavam sendo cobradas

por milha de viagem, em 1854 e, depois, com as mudanças, no ano de 1857. Com isso, pode ser observado se estavam ocorrendo discrepâncias nos valores das passagens. Na tabela abaixo, são apresentadas as distâncias em milhas respectivas a cada trecho da linha sul e as médias dos preços das passagens por milha.

Tabela 17: Distâncias e médias dos preços das passagens por trecho da linha do sul.

Origem – Destino	Distância (milhas) ¹⁸³	1854 (réis/milha) ¹⁸⁴	1857 (réis/milha) ¹⁸⁴
Salvador – Camamú	62	241,94	145,16
Salvador – Ilhéus	112	178,57	151,78
Salvador – Canavieiras	164	152,44	146,34
Salvador – Porto Seguro	208	144,23	153,85
Salvador – Caravelas	286	157,34	153,85
Camamú – Ilhéus	50	200,00	160,00
Camamú – Canavieiras	102	196,08	147,06
Camamú – Porto Seguro	146	171,23	157,53
Camamú – Caravelas	224	156,25	165,18
Ilhéus – Canavieiras	52	288,46	153,85
Ilhéus – Porto Seguro	96	208,33	166,66
Ilhéus – Caravelas	174	172,41	137,93
Canavieiras – Porto Seguro	44	340,91	181,82
Canavieiras – Caravelas	122	163,93	180,33
Porto Seguro – Caravelas	78	192,31	179,49

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada nos dados de distância da tabela 8 e sobre valores dos preços das passagens apresentados na tabela 16.

A observação dos dados apresentados acima, permite perceber que havia, de fato, enormes discrepâncias entre os valores praticados nos diversos trechos, no ano de 1854, e que foram reduzidas no ano de 1857. Nos trechos em que ocorreram as

¹⁸³ As distâncias tendo Salvador como porto de referência foram retiradas da tabela 8. As referentes a trechos envolvendo outras localidades foram apresentadas nesta tabela, baseando-se em cálculos aritméticos simples da diferença entre a maior e a menor distância.

¹⁸⁴ Os valores apresentados nestas colunas foram resultados aproximados de um cálculo de média aritmética simples, que consistiu em utilizar os preços das passagens referentes a cada trecho específico, apresentados na tabela anterior, e dividi-los por suas respectivas distâncias.

maiores reduções de preço das passagens eram os que, realmente, apresentavam as maiores dispersões com relação à média de preços das passagens.

Por exemplo, as viagens entre Canavieiras e Porto Seguro e entre Ilhéus e Canavieiras possuíam os valores mais elevados proporcionalmente à sua distância e duração. Foram justamente as que tiveram as maiores reduções. O trecho entre Salvador e Camamú também apresentou um valor elevado e teve sua distorção corrigida. Situação que também se verificou nas viagens entre Camamú e Canavieiras e entre Ilhéus e Porto Seguro. A única ressalva ocorreu no trecho entre Ilhéus e Caravelas, onde o valor médio da passagem por milha não apresentava uma distorção significativa, mas teve seu valor bastante reduzido. Nesse caso específico, a explicação pode ser, exclusivamente, em função do baixo fluxo de passageiros com relação a outros trechos da linha do sul; logo, a redução seria para incentivar o uso do vapor pela população da região.

A informação contida na tabela 17 deve ser complementada pela apresentação de dados estatísticos que corroborem a hipótese de que a mudança nos valores das passagens obedeceu à busca por correção das distorções entre os diversos trechos da linha sul. Essa análise complementar começa pelo cálculo da média aritmética (χ) relativa aos valores apresentados na tabela anterior, correspondentes às médias dos preços das passagens por milha, para os anos de 1854 e 1857. Assim, para o ano de 1854, a média foi de, aproximadamente, 197,63 réis/milha e, no ano de 1857, esse valor caiu para 158,72 réis/milha, evidenciando a redução geral nos preços das passagens.

Quando se analisa a amplitude total ($\bar{A}$), que é simplesmente a diferença entre o maior e o menor valor apresentados, observa-se o evidente maior grau de dispersão no ano de 1854 que ficou em 196,68 réis/milha contra apenas 43,89 réis/milha do ano de 1857; mas, como esta medida de dispersão estatística não dá uma informação mais consistente, porque é restrita aos valores extremos, é necessário então recorrer ao cálculo do desvio padrão (σ) que analisa os desvios de todos os dados em relação à média e, por fim, apresenta o grau de dispersão mais verossímil de um determinado

conjunto de dados. Dessa forma, quanto menor o desvio padrão, menor é o grau de dispersão dos dados de um determinado conjunto. Assim, o desvio padrão para o ano de 1854 foi de 52,89 réis/milha, enquanto que, para o ano de 1857, esse valor foi reduzido para 13,08 réis/milha. Desse modo, com base nesse exercício estatístico, parece ter sido a intenção do governo reajustar os preços das passagens com o intuito de torná-las mais equânimes, reduzindo as discrepâncias que existiam entre os valores de cada trecho específico, como mostra a tabela abaixo:

Tabela 18: Comparação do grau de dispersão entre os anos de 1854 e 1857 para os preços das passagens na linha do sul.

Medidas Estatísticas	1854 (réis/milha)	1857 (réis/milha)
Média aritmética (χ)	197,63	158,72
Amplitude total ($\bar{A}$)	196,68	43,89
Desvio padrão (σ)	52,89	13,08

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor.

Enquanto o governo estabelecia os novos preços a serem praticados pelos vapores da Companhia Santa Cruz, esta sucumbia. Os problemas relacionados à seca, que estavam prejudicando a economia provincial, também complicavam o desempenho do tráfego na linha do norte. A linha do sul, por abranger uma região de economia incipiente, outrossim, não apresentava bons resultados. Esse cenário de incerteza, vivenciado pela companhia, inibiu investimentos na aquisição de mais embarcações o que contribuiu para agravar ainda mais a situação.

Diante dessa conjuntura, o empresário Antônio Pedrozo de Albuquerque entendeu que precisaria organizar uma empresa mais forte. Para tanto, buscou a união com outros capitalistas interessados no setor de navegação a vapor. Juntos promoveram a fusão das Companhias Bonfim e Santa Cruz em 1858. Renascia, dessa forma, a Companhia Bahiana.

4. O PERÍODO ÁUREO DA COMPANHIA BAHIANA

4.1. O RENASCIMENTO DA COMPANHIA

A Companhia Bahiana de Navegação a Vapor ressurgiu da incorporação das Companhias Bonfim e Santa Cruz no ano de 1858¹⁸⁵. Os custos de aquisição da Companhia Santa Cruz foram de 540:000\$000 réis, incluídos os três vapores, acrescentando-se a esse valor a compra na Inglaterra das embarcações Gonçalves Martins e Valéria Sinimbú, que custaram 450:000\$000 réis, e uma comissão de 99:000\$000 réis, paga à corretora que realizou a transação. A Companhia Bonfim, com três vapores, custou apenas 160:000\$000 réis¹⁸⁶, devido ao péssimo estado de conservação. A soma total da aquisição das duas companhias foi de 1.249:000\$000 réis¹⁸⁷.

Assim que a transação foi concluída, as embarcações da extinta empresa Bonfim foram imediatamente encaminhadas para reparos nas oficinas da nova companhia. A Companhia Bahiana, portanto, começou a operar com cinco vapores, sendo três adquiridos da extinta empresa Santa Cruz, e dois encomendados na Inglaterra, como menciona o presidente da Província Francisco Xavier Paes Barreto em sua fala, proferida em março de 1859¹⁸⁸:

“A companhia – Bahiana – de navegação a vapor, que substituiu as duas empresas – Santa Cruz – e – Bonfim – funciona regularmente. Para o serviço da navegação costeira possui a companhia 5 vapores, dous dos quaes chegarão ultimamente da Inglaterra, aonde forão construídos.”

¹⁸⁵ FALLA que recitou o 1.º Vice-Presidente da Província da Bahia Manoel Messias de Leão n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 15/09/1858.

¹⁸⁶ O quarto vapor da companhia, chamado Bonfim, devido ao péssimo estado de conservação não pôde ser aproveitado, não sendo, portanto adquirido pela nova empresa. A Companhia Santa Cruz foi adquirida com seus três vapores. O documento, equivocadamente, menciona apenas dois, mas em documentos posteriores fica evidente de que todos os vapores da extinta empresa Santa Cruz foram adquiridos.

¹⁸⁷ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia Barão de São Lourenço n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 11/04/1869.

¹⁸⁸ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Francisco Xavier Paes Barreto n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 15/03/1859. p. 34.

A nova empresa surgiu, tendo como seus principais dirigentes, nomes importantes do cenário político e econômico da Província, como o empresário e ex-dono da Companhia Santa Cruz, Antônio Pedrozo de Albuquerque. Outro nome de extrema relevância, mencionado, foi o de Francisco Gonçalves Martins, ex-presidente da Província da Bahia, um dos maiores acionistas do então recém-fundado Banco da Bahia¹⁸⁹ e que, posteriormente viria a ser o Barão e, depois, Visconde de São Lourenço. Convém lembrar que ele foi o presidente da Província entusiasta da formação da extinta Companhia Santa Cruz para a prestação do serviço da navegação costeira. Completava a lista de nomes importantes o de Francisco Justiniano de Castro Rebello, que, antes, ocupava o posto de chefe de seção da Secretaria de Governo da Província da Bahia¹⁹⁰. Estava assumindo o cargo de gerente da nova Companhia Bahiana.

Associavam-se, portanto, membros das esferas política e econômica para tentar manter e expandir o serviço da navegação a vapor na Província: tarefa que, até aquele momento, revelara-se extremamente difícil diante das constantes situações econômicas desfavoráveis que a Província vinha enfrentando, além de seus problemas estruturais já mencionados, como as vias terrestres precárias e o fraco mercado interno. Por essa razão, era necessário compor uma aliança que fosse bastante significativa dentro do cenário regional. Assim, traria maior credibilidade a mais uma iniciativa de desenvolver o transporte marítimo e fluvial a vapor na Bahia. Restava, então, aguardar o resultado desse empreendimento.

Pelo menos, a princípio, iniciava suas atividades com um volume de capitais superior às anteriores o que, sem dúvida, era um fator positivo. Possuía um total de 1.800:000\$000 réis, divididos em 4.000 ações, com o valor unitário de 450\$000 réis¹⁹¹, além de oito embarcações, um trapiche para depósito de carvão e uma grande oficina e estaleiro em Itapagipe que empregavam operários nacionais e

¹⁸⁹ MONT'ALEGRE, Omer. *Op. cit.* p.151.

¹⁹⁰ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Governo, Maço 799. Avisos Recebidos do Ministério da Fazenda. Documento datado de 31/08/1858.

¹⁹¹ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Herculano Ferreira Penna n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 10/04/1860.

estrangeiros¹⁹²; mas, se, por um lado, a nova Companhia Bahiana começou com um montante de recursos significativo; por outro, apresentou, logo de início, resultados financeiros desfavoráveis com o serviço da navegação a vapor.

As despesas geradas com salários, aquisição de combustível (carvão), manutenção e taxas chegaram a um montante de 364:224\$425 réis, enquanto que as receitas, obtidas com passagens e fretes e somadas, foram de 225:910\$585 réis. Essa situação apresentou um déficit de 138:313\$840 réis, como mostra a relação abaixo de receita e despesa dos vapores no período de julho de 1859 a junho de 1860:

Tabela 19: Receita e despesa dos vapores da Cia. Bahiana no período de Julho de 1859 a 30 de Junho de 1860.

Vapor	Despesa	Receita
Gonçalves Martins	69:112\$133	53:499\$178
Valéria Sinimbú	78:690\$843	48:483\$195
Santa Cruz	59:618\$649	22:102\$855
Cotinguiba	39:309\$281	23:497\$760
Paraná	39:726\$258	13:503\$797
Pedro II	18:049\$331	7:477\$520
Cachoeira	29:807\$295	32:026\$400
Progresso	15:552\$457	10:756\$500
Paraguassú	14:358\$178	14:563\$380
Total	364:224\$425	225:910\$585

Fonte: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado do ano de 1860.

As despesas, de fato, eram altas, principalmente com carvão, por se tratar de um insumo importado. O seu custo foi, sem dúvida, um dos itens que mais contribuiu para onerar as despesas durante toda a história da companhia. Situação também vivenciada pela Companhia Brasileira que atribuiu ao consumo de carvão a responsabilidade maior pelo aumento das despesas. Seus dirigentes argumentavam que os vapores novos, por possuírem motores mais potentes, consumiam maior quantidade de

¹⁹² Idem.

carvão, e os vapores velhos, devido ao estado de deterioração de suas máquinas, eram mais lentos, levando mais tempo para realizarem as viagens e, com isso, consumindo igualmente mais carvão¹⁹³. O problema, também, afetava outras companhias, pois os dirigentes da Companhia Pernambucana, em 1858, apontavam o carvão, como o principal item de suas despesas. O seu gerente chegou a declarar que, se não houvesse redução no consumo de carvão, a empresa teria de deixar de atender a portos menos importantes¹⁹⁴.

Em 1857, o engenheiro civil Antônio Salustiano Antunes, ao realizar um estudo para a presidência da Província sobre o uso do carvão nas máquinas a vapor reforçou o argumento de que os altos custos eram, em sua maior parte, devido ao consumo de carvão, principalmente por esse ser importado:

“Entramos no mundo industrial moderno, admiramos seus maravilhosos inventos e a propagação successiva de suas máquinas a vapor, como meios mais econômicos e mais diligentes de produção e de transporte, o que parece não ter limites; mas notamos que esse orgulhoso desenvolvimento vae caminhando com mais segura garantia por aquelles lugares, onde se mostra vigorosa a existência do bom mercado de um combustível constituinte da força motriz a vapor. Assim mesmo os gastos extraordinários de carvão, unidos aos de tracção, muito dificultão maiores desenvolvimentos dessas comunicações rápidas, que tão reconhecidos serviços e tantos benefícios já tem prestado as sociedades. (...) falta-nos o combustível preciso para alimentar constantemente essas máquinas civilizadoras, cujas vantagens econômicas estão na razão da existência e abundância desse agente que constitui o seu movimento. Não existindo ainda no país minas em trabalho que devão fornecer grandes depósitos de carvão, necessariamente seremos obrigados a usar dessa matéria importada por alto preço e com sacrifícios.”¹⁹⁵

¹⁹³ EL-KAREH, Almir Chaiban. *Op. cit.*, 2002. p. 19.

¹⁹⁴ ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *Op. cit.* p. 183.

¹⁹⁵ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Polícia do Porto, Maço 4995. Maquinistas (Cartas de Exames). Documento datado de 28/02/1857.

Diante dessa situação deficitária, a direção da Companhia Bahiana pediu à presidência da Província a isenção da sisa provincial que incidia sobre a aquisição das embarcações¹⁹⁶, e foi atendida. Assim, tornava-se menos dispendioso o investimento em novos vapores. Com exceção desse tributo, os demais não eram motivo de preocupação para os dirigentes da companhia, pois seus impactos sobre as finanças da empresa sempre se mostraram muito baixos.

Nos poucos documentos que continham informações sobre o montante pago de impostos pela Companhia Bahiana, este nunca chegou sequer a 1% do total das despesas¹⁹⁷. Um outro fator que se evidencia é a ausência de reclamações por parte dos dirigentes da empresa em relação à cobrança de tributos. Os impostos, na verdade, sempre foram onerosos para o setor produtivo da Província, principalmente o exportador, conforme mencionado anteriormente; porém, mesmo nesse caso, as tarifas eram menores do que nas demais Províncias do norte. Pernambuco, por exemplo, chegou a cobrar 40% de imposto de exportação sobre o fumo¹⁹⁸, o que, na verdade, estava preocupando a direção da companhia era o fato de que, somente com o auxílio dos subsídios provinciais e do Império, os resultados financeiros estavam sendo positivos.

O montante de subsídios havia sido alterado desde o renascimento da Companhia Bahiana através do aumento da participação do governo provincial. A subvenção anual que a empresa passou a receber nesse período foi de 180:000\$000 réis, sendo 84:000\$000 réis dos cofres gerais do Império e 96:000\$000 réis dos cofres das Províncias da Bahia, Sergipe e Alagoas¹⁹⁹.

A Bahia elevou sua participação no valor final da subvenção para 76:000\$000. Essa soma, entretanto, não passou de uma composição dos 40:000\$000 réis que, anteriormente, eram pagos à Companhia Santa Cruz, com o montante de 30:000\$000

¹⁹⁶ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Francisco Xavier Paes Barreto n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 15/03/1859. p. 34.

¹⁹⁷ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documentos datados de 30/06/1862 e 30/06/1863.

¹⁹⁸ ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *Op. cit.* p. 149.

¹⁹⁹ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 10/09/1864.

réis que, antes, eram pagos à Companhia Bonfim, acrescidos de um reajuste de 20%, equivalente a 6:000\$000 réis. As Províncias de Sergipe e Alagoas continuavam destinando o mesmo montante, respectivamente 12:000\$000 e 8:000\$000 réis²⁰⁰.

Acrescentando o valor total dos subsídios à receita gerada pelos vapores, informada na página 136, obtém-se a quantia de 405:910\$585 réis. Assim, o resultado financeiro da Companhia Bahiana passou a apresentar um superávit de 41:686\$160 réis, o que corroborava a afirmação de que, somente com o auxílio das subvenções, a empresa conseguiria obter um saldo positivo.

O reajuste no valor total da subvenção foi pífio para o que se esperava de uma companhia que possuía, como dirigentes, homens influentes no cenário político e econômico da Província, se comparado com o valor pago à Companhia Brasileira, que recebia 1.008:000\$000 réis anuais. Convém lembrar, entretanto, que nesse caso, enquanto a Companhia Bahiana se limitava aos territórios da Bahia, Sergipe e Alagoas, a Companhia Brasileira navegava desde Montevideú até o Pará²⁰¹.

A Companhia Pernambucana também recebia mais subsídios do que a Bahiana, pois, somente dos cofres gerais do império, auferia 134:000\$000 réis, porque seu serviço era realizado em portos mais importantes, como os pertencentes às capitais de várias Províncias, pois, como se viu no início de suas atividades, seus vapores iam desde Maceió até Fortaleza. Posteriormente, em 1863, os portos da Província de Sergipe foram incorporados ao rol de escalas da Companhia Pernambucana o que gerou protestos por parte da direção da Companhia Bahiana. De nada adiantaram as reclamações, pois a concessão foi mantida. A partir daquele momento, as duas empresas passaram a ser concorrentes, também, em Sergipe, pois já eram em Alagoas. A empresa de navegação pernambucana complementava suas receitas, oriundas das subvenções que recebia de sua Província, 40:000\$000 réis; do Rio Grande do Norte,

²⁰⁰ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Antônio Coelho de Sá e Albuquerque n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1863.

²⁰¹ EL-KAREH, Almir Chaiban. *Op. cit.*, 2002.

4:000\$000 réis, de Alagoas, 8:000\$000 réis; do Ceará, 10:000\$000 réis e de Sergipe, 6:000\$000 réis²⁰².

Apesar dessa concorrência entre as duas companhias, durante toda a sua história, a Companhia Bahiana apresentou bons resultados no seu movimento de cargas para os portos de Sergipe e Alagoas. O porto da capital sergipana ainda apresentava uma vantagem para os vapores da empresa baiana: a sua proximidade com Salvador o que facilitava e estreitava as relações comerciais entre as duas Províncias.

Retornando às informações apresentadas na tabela 19, nota-se a quantidade de vapores que a empresa possuía em atividade. Como se viu, quando iniciou suas operações, a Companhia Bahiana possuía apenas oito vapores; desses, três haviam pertencido à Companhia Santa Cruz (Santa Cruz, Cotinguiba e Paraná), três à extinta Companhia Bonfim (Pedro II, Cachoeira, e Progresso) e dois, recém-adquiridos na Inglaterra. Posteriormente, adquiriu mais uma embarcação na Inglaterra, o vapor Paraguassú, que foi construído com as proporções adequadas para a navegação nos rios e chegou às águas da Província da Bahia alguns meses depois dos outros²⁰³. Assim, com a inclusão dele, a companhia passou a contar com nove vapores.

A Companhia Bahiana iniciou suas atividades, expandindo sua frota, mesmo em um momento de crise econômica na Província, que se refletia no fluxo de cargas e passageiros e, conseqüentemente, nos resultados financeiros auferidos. Contribuiu, para esse ato, a isenção da sisa provincial que, como se viu, incidia sobre a aquisição de novas embarcações. O gerente da companhia Francisco Justiniano de Castro Rebello argumentou que, apesar dessa situação, era necessário fazer esses investimentos e, apenas, solicitava a redução no número de viagens para a linha do sul, como solução para o problema²⁰⁴:

²⁰² ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *Op. cit.* p. 186.

²⁰³ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Francisco Xavier Paes Barreto n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 15/03/1859. p. 34.

²⁰⁴ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 27/02/1861.

“E na verdade, q^{do} se attende por um capital realizado de 1:143:900\$000 todo absorvido pelo material immenso, que a Comp^a possui, e que ainda assim não é sufficiente para acodir de prompto todas as necessidades do serviço, pelo qual novas encomendas se tem feito, e se farão – material que no Imperio não possui talvez nenhuma outra Emprêsa sem^e, quando se compara a cifra avultadissima das dêspesas do costeamento com a receita tão aquém d’ella (...) si o Poder Geral, compenetrado da conveniencia de animar e proteger uma Empresa de tanta utilidade publica, para que não morra ella à mingua de certos favôres (...) deferir favoravelmente a representação há m^{to} se lhe dirigira p^a aliviar a Comp^a de uma das duas viagens mensaes da linha do Sul, por inutil e espantosamente esteril (...)”

O gerente tinha razão em reclamar do movimento na linha do sul. Desde o ano de 1859 que o tráfego estava apresentando resultados pífios. A tabela abaixo demonstra essa situação através das informações sobre o movimento de passageiros e a receita auferida com os fretes nas linhas de operação da Companhia Bahiana durante o ano de 1859:

Tabela 20: Movimento de passageiros e receita dos fretes nas linhas da Companhia Bahiana durante o ano de 1859.

Linhas	Passageiros				Fretes	
	Particulares		Governo			
	Total	%	Total	%	Total	%
Recôncavo	35.374	89,0	1.226	63,5	7:841\$220	7,2
Norte	3.336	8,4	550	28,5	74:361\$384	68,6
Sul	1.028	2,6	155	8,0	26:246\$525	24,2
Total	39.738	100	1.931	100	108:449\$129	100

Fonte: Tabela adaptada pelo autor baseado nos dados contidos na FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Herculano Ferreira Penna n’ Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 10/04/1860.

A participação da linha do sul, no total de passageiros particulares, era inferior a 3% do total e, quanto às pessoas que viajavam por conta do governo provincial e

imperial, essa participação não alcançava 10%. Tratava-se de uma linha que não participava do comércio interprovincial, além de ainda não possuir uma atividade econômica de maior destaque, fato que só veio a ocorrer um pouco mais tarde com o desenvolvimento do cultivo do cacau. A precariedade das vias terrestres que escoavam a produção da região se constituía em mais um entrave ao seu progresso. A presidência da Província acreditava que, através do serviço da navegação a vapor, impulsionaria a economia sulina; porém, o alto valor das passagens, devido à distância da capital, e, conseqüentemente, aos custos mais elevados, associados à crise econômica, levaram a um movimento baixo de passageiros.

Somente nos valores auferidos com fretes de mercadorias, sua participação era melhor, atingindo 24,2% do total; porém, esse resultado deve ser visto com cuidado, pois, como seus custos eram mais elevados do que nas outras linhas, seus ganhos reais tendiam a sofrer impactos maiores. Além disso, para os portos da linha do sul, as embarcações a vapor eram a melhor alternativa de escoamento da produção, uma vez que as vias terrestres eram de péssima qualidade, e as localidades mais distantes dos centros econômicos regionais. Os outros meios de transporte marítimos e fluviais, como se viu, não tinham a segurança, velocidade e pontualidade dos barcos da Companhia Bahiana. Dessa forma, os vapores tornavam-se, praticamente, a única alternativa para o transporte de mercadorias o que explica a participação razoável que a linha teve no montante final, arrecadado com os fretes. Machado (1978a: 176) ao estudar a zona cacaueira baiana oitocentista apontou esta situação:

“A posição secundária da zona cacaueira e a grande distância que a separava do Recôncavo determinaram sua reduzida integração no espaço regional, o que se refletiu na escassa rede de transportes. Por outro lado, a ocupação territorial (...) repetiria o tradicional padrão de povoamento verificado no Brasil, concentrando-se preferentemente na costa e desprezando o interior. Como conseqüência desse quadro, o transporte marítimo revestiu-se de importância fundamental (...)”

A linha do Recôncavo era, predominantemente, de passageiros, com um fluxo muito superior às linhas do norte e do sul. Do total de passageiros que viajaram nos

vapores da Companhia Bahiana, 89% dos particulares e 63,5% dos que viajaram a serviço do governo tinham, como destino, o Recôncavo ou estavam partindo de lá, em direção à capital. Esse quadro encontra explicação no fato de que as localidades servidas nesta linha eram mais próximas à capital, e, portanto suas passagens eram mais baratas o que possibilitava o acesso a um número maior de pessoas.

O que era vantagem para os passageiros não era para o transporte de cargas, pois entre esses portos e o da capital circulavam inúmeras embarcações à vela, que praticavam o frete mais barato, sendo uma concorrência delicada para a Companhia Bahiana. A situação agravava-se, porque a proximidade das localidades do Recôncavo com Salvador também facilitava o transporte das mercadorias por via terrestre, diminuindo, assim, o fluxo de cargas pelos vapores, traduzindo em menor receita. Assim, diante desse cenário, que era agravado pela crise econômica, a participação da linha do Recôncavo na composição final das receitas, auferidas com os fretes, foi muito fraca, não atingindo sequer a 10% do total.

A linha do norte, por ser a única pertencente à Companhia Bahiana que participava do comércio interprovincial, abrangendo os portos das capitais das Províncias de Sergipe e de Alagoas, tinha o movimento de mercadorias mais significativo, com aproximadamente, 68,6% do montante total. Era um resultado esperado; afinal, eram nos portos das capitais das Províncias que concentravam os maiores volumes de produtos a serem comercializados – assim, a maior intensidade do comércio refletia-se na participação na soma das receitas auferidas com o fluxo de cargas. Além disso, apesar da crise econômica, o porto de Salvador ainda possuía uma dinâmica comercial de grande importância dentro do cenário nacional: suas relações mercantis com outras Províncias e até com o exterior eram significativas, como argumenta Rosado (1983: 26):

“(...) nem a crise da economia nordestina e baiana nem a menor quantidade de produtos importados e exportados pelo porto de Salvador em relação ao do Rio de Janeiro foram fatores suficientes para anular sua importância comercial. A praça de Salvador estava em conexão com o mercado internacional, além de ser o centro de

distribuição de mercadorias para as cidades e vilas da Província e para portos do Império – Rio de Janeiro, Pernambuco, Rio Grande do Sul, Sergipe, Paraíba.”

Com relação ao movimento de passageiros, somente os que viajavam a cargo do governo tiveram uma participação maior no volume total, com aproximadamente 28,5%. As relações políticas entre as Províncias explicavam esse movimento mais significativo; porém, a reduzida participação no movimento de passageiros particulares somente encontra explicação nas distâncias entre as capitais e no alto valor das passagens.

Aliás, os preços das passagens e dos fretes, desde 1858, quando nasceu a Companhia Bahiana, voltaram a ser decididos pela direção da empresa sob a supervisão do governo que estabeleceu em contrato que, quando a companhia realizasse por três anos consecutivos lucros superiores a 10% do seu capital, teria de aumentar o número de viagens ou reduzir os preços das passagens e fretes²⁰⁵. Negociação semelhante foi realizada entre o governo imperial e a Companhia Brasileira. Nesse caso, ficou estabelecido que, quando os lucros atingissem 16% do seu capital, 4% iriam para um fundo de reserva até atingir 2/3 do capital, 12% seriam distribuídos entre os acionistas e o restante seria revertido em favor da Fazenda Pública. O ministro Ferraz, responsável por esse acordo visava a avaliar se a subvenção dada estava além ou aquém das necessidades da companhia. Caso se confirmasse a primeira situação, o excedente deveria retornar aos cofres públicos²⁰⁶.

Com relação à Companhia Bahiana, ficou evidente que não havia interesse por parte do governo em reaver valores pagos a título de subvenção em caso desses excederem às necessidades da empresa, que preferiu exigir o cumprimento de novas obrigações que se refletissem no interesse público, fosse através da ampliação no número de viagens, fosse pela redução nos preços cobrados. Então, se os preços praticados ainda estavam elevados, era porque, mesmo com o auxílio das subvenções,

²⁰⁵ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5066. Navegação (Assuntos). Documento datado de 10/05/1858.

²⁰⁶ EL-KAREH, Almir Chaiban. *Op. cit.*, 2002. p. 20.

os lucros não estavam ultrapassando os 10% previstos no contrato, o que era esperado, principalmente devido à crise que se abateu sobre a Província.

Como se viu, na primeira década após o fim do tráfico de escravos, a economia da Província da Bahia havia enfrentado crises econômicas por causa da epidemia de cólera-morbo, ocorrida em 1855, e pela seca que durou quatro anos. A decadência da economia açucareira contribuía para piorar o quadro. O açúcar, que já havia alcançado o patamar de 70% de participação nas exportações da Bahia, terminava a década de 1850, representando, aproximadamente, 32% do total exportado pela Província²⁰⁷. O baixo nível técnico da estrutura produtiva e a ausência de uma política de modernização dos engenhos levaram a um agravamento da crise no setor. A maioria dos engenhos utilizava métodos rudimentares:

“Dos 1.651 engenhos existentes na Bahia, em 1855, 253 eram movidos à água, 144 a vapor e 1.274 por animais (estando neste total inclusas as enghocas). Como a maioria dos engenhos utilizava processos rudimentares, estes não tinham condições de produzir açúcar de boa qualidade (...)”²⁰⁸

O que de fato agravou a situação econômica interna foi o deslocamento do centro dinâmico para o Sul do país com o surto cafeeiro. A decadência da economia açucareira²⁰⁹ fez-se sentir na escassez de mão-de-obra, resultante do fim do tráfico de escravos e pelo comércio interprovincial de cativos, que se intensificou, levando a mão-de-obra para a próspera região cafeeira no sul do país. A demanda por escravos era crescente devido ao ritmo de expansão da cultura do café e, como a oferta era inelástica, esse cenário levou a uma alta no preço dos cativos, como já mencionado anteriormente. Os senhores de engenho, por causa da crise na economia açucareira,

²⁰⁷ TAVARES, Lúcia Maria T., PURIFICAÇÃO, Vera Maria P. Cana-de-Açúcar. In: BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional – 1.^a Etapa: 1850/1889 – Atividades Produtivas*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1978 a. p. 24.

²⁰⁸ Idem. p.19.

²⁰⁹ Um trabalho que aprofunda a questão da decadência da economia açucareira baiana é: OLIVEIRA, Waldir Freitas. *A Crise da Economia Açucareira do Recôncavo na Segunda Metade do Século XIX*. Salvador: CEB/UFBA, n.º 146, 1999.

começaram a comercializar parte do seu plantel, como uma fonte de riqueza alternativa, como aponta Sampaio (1999: 40):

“(...) o surgimento de um comércio interno de escravos, que começavam a ser vendidos para as regiões Sul e Sudeste do país, para trabalharem na lavoura cafeeira, que se encontrava em expansão. Se constituindo essa atividade mercantil numa fonte de riquezas inclusive para os senhores de engenho, que possuíam muitos escravos.”

O número de escravos, que saiu da Província da Bahia, foi elevado. Entre 1853 e 1875 foram comercializados 21.810 cativos para as Províncias do sul do país – quantidade que, até o ano de 1861, havia sido de 12.370 escravos²¹⁰. isto é, uma média de, aproximadamente, 1.546 cativos comercializados por ano. A perda de mão-de-obra na economia da Província da Bahia refletia-se na situação que esta atravessava. A conjuntura nacional contribuía para piorar ainda mais o quadro devido à crise financeira que o país estava atravessando e que foi fruto da política monetária pluriemissionista, adotada pelo então ministro da Fazenda, o senador Bernardo de Souza Franco, conforme lembra Lima (1986: 163):

“Numa terra de papel-moeda, as especulações tendem todas a caracterizar-se pela inflação, quer dizer, pelas emissões exageradas sobrecarregando a circulação fiduciária, frágil base da economia nacional. O próprio ministro da Fazenda de 1857 e 1858, que era Souza Franco, deixou-se arrastar neste declive.”

As exportações do país que haviam alcançado 114.547 contos de réis, no período 1856-57, caíram para 96.290 contos de réis, no período 1857-58. No Rio de Janeiro, ocorreram 49 falências em 1857 e 90 em 1858²¹¹. As conseqüências dessa

²¹⁰ ARAÚJO, Ubiratan Castro, BARRETO, Vanda Sampaio de Sá. A Bahia Econômica e Social. In: BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional: a Bahia no século XIX*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1978 d.

²¹¹ MONT’ALEGRE, Omer. *Op. cit.*, p.146/147.

crise deslocaram-se para as Províncias do norte, principalmente para as cidades de Salvador e Recife, como argumenta Mont'alegre (1972: 157):

“O eixo da crise se deslocaria para as províncias, dando ensejo a que depressões ocorressem em outras praças, sobretudo em Salvador e Recife, em 1859 e 1860.”

O relatório da Caixa Comercial da Bahia de dezembro de 1860 informou que o ano de 1859 foi fecundo em moratórias, concordatas e falências²¹². De fato, a Província da Bahia sentiu as conseqüências da crise, agravada pelo tráfico interprovincial de escravos, como relata o gerente da Companhia Bahiana Francisco Justiniano de Castro Rebello. Diante desse cenário, ele solicitou à presidência da Província a redução no número de viagens que a companhia era obrigada a realizar, principalmente na linha do sul:

“O estado critico da lavoura e do commercio impede o transito de passageiros, e tem acabado com o das mercadorias, de modo que a Comp^a em cada uma das viagens soffre enormes prejuizos, a que devem de prompto accudir os poderes do Estado, p^a que a queda de uma Empresa de tanta utilidade não mate todo o espirito de outras, e consequentemente o progresso do pais. Quando todas as classes da Prov^a gemem sob a pressão esmagadora de uma crise, como nunca se vio, q^{do} os effeitos desta se manifestão de um modo espantoso pelas inumeras falencias, que todos os dias se abrem; quando todas as fontes de produção se achão estagnadas pela falta de capitaes; q^{do} para empeiorar-lhes a condição se desvião dellas, como único recurso para a satisfação de gravosos empenhos, um dos seus mais poderosos elementos de prosperidade – os braços - ; (...) q^{do} finalmente é este o verdadeiro quadro commercial e agricola da Prov^a, ou antes de todo o Imperio (...) tem a Comp^a pedido a dispensa de uma das duas viagens p^a a linha do sul da Prov^a (...)”²¹³

²¹² OLIVEIRA, Waldir Freitas. *Op. cit.* p. 33.

²¹³ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 30/06/1860.

Em virtude desse contexto desfavorável, a Companhia Bahiana conseguiu, no início do ano de 1861, que o governo provincial atendesse às suas reivindicações, realizando modificações no contrato que havia sido celebrado entre ambos em 10 de maio de 1858. Pelo prazo de um ano, a companhia ficou dispensada da exigência de uma viagem mensal na linha do sul. Além disso, ela também conseguiu que o governo reduzisse, por um ano, de três para duas, as viagens semanais para Cachoeira e Santo Amaro. Outrossim, foram reduzidas as viagens para Nazaré, de duas por semana, para apenas uma. Para a localidade de Valença, para onde a companhia era obrigada a realizar uma viagem semanal, ficou reduzida para três viagens mensais²¹⁴.

Ainda no início de 1861, em meio à crise que assolava a Província, a empresa teve sua frota reduzida, temporariamente, de nove para sete embarcações. Por decisão da direção da companhia, o vapor Pedro II não seria mais utilizado por possuir pouco espaço para carga e carvão. Seu destino foi a praça do Rio de Janeiro onde foi vendido, prática utilizada, como se viu, pela primeira Companhia Bahiana. O vapor Paraná estava quebrado e sem possibilidades de conserto.

Diante da necessidade de adquirir vapores para substituir os dois, a Companhia Bahiana encomendou, na Inglaterra, uma embarcação de nome Dois de Julho²¹⁵; portanto, antes da chegada da nova embarcação, estavam em atividade, no início de 1861, os seguintes vapores: 1) Gonçalves Martins e Valéria Sinimbú na linha do Norte (até Maceió); 2) Santa Cruz e Cotinguiba na linha do Sul (até São José); 3) Cachoeira, Progresso e Paraguassú na navegação interna (ou linha do Recôncavo)²¹⁶.

O investimento na aquisição de mais um vapor, num contexto econômico desfavorável, encontrava explicação na necessidade de repor a quantidade de embarcações e no otimismo com o futuro da companhia que teve suas reivindicações atendidas pelo governo da Província. O gerente Francisco Justiniano de Castro

²¹⁴ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Antônio da Costa Pinto n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1861.

²¹⁵ Idem.

²¹⁶ Para a cidade de Valença, estes vapores eram auxiliados por algum dos que faziam as viagens das linhas do norte ou do sul. Ver: FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Antônio da Costa Pinto n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1861.

Rebello também demonstrava confiança na melhoria da situação econômica, pois o seu pior momento já havia passado:

“(...) numa crise, como a que tem esmagado a província nestes dous últimos annos, a Companhia, que vive principalmente do comércio e da lavoura, não podia ser tão milagrosamente bemaventurada, que escapasse ella da acção perniciosa de uma época extremamente fatal a essas duas fontes importantíssimas de sua prosperidade, e que posto na lucta em que também se tem visto empenhada, deve ter muito sofrido, e feito muito para poder sustentar-se e esperar o futuro (...) tenho a profunda convicção de que mais depressa passará a situação critica, e se abrirá aos olhos dos corajosos e perseverantes accionistas o horisonte que ainda não poderam vêr.”²¹⁷

O otimismo foi justificado um semestre depois, ou seja, em setembro do mesmo ano, quando, mesmo com a diminuição no fluxo de cargas e passageiros, a Companhia Bahiana apresentou, incluindo as subvenções, um lucro de 24:995\$260 réis. Embora menor do que o apresentado para o movimento analisado anteriormente, revestia-se de uma certa importância, porque a subvenção da companhia havia sido reduzida de 76:000\$000 réis para 64:166\$667 réis²¹⁸, o que ocorreu em razão da subtração no número de viagens concedida à empresa, ou seja, a presidência da Província havia atendido à reivindicação da companhia, mas, em contrapartida, reduziu o auxílio financeiro.

O valor integral da subvenção somente voltou a ser pago após o fim do prazo de um ano, concedido pelo governo provincial para a redução nas viagens realizadas pela empresa²¹⁹. Em virtude da continuação do quadro de baixo fluxo de passageiros e mercadorias nos trechos que compreendiam as localidades de Santo Amaro, Nazaré e Valença, que ainda sentiam os efeitos da crise econômica, o gerente da companhia

²¹⁷ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 27/02/1861.

²¹⁸ FALLA que recitou o Vice-Pres. da Província da Bahia José Augusto Chaves n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/09/1861.

²¹⁹ Relatório apresentado pelo 4º Vice-Pres. da Província da Bahia José Augusto Chaves n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província no ano de 1862.

Francisco Justiniano de Castro Rebello voltou a solicitar ao governo provincial a redução no número de viagens.

Nesse ínterim, chegou da Inglaterra o vapor Dois de Julho; assim, a Companhia Bahiana passou a operar com oito embarcações. A empresa reformou o vapor Cachoeira que recebeu o nome de Jequitaita, pois isto era uma prática comum com embarcações que retornavam da restauração, conforme visto ao tratar da primeira companhia. Ela também estava realizando estudos para viabilizar a navegação a vapor no litoral da cidade de Salvador, mesmo diante de um cenário econômico que ainda se apresentava desfavorável²²⁰.

Esse comportamento da empresa, aparentemente ambíguo, na verdade, era explicado pela percepção de que a crise econômica, que havia se instalado na província, estava arrefecendo. O período de seca tinha terminado, o fim do tráfico de escravos trouxera um panorama de maior diversificação na atividade econômica, culturas, como a do fumo, cacau e café, começavam a melhorar suas participações na pauta de exportações da Bahia²²¹, e a Guerra de Secessão (1861-1865), nos Estados Unidos, abria novas perspectivas para a economia algodoeira:

“Mas as condições gerais viriam, logo depois, a melhorar com as chuvas abundantes, a alta dos preços de nossos produtos no mercado europeu, e particularmente com as novas perspectivas para o comércio de algodão em virtude da Guerra de Secessão em 1861 nos Estados Unidos (...)”²²²

Essa melhoria e maior diversificação da economia da Província da Bahia oitocentista, associada à decadência da atividade monocultora de exportação do

²²⁰ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia Joaquim Antão Fernandes Leão n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 30/09/1862.

²²¹ O fumo elevou sua participação de aproximadamente 12,6% em 1850 para 18,3% no início da década de 1860. O cacau mais que dobrou seu percentual de aproximadamente 1% para 2,4% no total das exportações baianas no mesmo período, e o café, que tinha uma participação de 8% em 1850, atingiu 12% em 1860. Ver: TAVARES, Lúcia Maria T., PURIFICAÇÃO, Vera Maria P. *Op. cit.* p. 24.

²²² AZEVEDO, Thales de, LINS, E. Q. *História do Banco da Bahia (1858-1958)*. 1ª ed., Rio de Janeiro: José Olympio, 1969. p. 164/165.

açúcar, contribuíram para a ampliação de outros setores da atividade econômica, principalmente nos núcleos urbanos. Daí, a postura da Companhia Bahiana de estudar a viabilização de implementar o transporte da navegação a vapor para a cidade de Salvador. Azevedo e Lins (1969: 18) apontam essa transformação:

“As próprias crises da monocultura de exportação haviam começado a gerar a cidade, antagonista da grande agricultura (...) o próprio crescimento demográfico dos aglomerados citadinos iriam engrossar uma população que não tinha lugar no regime da casa-grande e da senzala (...)”

O interesse da companhia pela cidade do Salvador também era explicado pelo início do desenvolvimento industrial, que ocorreu com o fim do tráfico de escravos, em decorrência das novas inversões de capitais que ocorreram na economia da Província. Embora tenham existido experiências industriais anteriores a esse período, elas foram isoladas e de pouco significado. Naturalmente que o infante setor industrial baiano surgiu em decorrência da atividade comercial e viveu dependente dela, como Sampaio (1978a: 247) coloca:

“A indústria propiciada pela matéria-prima local surgiu como um apêndice da atividade comercial. Os seus bens eram produzidos ou em função da própria atividade agrário-comercial (tecidos de algodão para ensacar produtos de exportação, maquinário e peças para os engenhos) ou para os setores de renda mais baixa da população.”

Esse setor industrial estava relacionado à vida nas cidades, principalmente em Salvador, pois a impossibilidade de concorrer com as indústrias estrangeiras, principalmente com as britânicas, fez que a maioria delas direcionasse sua produção para o mercado interno. Buscaram atingir os consumidores de baixa renda, uma vez que a elite importava a maior parte dos seus produtos de consumo, o que levou as indústrias a se estabelecerem na cidade, ou nas suas proximidades, dinamizando a economia local. Sampaio (1978a: 250) aborda esse assunto:

“A estrutura industrial da Bahia, no período estudado, não diferia substancialmente daquela do Brasil como um todo. Predominavam, em número de estabelecimentos, as indústrias alimentares e de bebidas, a de fumo, a química, a metalurgia e a têxtil, voltadas para o abastecimento da população local, especialmente para as camadas de baixa renda.”

A expansão do setor bancário em Salvador, ocorrida principalmente entre 1848 e 1853, também contribuiu para a dinamização da vida sócio-econômica da capital. A carência de capitais na Província da Bahia oitocentista, que era também um problema geral do Império, ainda na primeira metade do século XIX, levou a uma política monetária expansionista. Essa expansão deu-se através da ampliação da capacidade emissora e de instituições bancárias. Na Bahia, entre 1848 e 1853 surgiram: a Sociedade Comércio da Bahia, o Banco Hipotecário da Bahia, a Caixa Comercial da Bahia (todas em 1848), a Caixa Reserva Mercantil, a Caixa Hipotecária e a Caixa de Economias (estas em 1853). Em 1858, surgiu o Banco da Bahia²²³.

Esse cenário de transformação da vida urbana na cidade de Salvador, com a expansão, dinamização e diversificação da atividade econômica, levou a uma demanda por infra-estrutura nos transportes e nos serviços. O período posterior ao fim do tráfico de escravos foi de melhoramentos urbanos. A cidade tinha péssimas condições de higiene, conforme salienta Nascimento (1986: 153):

“Certo é que as condições de higiene da cidade eram muito precárias e contribuíam naturalmente para o rápido alastramento do mal. (...) As substâncias pútridas líquidas e águas do serviço doméstico escoavam por canos descobertos, e seguia pelas ruas, vindo dar em outros esgotos subterrâneos, ou continuando seu caminho pelo meio das vias públicas, geralmente correndo para os rios ou para o mar.”

²²³ BAPTISTA, José Murilo Philigret de O. Bancos. In: BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional – 1ª Etapa: 1850-1889 – Atividades Não-Produtivas*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1978 b.

Os melhoramentos urbanos na cidade de Salvador iam desde a iluminação a gás, a partir de 1861, o serviço de água encanada, a modernização dos transportes com as empresas Trilhos Centrais, Trilhos Urbanos e Veículos Econômicos, até o sistema de comunicação a cabo submarino, e o elevador hidráulico iniciativa do comerciante Antônio Francisco de Lacerda, em 1873²²⁴(Tavares, 2001: 271/272). Diante desse cenário, a demanda da cidade por melhorias nos transportes era evidente, e a Companhia Bahiana estava estudando as possibilidades de atender a essa demanda.

Nesse período, os ingleses que já participavam, ativamente, da vida econômica da Província da Bahia, investiram nessas transformações com a melhoria dos serviços públicos, como a Companhia de Iluminação a Gás, o telégrafo e as companhias de veículos urbanos. Interessados em explorar o serviço da navegação a vapor, adquiriram a maior parte das ações da Companhia Bahiana, ainda no ano de 1862.

²²⁴ Para os melhoramentos urbanos da capital da província da Bahia ver: SOUZA, Affonso Ruy. *História da Câmara Municipal de Salvador*. Salvador: Câmara Municipal, 1953.

4.2. OS INGLESES E A EXPANSÃO DA COMPANHIA

A história das relações econômicas entre o Brasil e a Inglaterra tem início no período colonial. Embora Portugal fosse a metrópole do ponto de vista político, sob os aspectos econômicos, a Inglaterra já exercia uma influência significativa que se tornaria hegemônica a partir da abertura dos portos em 1808. Freyre (1948: 210/211) aponta:

“A britanização sistemática da economia brasileira teria se iniciado em Portugal: antes da partida de Dom João e da família real para o Brasil (...) Era o início do protetorado britânico sobre o Brasil, sob a forma econômica: a forma econômica de que o monopólio da importação no Brasil concedido à Grã-Bretanha seria expressão inconfundível. Os navios luso-brasileiros ficaram quase impossibilitados de continuar o seu comércio.”

Um agente comercial britânico, John Luccock, relatou, em 1809, que os ingleses haviam se tornado senhores da alfândega, regulando tudo e dando atenção particular às indicações do cônsul inglês²²⁵. A relação da dominação britânica sobre a economia brasileira será complementada por Freyre (1948: 213):

“Os navios ingleses começaram a desembarcar nos portos brasileiros, desde 1808, consideráveis quantidades de ferro: expressão e símbolo de uma nova civilização – a do ferro, do carvão e do vidro – diante da qual ao Brasil não restava senão curvar-se colonial e passivamente, trocando por aquele ferro imperial e civilizador, em barra ou sob a forma de máquinas e instrumentos de civilização, como também pelo vidro, igualmente civilizador, vindo em caixas das fábricas inglesas, e mais tarde pelo simples carvão, sua rústica madeira de lei, seu ouro, seus diamantes e suas pedras preciosas também rústicas, seu algodão, seu tabaco, seus outros produtos, todos rústicos.”

²²⁵ FAUSTO, Boris. *História do Brasil*. 12^a ed., São Paulo: EDUSP, 2004. p.122.

O Tratado de Navegação e Comércio, assinado em 1810 entre Portugal e a Inglaterra, reduziu a 15% as tarifas alfandegárias dos produtos britânicos importados pelo Brasil, inferior à que incidia sobre as próprias mercadorias portuguesas, que pagavam 16%. A Coroa portuguesa não tinha alternativa, pois dependia da esquadra britânica para proteger suas colônias e do resultado da guerra contra Napoleão para recuperar seu território. Enquanto o Brasil oferecia uma política tarifária liberal, os ingleses adotavam uma política protecionista, conforme demonstra Batista Jr. (1980: 204):

“(...) as principais exportações brasileiras eram sistematicamente excluídas do mercado britânico por tarifas fixadas em nível proibitivo. O próprio texto dos tratados negava de modo explícito a possibilidade de permitir a entrada na Inglaterra de exportações brasileiras que concorressem com produtos das colônias britânicas. Enquanto o Brasil era forçado por esses acordos comerciais a seguir uma política tarifária liberal, a Inglaterra manteve uma orientação em que predominava o protecionismo até a década de 1840, com barreiras tarifárias protegendo da concorrência estrangeira não só as colônias e o setor agrícola, como também alguns setores mais atrasados da indústria.”

Essa política teve efeitos extremamente prejudiciais ao desenvolvimento da economia brasileira, pois inibiu as produções manufatureiras locais, que não tinham condições de concorrer com os produtos britânicos, e criou grandes déficits comerciais com a Grã-Bretanha. Em 1812, o Brasil consumia 25% mais de artigos ingleses do que a Ásia inteira e mais de 4/5 do total absorvido pela América do Sul (Freyre, 1948: 177). Ao longo do século XIX, as disparidades do intercâmbio comercial entre o Brasil e a Inglaterra foram sendo reduzidas, como apresenta a tabela abaixo, mas a presença britânica nas importações brasileiras continuou extremamente significativa, apresentando, no período entre 1885 e 1889, uma participação de 38,2% contra 28,7% de outros países e 15,6% da França (Gonçalves, 1982: 48).

Tabela 21: Intercâmbio comercial entre o Brasil e a Inglaterra durante alguns períodos do século XIX (valores em libras ££).

Anos	Exportação	Importação
1842/1843	1.277.736	2.739.778
1852/1853	2.820.239	5.317.007
1862/1863	5.068.781	5.563.843
1872/1873	8.297.863	8.461.130

Fonte: IBGE, 1990: 574.

A expressiva presença britânica na economia brasileira oitocentista do ponto de vista da importação de mercadorias revolucionou a vida no Brasil. Em todos os aspectos da vida na sociedade brasileira do século XIX, existia a participação inglesa. Como Freyre (1948: 90) retratou:

“É quase impossível ao brasileiro ouvir falar em máquina, em motor, em ferramenta, em estrada de ferro, em rebocador, em draga, em cabo submarino, em telégrafo, em artigos de aço e ferro, em brinquedo mecânico, em cadeira de mola, em louça doméstica, em bicicleta, em patim, em aparelho sanitário, em navio de guerra, em vapor, em lancha, em fogão a gás ou a carvão, sem pensar em ingleses.”

A hegemonia econômica britânica sobre o Brasil era tão significativa que quase tudo o que era consumido e utilizado no Brasil tinha origem na Inglaterra. Graham (1973:118-120) fez uma lista bastante extensa das mercadorias inglesas consumidas e utilizadas no Brasil, da qual pode-se citar alguns exemplos, como manteiga, queijos, batatas, biscoitos, mostarda, presunto, cosméticos, monóculos, guarda-chuvas, bengalas, relógios, cronômetros, pianos, louças, artigos de cerâmicas, armas de fogo, cofres de ferro, caixões mortuários, bicicletas, tintas para escrever, tesouras, dentre vários outros produtos.

Essa presença maciça da Inglaterra sobre os mais diversos aspectos do cotidiano brasileiro perdurou durante todo o período oitocentista. Mesmo após o fim da política

tarifária liberal, ocorrido em 1844, quando o então ministro da Fazenda, Manuel Alves Branco, modificou as tarifas alfandegárias de quase 3 mil produtos importados, aumentando os impostos em 30, 40, 50 e até 60%²²⁶. A presença continuou tão intensa e significativa que Rodrigues (1953: 80) destacou a opinião de um ministro norte-americano sobre essa dominação inglesa no Brasil:

“Na opinião do ministro norte-americano, a navegação a vapor entre portos brasileiros e britânicos havia tornado o Brasil mais dependente da Inglaterra do que qualquer das colônias que ela possuía. ‘Em todas as fazendas do Brasil, o dono e seus escravos vestem-se com manufaturas do trabalho livre, e nove décimos delas são inglesas. A Inglaterra fornece todo o capital necessário para melhoramentos internos no Brasil e fabrica todos os utensílios de uso ordinário, da enxada para cima, e quase todos os artigos de luxo, ou de necessidade, desde o alfinete até o vestido mais caro. A cerâmica inglesa, os artigos ingleses de vidro, ferro e madeira, são tão universais como os panos de lã e os tecidos de algodão. A Grã-Bretanha fornece ao Brasil os seus navios a vapor e a vela, calça-lhe e drena-lhe as ruas, ilumina-lhe a gás as cidades, constrói-lhe as ferrovias, explora-lhe as minas, é o seu banqueiro, levanta-lhe as linhas telegráficas, transporta-lhe as malas postais, constrói-lhe as docas, motores, vagões, numa palavra – veste e faz tudo, menos alimentar o povo brasileiro.’”

A supremacia britânica no Brasil ia além dos aspectos relacionados à economia. Era nítida a influência da cultura inglesa nos hábitos da sociedade brasileira. Alimentos, roupas, utensílios em geral, expressões iam incorporando-se aos hábitos e costumes da sociedade brasileira. O chá, o pão de trigo, a cerveja, o *whisky* (uísque), o gin, o *beef* (bife), o pijama de dormir, o gosto pelos romances policiais, os piqueniques, o *sandwich* (sanduíche), o lanche, dentre outros. Inúmeras palavras

²²⁶ DEVEZA, Guilherme. Política Tributária no Período Imperial. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de, CAMPOS, Pedro Moacyr. *História Geral da Civilização Brasileira – o Brasil Monárquico*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1971. Vol. 4, Tomo II.

inglesas foram adicionadas ao vocabulário brasileiro, como o *drink* (drinque), o *poker* (pôquer), o *sport* (esporte), o *stock* (estoque), o *snob* (esnobe), etc²²⁷.

A estrutura econômica brasileira oitocentista era completamente subordinada à inglesa. As estradas de ferro, companhias de navegação a vapor, agências de seguros, empresas comerciais de exportação e importação, bancos e até serviços urbanos, como iluminação pública a gás, estavam nas mãos dos ingleses. Graham (1973: 79) relata que um ministro brasileiro, em Londres, em 1854, fez a seguinte observação com relação ao comércio entre o Brasil e a Inglaterra: “(...) o comércio entre os dois países é movimentado com capital inglês, em navios ingleses e por firmas inglesas.”

Os bancos ingleses, fundados no Brasil, durante o século XIX, contribuíram com o suporte de investimentos que os empresários britânicos necessitavam para abrir novas empresas ou expandir os negócios. O Lloyds Bank (1987: 122) trata do papel desses bancos no cenário econômico brasileiro oitocentista:

“As duas casas bancárias fundadas antes da Guerra do Paraguai continuavam em plena atividade, abrindo novas agências nos principais centros urbanos do país, o que possibilitou uma maior agilidade no comércio de importação e exportação e deu novo alento à comercialização do cacau, do algodão e do açúcar produzidos no Nordeste brasileiro. Além disso, puderam afiançar as contas correntes de empresários e engenheiros britânicos, que construíram novas ferrovias, portos e docas, e das companhias de navegação que expandiam seus negócios.”

Os capitais britânicos, investidos no Brasil, vinham sob a forma de empréstimos e investimentos. Essas operações financeiras tinham origem tanto em agentes privados quanto por parte do governo britânico. Dessa forma, foram inúmeros os empréstimos públicos concedidos ao Brasil pela Inglaterra durante o século XIX e que serviram tanto para a rolagem da dívida brasileira, quanto para investimento em diversos

²²⁷ Existe uma lista imensa com inúmeras palavras e expressões britânicas incorporadas ao vocabulário brasileiro em Freyre (1948: 56-58).

setores da vida econômica do país, contribuindo para a expansão dos serviços, transportes e do setor produtivo, principalmente o cafeeiro. Entre 1824 e 1852, foram concedidas ao Brasil, aproximadamente, 5.686.900 libras sob a forma de empréstimos públicos britânicos: montante que atingiu 60.090.700 libras no período entre o ano de 1858 e 1889²²⁸.

O processo de modernização da economia brasileira no século XIX teve origem britânica; porém, sem o objetivo de transformar a estrutura do modelo vigente, mas, apenas, de aprimorar e tornar mais eficientes os processos que envolviam a cadeia produtiva da economia brasileira. A busca por essa eficiência justificava-se pelos benefícios que traria à elite brasileira, ligada ao setor primário-exportador e aos capitalistas britânicos. Ambos poderiam auferir maiores lucros tanto no comércio quanto nos setores ligados diretamente a este processo modernizador, como na navegação a vapor, na iluminação pública a gás, etc. Na verdade, essa análise da aliança inglesa com as elites do setor agrário, assim como sua presença nas economias periféricas, não representam nenhuma novidade. Castro (1979: 21) ressaltou isso:

“É bem sabido que o objetivo último da política do livre comércio era solidificar uma divisão internacional do trabalho, na qual o ‘resto do mundo’ proviria os mercados britânicos de alimentos e matérias-primas baratos, enquanto a Inglaterra se especializaria na produção manufatureira.”

A integração das economias periféricas na divisão internacional do trabalho, através dos investimentos ingleses, principalmente no setor de transportes, dava-se em razão do barateamento do custo de produção de alimentos e matérias-primas exportados, ampliação das escalas de produção, permissão de mobilização de maiores excedentes para o comércio internacional e criação de mercados para a exportação britânica de bens de capital²²⁹.

²²⁸ GRAHAM, Richard. *Op. cit.* p.106.

²²⁹ CASTRO, Ana Célia. *Op. cit.* p. 29.

Durante o século XIX, grande parte dos investimentos externos no Brasil foram de origem inglesa. Entre 1860 e 1875, as firmas britânicas representaram cerca de 94% de todo o capital externo investido no país²³⁰. A maioria desses investimentos foi direcionada para o desenvolvimento de bancos, companhias de seguros, estradas de ferro, empresas de melhoramentos e modernização de serviços urbanos, casas comerciais e em companhias de navegação a vapor, dentre elas a Companhia Bahiana.

Os ingleses, que já haviam administrado a primeira Companhia Bahiana, reapareciam no cenário da navegação a vapor na Província da Bahia. Na ocasião anterior, existiam as dificuldades inerentes ao pioneirismo nesta atividade econômica, em terras estrangeiras. Depois, a falta de auxílio financeiro por parte do governo através de uma subvenção e, ainda durante esse período, as pressões britânicas, para que o Brasil abolisse o tráfico de escravos, estavam estremecendo as relações entre os dois países.

Vários setores da sociedade, que seriam prejudicados com o fim do tráfico negreiro, voltaram-se contra os ingleses. Discursos inflamados eram feitos em defesa dos interesses nacionais e contra a subserviência à Grã-Bretanha, como mostra Bethell (1976: 120/121):

“Argumentavam que, tendo-se libertado em 1822 de Portugal, os brasileiros deveriam declarar agora a sua independência da Grã-Bretanha. Era hora de pôr um ponto final na ‘nossa costumeira obediência ao gabinete britânico’ e à idéia de que eles (os ingleses) têm a esquadra, o dinheiro e, por conseguinte, a sua vontade será feita!”

O retorno dos ingleses à direção da Companhia Bahiana estava, nesse momento, inserido numa conjuntura mais favorável. A empresa tinha a experiência das companhias de navegação a vapor, anteriores a ela, que poderia contribuir para evitar a repetição de erros. Os governos imperial e provincial estavam auxiliando a empresa

²³⁰ Idem. p. 32.

com subsídios, o tráfico de escravos já havia sido abolido há mais de dez anos, e o contexto político-econômico entre o Brasil e a Inglaterra, também era mais favorável.

A conjuntura econômica interna da Província da Bahia também acenava com possibilidades de resultados melhores, principalmente em razão da eclosão da Guerra de Secessão (1861-1865), nos Estados Unidos, a qual beneficiou o setor algodoeiro, mas também a economia fumageira, segundo relatou Oliveira (1999: 46):

“(...) indo aparecer o fumo, entre os anos de 1862 e 1863, encabeçando, quanto ao valor, a relação dos produtos de exportação da Bahia, e ultrapassando o próprio açúcar, podendo tal ascensão ser explicada pela repercussão da Guerra de Secessão sobre os preços internacionais do produto.”

A balança comercial da Província da Bahia também começava a demonstrar sinais de recuperação, após o período de crise vivenciado. Tanto as exportações apresentavam um sinal de retomada de crescimento, quanto o saldo, finalmente, se tornava positivo, como mostra a tabela abaixo:

Tabela 22: Balança comercial da Província da Bahia (1855-1862).

Ano	Exportação	Importação	Saldo
1855	12.860:282\$000	13.623:910\$000	-763\$628
1856	17.863:374\$000	20.296:371\$000	-2:432\$997
1857	13.419:612\$000	19.679:530\$000	-6:259\$918
1858	15.465:592\$000	19.461:441\$000	-3:995\$849
1859	10.822:944\$000	16.205:959\$000	-5:383\$015
1860	8.422:986\$000	14.107:540\$000	-5:684\$554
1861	16.791:101\$000	17.385:000\$000	-593\$899
1862	18.029:367\$000	17.137:542\$000	+891\$825

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor sobre dados encontrados em: BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional – 1ª Etapa: 1850-1889 – Anexo Estatístico*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1978 c.

Complementou esse cenário otimista, a contribuição da política liberal do ministro Ferraz, adotada a partir de 1862, que permitiu às embarcações estrangeiras fazerem o serviço da navegação de cabotagem entre os portos do Império onde existissem alfândegas. Desse modo, os ingleses investiram na aquisição da Companhia Bahiana. Para ela, estava iniciando, naquele ano, seu período de maior progresso e expansão.

Os capitais britânicos chegaram para impulsioná-la e inaugurar uma nova fase no serviço da navegação a vapor nas águas da Província da Bahia. A companhia passava a ser chamada de *Bahia Steam Navigation Company*, na verdade, apenas uma tradução para o idioma inglês do nome anterior. Mesmo assim, o nome era mais condizente com a nova fase da empresa que possuía a maior parte das suas ações em mãos de britânicos.

Em seu relatório, resultado da primeira reunião geral dos acionistas, realizada em Londres, os diretores informaram que o processo de aquisição da Companhia Bahiana havia sido completado. Um decreto, sancionado pelo Imperador em 21 de junho, tinha aprovado a transferência de todos os direitos e privilégios concedidos às antigas companhias, para a nova²³¹:

“Your Directors have to report that after some considerable delay they have been enabled to complete the purchase of the Concessions, the floating, and other property, of the Bahia Steam Navigation Company, and that the transfer to this Company has now been legally completed. Due notification was given to the Imperial Government of Brazil, who have by a decree, dated the 21st of June, given under the hand of his Majesty the Emperor, approved the transfer to this Company of all the rights and privileges enjoyed by the late Bahia Steam Navigation Company, and at the same time have sanctioned the Articles of Association. The operations of the Company could only commence legally from the date of the completion of the transfer, and its sanction by the Imperial

²³¹ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5029. Bahia Steam Navigation Company. Documento datado de 29/10/1862.

Government, but by arrangement it was agreed that the profits should be received from the 1st April, 1862.”²³²

No trecho do relatório citado acima, os diretores se referem à transferência para a atual Companhia Bahiana dos direitos e privilégios, usufruídos pela anterior. Direitos e privilégios na verdade, herdados pela Companhia Bahiana, por ter adquirido as antigas Companhias Bonfim e Santa Cruz. Como os ingleses passaram a ser os principais acionistas, imediatamente ocuparam os principais cargos da empresa.

Os nomes de relevância do cenário local, que haviam se unido para soerguer a Companhia Bahiana, como o coronel Antônio Pedrozo de Albuquerque e o ex-presidente da Província Francisco Gonçalves Martins, necessitando de capitais para promoverem novos investimentos na companhia venderam a maior parte das ações aos britânicos. O ex-presidente da Província da Bahia, já conhecido, nessa época, como o Barão de São Lourenço, foi mais além, cedendo a sua concessão de direito exclusivo sobre a navegação no rio São Francisco, conquistando, dessa forma, o cargo de sub-diretor da empresa na Bahia. O relatório trata desse ato²³³:

*“His Excellency the Baron de San Lourenço having received from the Imperial Government a concession for the exclusive right of navigating the river San Francisco by steam, and having offered to cede gratuitously this privilege to the Company, your Directors have considered it desirable in the interests of the Company to accept this offer.”*²³⁴

²³² “Seus Diretores informam que, depois de um considerável atraso, eles foram autorizados a completar a compra das concessões, material flutuante, e outras propriedades da Companhia Bahiana de Navegação a Vapor, e agora, a transferência para esta Companhia está legalmente completa. A justa notificação foi enviada ao Governo Imperial do Brasil, que através de um decreto, datado de 21 de Junho, das mãos de sua Majestade o Imperador, foi aprovada a transferência para esta Companhia de todos os direitos e privilégios usufruídos pela antiga Companhia Bahiana de Navegação a Vapor, e ao mesmo tempo foram sancionados os Estatutos da Associação. As operações da Companhia somente podem começar legalmente a partir da data da completa transferência, e sua sanção pelo Governo Imperial, mas foi acordado que os proventos poderiam ser recebidos a partir de 1.º de Abril, 1862.” (Trad. do Autor).

²³³ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5029. Bahia Steam Navigation Company. Documento datado de 29/10/1862.

²³⁴ “Sua Excelência o Barão de São Lourenço tendo recebido do Governo Imperial a concessão de direito exclusivo da navegação a vapor no rio São Francisco, ofereceu gratuitamente este privilégio

A presença significativa dos investidores britânicos na Companhia Bahiana pode ser avaliada pela tabela abaixo. Nela constam a relação dos investidores e seus respectivos capitais, aplicados na companhia, no primeiro semestre de 1862:

Tabela 23: Relação dos investidores da Companhia Bahiana e seus respectivos capitais no primeiro semestre de 1862.

Investidores	Capital
John Watson	239:215\$655
Hugh Wilson	6:929\$352
Patrick Ogilvie	6:679\$352
Horácio Uripia	2:543\$045
Hutton Vignoles	2:447\$942
João d'Almeida Monteiro	2:281\$834
Barão de São Lourenço	1:992\$750
Cândido Vieira Dortas	953\$225
Luiz Caetano da Silva Campos	636\$642
H. R. Baines	533\$180
Cel. Antônio Pedrozo de Albuquerque	241\$555
João d'Araújo Fonseca e Oliveira	177\$450
João Manoel Lopes	143\$291
Luiz Adami	67\$118
Carlos A. Hertizsch	12\$328
Bernardo de Souza Leão	1\$900
Total	264:856\$619

Fonte: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 30/06/1862.

Os dados contidos nesta tabela não informam sobre a participação de cada um dos investidores no montante total da companhia. Eles são restritos aos investimentos realizados durante o primeiro semestre do ano de 1862, quando a empresa foi adquirida pelos ingleses. Afinal, tanto o Barão de São Lourenço, quanto o coronel

para a Companhia, seus Diretores consideraram isso desejável para os interesses da Companhia e aceitaram a oferta.” (Trad. do Autor).

Antônio Pedrozo de Albuquerque certamente tinham uma participação mais significativa do que a apresentada na tabela acima.

Essa tabela serve para demonstrar a importância que significou para a Companhia Bahiana, em termos de volume de investimentos, a presença dos ingleses. A participação deles, embora numericamente inferior, afinal, eram apenas 5 de um total de 16 investidores, representava, praticamente, todo o montante do capital investido no período. Dos cinco maiores investidores, quatro eram britânicos. O capital deles somava 255:805\$481 réis, o equivalente a, aproximadamente, 96,58% do montante investido. Somente o senhor John Watson, que se tornou presidente da Companhia Bahiana, possuía, aproximadamente, 90,31% de todo o capital investido na empresa, no primeiro semestre de 1862. Todos os investidores brasileiros somados detinham, apenas, 9:051\$138 réis, ou 3,42% do montante total.

O capital da empresa era de 1.800:000\$000 réis, conforme já visto anteriormente. No ano de 1861, o valor correspondente às embarcações a vapor e demais propriedades da companhia era de 1.316:006\$301 réis. O restante do capital, ou seja, 483:993\$699 réis era dinheiro da companhia, em ações emitidas²³⁵. No ano seguinte, foram investidos 219:137\$080 réis desse valor, na aquisição de dois novos vapores, o Lucy e o Izabel²³⁶, adquiridos para prestarem o serviço na linha do litoral da cidade de Salvador que, como se viu, estava sendo planejada. Cada vapor novo custou em média 109:568\$540 réis, que estava dentro dos valores de mercado para aquisição de uma embarcação nova²³⁷. O saldo, após essa transação, correspondia aos 264:856\$619 réis, pertencentes aos investidores mencionados no quadro anterior.

Enquanto as culturas do algodão e do fumo se beneficiavam com a Guerra de Secessão, o mesmo não ocorria com o diamante. Segundo o gerente da companhia, Francisco Justiniano de Castro Rebello, que permaneceu à frente do cargo, mesmo

²³⁵ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Antônio da Costa Pinto n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1861.

²³⁶ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 30/06/1862.

²³⁷ Um vapor de pequeno calado custava em torno de 90:000\$000 réis. Ver: MACHADO, Fernando da Matta. *Op. cit.* p. 75.

com a mudança na administração, a situação da Companhia Bahiana havia piorado em relação à época da Companhia Bonfim na linha de Cachoeira. Argumentava que a referida empresa prestou serviço nesse trecho, num momento em que a economia diamantina estava em melhor situação. Como a região diamantífera da Província escoava sua produção pelo porto de Cachoeira, o movimento tinha declinado desde que a fase áurea desse setor havia passado²³⁸.

De fato, a fase áurea da economia diamantina na Província da Bahia foi de 1842 ao início da década de 1860. A representatividade do diamante, na pauta de exportações nacionais, era pequena; mas, para a economia baiana, o seu papel era de maior relevância, o que contribuía para que as oscilações no seu mercado causassem alterações no fluxo comercial da região de Cachoeira, porto de escoamento dessa mercadoria e de outros produtos da Chapada Diamantina²³⁹.

Quando a economia do diamante começou a sofrer com o contrabando²⁴⁰ e, depois, com a concorrência das minas da África, entrou em fase de decadência. A partir de então, reduziu-se o fluxo de mercadorias e passageiros que utilizavam a linha de Cachoeira para realizar transações comerciais com a Chapada Diamantina. Essa fase correspondeu ao início da década de 1860, originando daí as observações por parte do gerente da Companhia Bahiana.

A situação complicava-se porque a navegação costeira, na sua linha do sul, não estava apresentando resultados favoráveis; mas, em um contexto em que a economia provincial estava apresentando números positivos, a justificativa desses maus resultados era, em primeiro lugar, o fato das localidades produtoras das mercadorias que experimentavam uma fase melhor, como o algodão e o fumo, estarem situadas nos trechos da linha do norte e da navegação interna, respectivamente; em segundo

²³⁸ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 22/08/1862.

²³⁹ FALCÓN, Gustavo Aryocara de O. Diamante. In: BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional – 1ª Etapa: 1850-1889 – Atividades Produtivas*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1978 a.

²⁴⁰ Segundo Falcón os registros de exportação do diamante no auge da sua produção eram de 2.314:200\$000 réis, porém as estimativas eram de que, se contabilizasse a parcela que era contrabandeada, os valores atingiriam 6.000:000\$000 réis (Falcón, 1978a: 125).

lugar, as cidades e vilas da região sulina da Província, ainda possuem economias incipientes. Agravava o quadro a obrigatoriedade de realizar uma determinada quantidade de viagens para o sul, considerada pelo gerente da companhia, acima do necessário. Acrescentava-se a esse cenário a forma de cobrança dos valores das passagens, que havia sido mudada por decisão dos antigos administradores da empresa em comum acordo com a presidência da Província²⁴¹.

A cobrança dos valores das passagens era feita dividindo os passageiros em três classes, com acomodações e tratamentos diferenciados. O cálculo do valor das passagens para as diversas classes passou a ser realizado da seguinte forma: o preço para viajar na segunda classe era 25% menor do que o da primeira classe; na terceira classe, o valor correspondia à metade do que pagavam os passageiros da segunda classe. Dessa forma, se uma viagem custasse 2\$000 réis para a 1.^a Classe, a passagem para viajar na 2.^a Classe seria de 1\$500 réis e na 3.^a Classe, o valor seria de 750 réis.

O problema residia no fato de que, embora a 3.^a Classe fosse designada para os escravos, seus senhores tinham direito legal a colocá-los entre os passageiros da 2.^a Classe, pagando o preço de passagem dos escravos da terceira classe. Isto gerava uma injustiça com os passageiros livres da segunda classe, que pagavam mais pelo mesmo serviço, o que fez a companhia reduzir o valor da sua passagem para equiparar com o que pagavam os escravos, reduzindo, assim, suas receitas²⁴².

O gerente Francisco Justiniano de Castro Rebello ainda reclamava do mau hábito do passageiro baiano e brasileiro de levar inúmeras malas e baús o que prejudicava a agilidade no processo de embarque e desembarque. Sugeria que fosse elevado o preço do frete para baús excedentes a fim de coibir essa prática e tornar mais rápido o embarque e o desembarque dos passageiros. Na Europa, segundo ele, a pessoa não poderia levar mais do que uma mala com o indispensável em uma viagem e acrescentava em tom mau-humorado²⁴³:

²⁴¹ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 22/08/1862.

²⁴² Idem. Documento datado de 04/07/1863.

²⁴³ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 22/08/1862.

“Aqui para uma viagem de um ou dois dias os passageiros entendem que devem trazer consigo todo o seu trem de casa, atulham o convés do vapor por modo que com dificuldade se pode passar de um para outro lado; e dão assim logar a que o desembarque seja demorado.”

Ainda no ano de 1862, o governo atendeu, mais uma vez, a reivindicação da Companhia Bahiana com respeito à quantidade de viagens na linha do sul e reduziu-as. Assim, o então promovido a superintendente, Francisco Justiniano de Castro Rebello, agradeceu aos governos geral e provincial:

“Este estado, actualmente bem lisongeiro, deve-o ella não tanto a sua administração, quanto a justa e bem entendida protecção que há encontrado nos Governos Imperial e Provincial, os quaes a tem aliviado de viagens inteiramente inúteis e improductivas, único favor que se há pedido e alcançado, ao passo que outras empresas iguaes tem sollicitado e conseguido augmento de subvenção, empréstimos, não tendo aliás empatado no material do serviço o grande capital que esta tem.”²⁴⁴

O governo reconheceu que as localidades do sul ainda não possuíam uma produção de mercadorias e um fluxo de passageiros que justificassem a quantidade de viagens que a companhia estava sendo obrigada a realizar. Enquanto isso, a navegação interna vivia uma situação completamente diferente. Devido ao melhoramento do tráfego em razão do recrudescimento da economia fumageira, a direção da empresa encomendou à Inglaterra mais duas embarcações, cujos nomes seriam Santo Antônio e Boa Viagem²⁴⁵. Com a sua chegada, a Companhia Bahiana passou a contar com 12 vapores.

Apesar dos problemas envolvendo a linha do sul, as demais linhas estavam apresentando bons resultados que, somados às subvenções estavam produzindo saldos positivos, estimulando os diretores a recomendarem, no relatório que apresentaram

²⁴⁴ Idem. Documento datado de 03/11/1862.

²⁴⁵ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Antônio Coelho de Sá e Albuquerque n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1863.

aos acionistas, um pagamento de dividendo a uma taxa de 7% ao ano²⁴⁶. Comparando esse número com os dividendos pagos aos acionistas da Companhia Brasileira, o resultado era desanimador, pois, na época em que ocorreram quedas bruscas nas receitas, ainda assim, a empresa pagou 6% de dividendos aos acionistas que, por estarem acostumados a uma remuneração de 12%, pressionaram a direção da companhia para que exigisse do governo um aumento nas subvenções, mas não conseguiram²⁴⁷.

Era natural que a Companhia Bahiana não tivesse condições de pagar o mesmo percentual de dividendos que a Companhia Brasileira, em virtude do tamanho, importância e volume de recursos recebidos do Estado, mas o problema não residia numa questão de comparação entre a maior empresa do país no setor e outra de relevância regional e, sim, no fato de que, durante a sua história, a Companhia Bahiana conseguiu, no máximo, mencionar a possibilidade de pagar dividendos a uma taxa de 10% e, efetivamente, só conseguiu distribuir entre seus acionistas, dividendos a uma taxa de 4%. Situação semelhante foi experimentada pela Companhia Pernambucana, que também teve dificuldades em pagar dividendos aos seus acionistas, pois, somente após reduzir drasticamente suas despesas, a partir do ano de 1865, conseguiu distribuir entre os acionistas dividendos de 10% por três anos consecutivos²⁴⁸.

Por outro lado, a direção da Companhia Bahiana estava mais preocupada em investir na manutenção do patrimônio, efetuando gastos com reparação dos vapores. Dessa forma, segundo o relatório, a companhia continuava mantendo um estado de eficiência conforme o trecho abaixo²⁴⁹:

“The whole of the Company’s fleet and other property continues to be maintained in a state of efficiency, and during the last half-year a large amount has been expended in repairs and renewals of a

²⁴⁶ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 25/11/1863.

²⁴⁷ EL-KAREH, Almir Chaiban. *Op. cit.*, 2002. p. 19.

²⁴⁸ ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *Op. cit.* p. 185.

²⁴⁹ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 25/11/1863.

permanent character, a portion of which is properly chargeable to capital account.”²⁵⁰

Assim, após a visita do superintendente da companhia ao imperador, onde apresentou as medidas de ampliação e manutenção da frota, o governo imperial satisfeito com as informações, decidiu através de decreto promulgado em 10 de setembro de 1864, estender a subvenção de 84:000\$000 réis paga, anualmente, à Companhia Bahiana por mais dez anos, isto é, até o ano de 1872. Depois desse período, essa subvenção seria reduzida para 40:000\$000 réis nos dez anos posteriores, ou seja, até o ano de 1882. O prazo, para a realização do serviço de navegação a vapor nas águas da Província da Bahia também foi estendido até o ano de 1882. A empresa, então, solicitou à Assembléia Provincial que modificasse o contrato assinado com a presidência da Província para que os prazos fossem igualados com os do governo imperial²⁵¹.

Enquanto a companhia comemorava o sucesso da visita do superintendente ao imperador, os acionistas reclamavam do aumento crescente das despesas. Os diretores, então, designaram o secretário Hugh Wilson para viajar à Bahia com o objetivo de solucionar o problema e, assim, tranquilizar os investidores. Ao chegar na Bahia, o então secretário da companhia decidiu reduzir o número de tripulantes nos vapores, demitiu funcionários das oficinas de Itapagipe e, ainda, diminuiu salários. Abaixo consta o trecho do relatório que se refere ao trabalho desempenhado pelo senhor Hugh Wilson²⁵²:

“Large reductions have already been made by him in the numbers of the crews on board the Company’s Steamers, as well as of the employés in the Itapagipe Workshops, and of the rate of wages in both cases. He comments upon the excessive amount of stores which

²⁵⁰ “Toda a frota e as outras propriedades da Companhia continuam sendo mantidas num estado de eficiência, e durante o último semestre, uma grande quantia foi gasta em reparos e restaurações em caráter permanente, uma parte desta foi propriamente retirada da conta do capital.” (Trad. do autor).

²⁵¹ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 10/09/1864.

²⁵² APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5029. Bahia Steam Navigation Company. Documento datado de 15/12/1864.

have accumulated in the Company's Warehouses, and has made new arrangements relative to all future supplies either from England or elsewhere. Your directors have to add with satisfaction that he speaks most confidently of the ultimate success of his mission, and gives very favourable accounts of the Company's prospects."²⁵³

As medidas administrativas implementadas pelo senhor Hugh Wilson estavam focadas na redução das despesas através do corte de mão-de-obra e diminuição dos salários. Por outro lado, a Companhia Bahiana continuava expandindo sua frota, pois adquiriu na Inglaterra o vapor Itaparica, totalizando, assim, 13 embarcações.

Do cargo de secretário da companhia, Hugh Wilson tornou-se o superintendente em menos de quatro meses. Definitivamente, ele havia agradado aos diretores e acionistas da empresa. Assim que assumiu o posto, em substituição a Francisco Justiniano de Castro Rebello, enviou uma correspondência ao presidente da Província pedindo a prorrogação da concessão do serviço de navegação a vapor até o ano de 1882 para equiparar, com o contrato assinado com o governo imperial o que ainda não havia sido feito pelo poder local.

Acrescentou que o negócio não estava sendo lucrativo e que, portanto, necessitava de uma maior proteção por parte do governo. Atribuiu a esse quadro os custos relativos ao carvão, que continuavam muito altos, assim como as despesas com pessoal técnico que vinha da Europa para operar as máquinas²⁵⁴:

“É de esperar pois do zelo esclarecido de V. Ex.^a que exponha à patriótica Assembléia Provincial a conveniência de sua protecção efficaz e a mais decidida a esta Companhia bem como a navegação a vapor, que civilizou e enriqueceu os povos; dispendiosa porém no

²⁵³ “Grandes reduções foram feitas por ele no número de tripulantes a bordo dos vapores da Companhia, assim como no número de empregados das oficinas de Itapagipe, e também nos salários de ambos. Ele comentou sobre o excesso de estoques acumulados nos depósitos da Companhia e fez novos arranjos relativos aos futuros suprimentos vindos da Inglaterra ou outro lugar. Seus diretores devem acrescentar com satisfação que ele falou confidencialmente do sucesso final de sua missão e apresentou cálculos favoráveis para as perspectivas da Companhia.” (Trad. do autor).

²⁵⁴ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 12/04/1865.

extremo e dependente dos auxílios do Governo, que por toda a parte, ainda nos países mais ricos e populosos, tem tomado debaixo de sua immediata protecção, auxiliando-a com fortes subvenções, que de preferência neste país onde difficil se torna obter os effeitos precisos para semelhante fim; a principiar pelo carvão cujo transporte faz triplicar o seu valor, e assim também o pessoal para o mechanismo que se tem de mandar vir da Europa por preços extraordinários.”

Era uma situação recorrente por parte dos representantes da Companhia Bahiana solicitarem a redução no número das viagens que tinham de realizar para os diversos trechos acordados no contrato, ou pedirem aumento dos subsídios governamentais. O argumento sempre era o mesmo, ou seja, afirmarem que a navegação a vapor trazia civilização, modernidade e progresso a toda a sociedade e que, por essas razões, tratava-se de um serviço de extrema importância do qual nenhum governo poderia prescindir.

O visconde de Mauá, ao defender, em 1878, a necessidade de subvenção às companhias de navegação a vapor e às ferrovias, lembrou que o Estado passou a arrecadar, pelo menos, sete vezes mais do que arrecadava antes da introdução da política de subsídios. Também teceu loas aos serviços da navegação a vapor e das ferrovias, argumentando sobre os benefícios econômicos que traziam à nação:

“Ficou demonstrado que a subvenção é um adiantamento, ou verdadeiro custeio com que o Estado concorre para *arrecadar uma renda*, assim no que toca aos cofres geraes como aos provinciaes, SETE VEZES maior do que a que para elles entrava há apenas 23 annos! Antes de ser introduzido esse meio aperfeiçoado de locomoção, que conseguiu encurtar as distancias, e pôr em rapida e regular communicação os centros de productos naturaes com a capital. Desconheceu-se que o invento sublime, cuja applicação pratica honra o seculo em que vivemos, desempenhando metade, se não dous terços do *trabalho das sociedades* que o põem ao serviço de sua civilização e progresso – o vapor – não póde ser utilizado como *força motriz*, nem em terra, nem realizando a locomoção sobre a

agua, sem consideravel dispendio, que inevitavelmente tem de ser *custeado* pelos interesses que elle desenvolve à sombra de sua potencia criadora, porém que no intervalo é necessario esperar esse desenvolvimento.”²⁵⁵

Eram, de fato, inegáveis os benefícios econômicos e sociais advindos da introdução da máquina a vapor nos transportes. Os governos imperial e provincial reconheciam isto, tanto que auxiliavam as companhias que atuavam neste setor com subvenções; porém, as constantes solicitações de reajustes nos subsídios esbarravam nas limitações orçamentárias, que impediam que o governo atendesse a essas reivindicações.

No caso da Companhia Bahiana, existia um outro motivo que levava o governo a não atender a todas as suas reivindicações. As freqüentes queixas dos dirigentes da empresa, em sua grande maioria, não passavam de lamúrias sem respaldo na realidade. Afinal, pouco mais de um mês após a correspondência queixosa do superintendente Hugh Wilson, o presidente da Companhia Bahiana, John Watson, apresentou um resumo sobre o desempenho da empresa para os acionistas, ressaltando a opinião do próprio superintendente que acreditava num futuro próspero²⁵⁶:

“During the past few months of the present year, with a greater number of effective steamers at his disposal, the Superintendent reports that he has been enabled to make extra voyages on many of the routes, the proceeds of which will materially swell the receipts of the current half-year. For example, in his letter received on the 3rd of May, he informs the Board that, during the month previous to his writing, the Company’s Steamers, in addition to the ordinary voyages on the North and South Coast routes, have accomplished four extra trips to ‘Sergipe’ and ‘Aracaju’, intermediate ports on the former line, all of which have yielded very satisfactory returns. The trade on the Coast lines having thus been found capable of considerable

²⁵⁵ MAUÁ, Irineu Evangelista de Souza, Visconde de. *Op. cit.* p.33/34.

²⁵⁶ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 29/05/1865.

extension, and the returns on the Bay and City lines continuing to show signs of further improvement, your Superintendent expresses his conviction that with energy and perseverance a prosperous future is in the store for the Company.”²⁵⁷

A situação se apresentava melhor para a companhia. As viagens extras realizadas para os portos da linha do norte indicavam o crescimento das relações comerciais principalmente com a Província de Sergipe. O principal produto comercializado pelo porto de Aracajú, através dos vapores da Companhia Bahiana, era o algodão, que, como se viu, atravessava uma fase próspera devido à Guerra de Secessão nos Estados Unidos, que durou de 1861 a 1865. De fato, esse produto, no início da década de 1850, por exemplo, respondia por apenas 3,3% das exportações da Província da Bahia e, no período 1865/1866, representou aproximadamente 20% de toda a exportação baiana²⁵⁸.

A linha da Baía, que era na verdade a linha do Recôncavo, continuava apresentando resultados positivos, mas ainda dependente do tráfego de cargas e passageiros do porto de Cachoeira. A linha da Cidade, ou do litoral de Salvador, que já estava em atividade, demonstrava sinais de crescimento.

Diante desse cenário, os ingleses adquiriram mais uma embarcação para a empresa, o vapor Dantas, que recebeu este nome em homenagem ao presidente da Província, Manuel Pinto de Souza Dantas²⁵⁹, porém, em virtude da política de expansão da frota, que implicou em grandes investimentos, os diretores entenderam

²⁵⁷ “Durante os últimos meses do presente ano, com um grande número efetivo de vapores a sua disposição, o Superintendente informou que estava capacitado a realizar viagens extras para várias rotas, produto do aumento considerável das receitas do último semestre corrente. Por exemplo, na sua carta, recebida no dia 3 de Maio, ele informa ao Conselho que, durante o mês prévio ao que estava escrevendo, os vapores da Companhia, em acréscimo às viagens regulares das linhas do Norte e do Sul, haviam realizado quatro viagens extras para ‘Sergipe’ e ‘Aracajú’, portos intermediários da linha, todas com retorno de renda satisfatório. O comércio das linhas costeiras, por uma considerável extensão, até aqui tem demonstrado capacidade, e o retorno nas linhas da Baía e da Cidade continua dando sinais de crescimento, seu Superintendente expressa sua convicção de que com energia e perseverança, um futuro próspero está reservado à Companhia.” (Trad. do autor).

²⁵⁸ TAVARES, Lúcia Maria T., PURIFICAÇÃO, Vera Maria P. *Op. cit.* p. 24.

²⁵⁹ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5019. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 20/06/1866.

que não era recomendável o pagamento de dividendos relacionados aos dois últimos semestres aos acionistas²⁶⁰:

*“The Board, therefore, in consequence of the recent heavy expenditure out of Revenue in purchasing new steamers, and otherwise altering and improving the existing fleet, building lighters, constructing wharves or piers, and effecting other improvements for the development of the now increased traffic, are not in a position to recommend any dividend for the two half-years ending December, 1865, and June, 1866; at the same time they anticipate that the results for the future will not only admit of the creation of an ample reserve fund, but also supply substantial dividends.”*²⁶¹

O relatório mostra que a fase de expansão dos investimentos da Companhia Bahiana impedia o pagamento de dividendos aos acionistas, mas as decisões de incrementar o patrimônio da empresa, naquele momento, iriam levar, num futuro próximo, a pagamentos de dividendos até melhores. A direção da companhia estava otimista com o futuro da empresa e da economia da Província da Bahia.

Além do desempenho econômico da Província, o incremento do tráfego ao longo do ano de 1866, também contribuía para respaldar esse otimismo. A julgar pelos dados apresentados na tabela abaixo sobre o tráfego nas diversas linhas da companhia entre os anos de 1865 e 1869, os diretores ainda teriam mais motivos para continuarem otimistas:

²⁶⁰ Idem. Documento datado de 05/12/1866.

²⁶¹ “O Conselho, em razão dos pesados gastos na compra de novos vapores, por outro lado, alterando e melhorando a frota existente, construindo chatas, ancoradouros ou cais, e efetuando outros melhoramentos para o desenvolvimento do agora incrementado tráfego, não está numa posição para recomendar qualquer dividendo pelos últimos semestres terminados em Dezembro de 1865 e Junho de 1866; ao mesmo tempo eles antecipam que os resultados para o futuro não somente vão admitir a criação de um amplo fundo de reserva, mas também de suprir dividendos substanciais.” (Trad. do autor).

Tabela 24: Receitas totais auferidas por cada uma das linhas da Companhia Bahiana (1865-1869).

Ano	Linha do norte	Linha do sul	Linha interna	Total
1865	166:294\$555	39:564\$120	128:988\$090	334:846\$765
1866	310:202\$867	37:107\$425	141:833\$713	489:144\$005
1867	349:984\$727	46:074\$888	153:179\$316	549:238\$931
1868	465:917\$973	49:509\$614	169:716\$180	685:143\$767
1869 ²⁶²	269:230\$346	23:788\$785	94:928\$290	387:947\$421

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada em diversos documentos. Ver: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5054. Cia. Litoral Barra-Itapagipe. Documento datado do ano de 1865. Relatórios apresentados pelos Presidentes da Província da Bahia Ambrósio Leitão da Cunha no ano de 1867, José Bonifácio Nascentes de Azambuja em 01/03/1868 e Barão de São Lourenço em 11/04/1869. APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5024. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 10/09/1869.

Os números mostram que o desempenho do tráfego, durante o ano de 1866, foi muito melhor que o ano anterior. O crescimento da receita total foi de aproximadamente 46% e, sem dúvida, o resultado da linha do norte foi o principal responsável por esse incremento no montante final. Contribuiu para esse desempenho, além dos fatores já apontados, a quantidade de viagens extras que os vapores da companhia deram para aproveitar a expansão das relações comerciais. Somente através dessa estratégia, a empresa pôde auferir uma receita mais significativa.

Para os dois anos posteriores, cujos dados são completos, a tendência de crescimento envolveu as três linhas mais importantes servidas pela Companhia Bahiana. A linha do sul, conforme já foi tratado, que era a mais problemática, havia tido uma queda na sua receita ao longo do ano de 1866; porém, nos anos subseqüentes, apresentou um crescimento que, embora pequeno, sem dúvida, era positivo para a direção da empresa.

Um cenário que se mostrava favorável somente poderia incentivar a continuação da política expansionista da Companhia Bahiana. Dessa vez, porém, não através de incremento de patrimônio e, sim, pela expansão do serviço para uma nova localidade,

²⁶² Estes valores referem-se somente ao primeiro semestre do ano de 1869.

a vila de Barra do Rio de Contas, situada às margens do rio de mesmo nome, pertencente à comarca de Ilhéus. Possuía comércio de madeiras e piaçava, mas a sua maior importância estava na localização, pois confluíam para ela duas estradas oriundas do sertão, caracterizando, assim, mais um centro que servia de entreposto comercial (ver Mapa 7).

Essas estradas haviam sido construídas pelo governo provincial há muito tempo e estavam necessitando de reparos. Era do interesse da companhia que o estado de conservação das estradas estivesse bom para intensificar o fluxo de mercadorias vindas do sertão, o que geraria maiores arrecadações com fretes para a empresa e maior atividade comercial na região de Barra do Rio de Contas²⁶³.

O problema é que, freqüentemente, o governo provincial alegava falta de recursos para realizar os melhoramentos necessários ao desenvolvimento dos transportes. O que, infelizmente, era verdade. A Província da Bahia contraía muitos empréstimos e os juros comprometiam todo o saldo que restava após terem sido pagas as despesas correntes. Um autor da época afirmou que a precariedade e a falta de estradas impedia o crescimento econômico do interior da Província, dificultando a própria arrecadação fiscal do governo, que era obrigado a contrair mais dívidas para atender as suas despesas²⁶⁴. Os investimentos essenciais à melhoria da infra-estrutura terminavam por vir dos cofres do governo imperial, ou através de capitais das próprias empresas, que ganhavam, em troca, algumas benesses do governo provincial que poderiam vir sob a forma de privilégios, isenção de impostos ou aumento na subvenção.

O péssimo estado de conservação das vias terrestres era comum em todo o país, traduzindo-se num grande obstáculo para o desenvolvimento econômico das regiões interioranas. Por essa razão, a utilização das vias fluviais sempre foi estimulada, mas sua maior difusão sempre esbarrou nos custos para realizar as obras de melhoramentos nos leitos dos rios, freqüentemente necessárias. Assim, embora a

²⁶³ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5019. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 11/12/1866.

²⁶⁴ FERREIRA, Manoel Jesuino. *Op. cit.* p. 127.

navegação fluvial fosse utilizada, seu uso ainda era muito pequeno para as necessidades econômicas do país²⁶⁵. Desse modo, as estradas, mesmo em péssimo estado de conservação, eram as vias mais utilizadas; portanto, localidades, como a vila de Barra do Rio de Contas, para onde confluíam duas estradas, terminavam se constituindo em centros regionais por sua facilidade no escoamento da produção apesar da precariedade das vias.

Nesse ínterim, a direção da companhia, interessada em aproveitar os bons resultados auferidos com o tráfego nas diversas linhas, além da boa fase da economia provincial, continuou com o seu projeto de expansão do serviço. O objetivo era começar a realizar a navegação a vapor, também, no Rio São Francisco que foi alcançado, através, da celebração do contrato em 28 de novembro de 1866, com o governo imperial²⁶⁶. Essa linha da Companhia Bahiana, entretanto, somente será tratada no próximo tópico.

Enquanto a Companhia Bahiana continuava investindo na expansão do sistema para auferir melhores receitas, os acionistas começavam a ficar impacientes por estarem sem receber os dividendos. Na décima segunda reunião geral, realizada em 31 de dezembro de 1867, em Londres, o conselho pressionava o superintendente a se dedicar ao máximo a conseguir meios de pagar os dividendos²⁶⁷:

*“They have, however, issued the most peremptory orders to the Superintendent that all his energies must now be devoted to earning Dividends for the shareholders.”*²⁶⁸

A solução que a empresa enxergou para resolver seu problema financeiro com os acionistas, estava, mais uma vez, concentrada na redução das despesas, conforme aponta a continuação do relatório:

²⁶⁵ DOMINGUES NETO, Hilário. Singrando o Mogi-Guaçu: um estudo sobre a formação de um mercado interno regional (1883-1903). Araraquara: UNESP, 2001. (Dissertação de Mestrado).

²⁶⁶ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia Ambrósio Leitão da Cunha n’ Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província no ano de 1867.

²⁶⁷ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5019. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 31/12/1867.

²⁶⁸ “Eles tem, contudo, emitido as ordens mais peremptórias para o Superintendente de que todas as suas energias agora devem ser devotadas a conseguir Dividendos para os acionistas.” (Trad. do autor).

*“The Board have issued instructions to enforce further economy in every department of the Company in Bahia, and trust in next half-year’s accounts to find substantial results from their orders.”*²⁶⁹

Como se sabe, qualquer empresa saudável do ponto de vista financeiro não necessita reduzir despesas para pagar dividendos aos seus acionistas. Os lucros, obtidos ao longo de cada exercício contábil, são a fonte para efetuar este tipo de pagamento. Os números do desempenho do tráfego nas diversas linhas mostravam que a empresa atravessava uma boa fase. O problema estava no volume de recursos concentrados em investimentos, fosse na ampliação do patrimônio ou na criação e implementação de novas linhas, como a da cidade de Salvador e do rio São Francisco.

Embora o cenário, realmente, fosse favorável à realização de novas inversões, essas deveriam ser feitas com equilíbrio, isto é, não poderiam ser demasiadamente exageradas sob pena de faltarem recursos para eventuais crises, ou períodos desfavoráveis e, também, para pagar dividendos aos acionistas que, naturalmente, queriam ter um retorno do investimento que fizeram.

Mesmo diante dessa situação financeira, os investimentos na expansão da companhia continuaram com a aquisição de mais duas embarcações: os vapores Rio Vermelho e Paulo Afonso. Assim, a empresa passava a contar com 16 barcos a vapor, enquanto os investidores ficavam, mais uma vez, sem os dividendos.

Nas tabelas abaixo, estão relacionadas todas as embarcações da frota da Companhia Bahiana até o final do ano de 1867. Foram divididas pelas respectivas linhas em que cada uma operava, constando o nome, ano de aquisição, material de

²⁶⁹ “O Conselho emitiu instruções para executar mais economia em cada departamento da Companhia na Bahia, e acredita que devido a estas ordens, as contas do próximo semestre terão resultados mais substanciais.” (Trad. do autor).

construção, arqueação em toneladas²⁷⁰, força em cavalos²⁷¹, marcha em milhas e, tripulação, além de outras observações²⁷².

Tabela 25: Informações sobre os vapores da linha costeira no ano de 1867.

Vapores	Ano	Material	Arqueação	Força	Marcha	Trip.	Observações
São Salvador	1867	Ferro	480	140	10	30	Novo
Dantas	1866	Ferro	483	165	12	30	Novo
Gonçalves Martins	1862	Ferro	500	126	9	30	Bom estado
Valéria Sinimbú	1862	Ferro	500	126	9	30	Bom estado
Santa Cruz	1862	Madeira	300	103	10	25	Bom estado
Cotinguiba	1862	Madeira	312	103	9	25	Bom estado

Fonte: Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia José Bonifácio Nascentes de Azambuja n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1868.

Tabela 26: Informações sobre os vapores da navegação interna e fluvial do rio São Francisco no ano de 1867.

Vapores	Ano	Material	Arqueação	Força	Marcha	Trip.	Observações
São Francisco	1867	Ferro	200	60	11	10	Novo
Dois de Julho	1862	Ferro	261	50	10	11	Bom estado
Jequitaiá	1862	Ferro	250	61	11	10	Bom estado
Santo Antônio	1863	Ferro	153	40	10	10	Bom estado
Boa Viagem	1863	Ferro	153	40	10	10	Bom estado
Vapor Novo ²⁷³	-	Ferro	150	75	12	-	Encomendado
Vapor Novo	-	Ferro	150	75	12	-	Encomendado

Fonte: Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia José Bonifácio Nascentes de Azambuja n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1868.

²⁷⁰ Mede a capacidade da embarcação em toneladas.

²⁷¹ Medida de potência de uma máquina. Cada unidade dinâmica equivale a levantar 75 kg a um metro de altura em um segundo.

²⁷² Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia José Bonifácio Nascentes de Azambuja n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1868.

²⁷³ Os dois novos vapores que constam neste quadro são o Rio Vermelho e o Paulo Afonso, anunciados anteriormente.

Tabela 27: Informações sobre os vapores da navegação do litoral da cidade no ano de 1867.

Vapores	Ano	Material	Arqueação	Força	Marcha	Trip.	Observações
Itaparica	1865	Ferro	100	30	9	-	-
Lucy	1862	Ferro	30	12	9	-	-
Victorine ²⁷⁴	-	Ferro	-	-	-	-	-

Fonte: Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia José Bonifácio Nascentes de Azambuja n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1868.

Conforme pode ser observado, praticamente todas elas foram construídas com ferro, um material melhor e mais resistente do que a madeira que era, anteriormente, utilizada. Somente os vapores Santa Cruz e Cotinguiba conservavam ainda esse material de construção. Para a linha costeira do norte e do sul, eram designados seis vapores, para o litoral da cidade, três, e para a navegação interna, sete embarcações. A Companhia Bahiana ainda possuía 14 alvarengas, das quais sete eram empregadas na descarga dos vapores, e mais sete no fornecimento de carvão²⁷⁵.

Ainda com relação às informações apresentadas nas tabelas acima e efetuando cálculos de médias aritméticas simples, os resultados mostram algumas especificidades sobre as embarcações a vapor e as respectivas linhas que operavam. A medida da arqueação em toneladas indicava a capacidade que o vapor tinha de transportar cargas. Os vapores da navegação costeira possuíam a maior média de arqueação por barco que era de, aproximadamente, 429,2 toneladas.

De fato, o maior volume de mercadorias transportadas estava na navegação costeira, principalmente na linha do norte; daí, a necessidade de uma maior arqueação nas embarcações. Os vapores da navegação interna apresentavam uma média de 188,1 toneladas de arqueação e os vapores que prestavam o serviço no litoral da cidade possuíam apenas uma média de 65 toneladas, naturalmente, em razão de não serem destinadas ao transporte de cargas.

²⁷⁴ Como faltam informações sobre este vapor, não ficou claro se é uma nova embarcação ou simplesmente trata-se do antigo Izabel, que mudou de nome após alguma reforma efetuada.

²⁷⁵ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia José Bonifácio Nascentes de Azambuja n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1868.

O cálculo da média aritmética para a força em cavalos também evidencia a enorme discrepância dos vapores da navegação costeira em relação aos demais. Enquanto, nas linhas do norte e do sul, os vapores apresentavam uma força média de 127,2 cavalos, na navegação interna, era de 57,3 e, na navegação do litoral da cidade de Salvador, atingia somente 21 cavalos. As embarcações que realizavam o serviço da navegação a vapor nas linhas costeiras necessitavam de maior potência nas máquinas, pois carregavam mais mercadorias e faziam viagens mais longas, daí a desproporção entre os números dos seus vapores em relação aos demais.

Quando o cálculo foi realizado para a marcha média de velocidade, os números ficaram bastante próximos, entretanto, dessa vez, os vapores da navegação interna apresentaram resultado um pouco superior aos demais. Na linha do Recôncavo e do rio São Francisco, a marcha média de velocidade era de 10,9 milhas por hora, enquanto que, na navegação costeira, os vapores atingiam em média 9,8 milhas por hora. Na linha do litoral da cidade de Salvador, foi de nove milhas por hora. A explicação para esses números está no equilíbrio maior na relação entre a arqueação e a força em cavalos das embarcações da navegação interna e fluvial que, assim, permitia o desenvolvimento de velocidades maiores. Na navegação costeira, devido ao tamanho das embarcações, a potência das máquinas poderia ser maior.

Por fim, a tripulação dos vapores da navegação costeira era, em média, bastante superior às embarcações das navegações interna e fluvial. Nos barcos a vapor das linhas costeiras norte e sul, a média era de 28,3 tripulantes, enquanto que, na navegação interna e fluvial, esse número caía para 10,2 tripulantes por embarcação. O resultado já era esperado devido ao tamanho dos vapores que realizavam a navegação costeira e, também, pela duração das viagens, que exigia um número maior de funcionários a bordo. Para as embarcações que operavam a linha do litoral da cidade de Salvador não foram encontradas informações sobre a tripulação, mas, devido ao tipo de serviço prestado, isto é, limitado a trechos ao longo da costa da capital da Província, certamente, essas embarcações possuíam um número bem inferior de tripulantes, comparando-se com as outras linhas.

A Companhia Bahiana possuía ao todo, até o final do ano de 1867, 415 funcionários empregados na Província da Bahia. Número praticamente igual ao apresentado para a Companhia Pernambucana que, segundo a professora Suely Cordeiro de Almeida, autora do estudo, tinha 400 empregados em suas oficinas, escritórios e embarcações²⁷⁶. Na tabela abaixo, estão especificados os setores de trabalho de cada um deles, os cargos exercidos e a quantidade respectiva de trabalhadores por cargo:

Tabela 28: Informações sobre os funcionários da Companhia Bahiana na Província da Bahia no ano de 1867.

Escritório da Bahia:	Quantidade	Ponte na Bahia:	Quantidade
Superintendente	1	Fiscal e Ajudante	2
Caixa	1	Bilheteiro	1
Ajudante de caixa	1	Porteiro	2
Guarda livros	1	Empregados do pontão ²⁷⁷	2
Despachante	1	Carpinteiro	1
Ajudante de despachante	1	Trab. de descarga	8
Caixeiros diversos	6	Praticante	1
Total	12	Total	17
Oficinas de Itapagipe:	Quantidade	Vapores e outros:	Quantidade
Engenheiro fiscal	1	Capitães	11
Ajudante	1	Maquinistas	17
Guarda livros	1	Escrivães	6
Escriturário	1	Contramestres	9
Apontador	1	Tripulantes	179
Maquinistas	11	Agente de carvão	1
Artistas Aprendizes	100	Trip. de alvarengas	17
Aprendizes diversos	20	Trabalhadores	10
Total	136	Total	250

Fonte: Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia José Bonifácio Nascentes de Azambuja n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1868.

²⁷⁶ ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *Op. cit.* p. 187.

²⁷⁷ Plataforma flutuante que serve como ponte.

O número de funcionários que a companhia possuía, somente na Província da Bahia, atesta o tamanho dela. Sem dúvida, tratava-se de uma empresa de grande porte. Infelizmente não foram encontrados documentos que mencionassem os salários respectivos a cada uma das funções exercidas. As informações a esse respeito tratam apenas de poucos cargos da empresa; mas, de qualquer modo, servem para fazer uma análise. A tabela abaixo contém essas informações:

Tabela 29: Alguns cargos da Companhia Bahiana e seus respectivos salários nos anos de 1862 e 1863.

Cargo	Salário (semestral)	Salário (mensal) ²⁷⁸
Superintendente	3:069\$068	511\$511
Engenheiro ²⁷⁹	2:906\$624	484\$437
Empregado da Superintendência	2:260\$000	376\$667
Secretário	1:500\$000	250\$000
Fiscal	1:500\$000	250\$000
Maquinista-Chefe	1:500\$000	250\$000
Carpinteiro	450\$000	75\$000
Almoxarife	360\$000	60\$000
Saveirista	240\$000	40\$000

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada em documentos. Ver: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documentos datados de 30/06/1862 e 30/06/1863.

Os cargos de superintendente, engenheiro, superintendente de fábrica e de casa, e empregado da superintendência tinham salários bastante significativos. Uma pessoa que exercesse o cargo de secretário, fiscal ou maquinista-chefe na empresa recebia um salário semestral de 1:500\$000 réis. Anualmente, esse valor alcançava 3:000\$000 réis. Embora os elementos de comparação entre os salários e os preços das mercadorias sejam deficientes pelas lacunas nas informações coletadas, é possível realizar uma análise, ainda que sob a ressalva da insuficiência dos dados.

²⁷⁸ No documento constam apenas os valores semestrais. Os salários mensais foram calculados pelo autor através da simples divisão matemática dos montantes originais por 6.

²⁷⁹ Consta no documento que os superintendentes de fábrica e casa recebiam o mesmo salário de engenheiro.

Por exemplo, na cidade de Santo Amaro, no ano de 1861, a libra²⁸⁰ da carne salgada estava custando \$400 réis²⁸¹. O empregado da superintendência que recebia, mensalmente, o equivalente a 376\$667 réis, se despendesse todo o seu ordenado no consumo de carne salgada, poderia adquirir, aproximadamente, 942 libras desse produto. O secretário, fiscal ou maquinista-chefe, com seu salário de 250\$000 réis, poderia comprar, aproximadamente, 625 libras da mesma mercadoria. O saveirista, que dentre os relacionados, era o que auferia o menor salário, poderia adquirir apenas 100 libras de carne salgada.

No ano de 1878, um almoço para duas pessoas, contendo carne, batatas, pirão, chá ou café, pão e manteiga, custava 1\$000 réis no *Restaurant Mullem*, localizado no Hotel do Globo, no centro de Salvador²⁸². Se os salários analisados fossem pagos nesse ano, o superintendente da Companhia Bahiana, acompanhado da sua esposa poderia almoçar todos os dias do mês nesse restaurante e ainda sobriariam 481\$511 réis ou, aproximadamente, 94% do seu ordenado. O carpinteiro, acompanhado de sua esposa, se estabelecesse a mesma rotina, despenderia metade do seu salário. Para o saveirista e sua mulher, certamente, seria uma extravagância absurda, pois somente restariam 10\$000 réis ou 25% do seu ordenado para todas as outras despesas do mês.

A análise sobre os salários pagos a determinados cargos na Companhia Bahiana pode ser complementada pelos estudos da historiadora Kátia Mattoso sobre a riqueza dos baianos no século XIX²⁸³. Ela analisou 1.115 inventários, distribuídos ao longo do período cronológico de 1801 a 1889 e, depois, dividiu as fortunas dos baianos em oito classes²⁸⁴. Abaixo, consta uma tabela com essa divisão:

²⁸⁰ Uma libra equivale a aproximadamente 450 gramas. Ver: MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Da Revolução dos Alfaiates à Riqueza dos Baianos no Século XIX – Itinerário de Uma Historiadora*. Salvador: Corrupio, 2004. p. 85.

²⁸¹ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Agricultura, Maço 4631. Abastecimento (Gêneros Alimentícios). Documento datado de 11/02/1861.

²⁸² APEB. Seção de Microfilmagem. Jornais Diversos. Diário de Notícias. Microfilme: 27. Flash: 1. Documento datado de 04/01/1878.

²⁸³ MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Op. cit.*, 2004. p. 299-316.

²⁸⁴ Idem. p.302.

Tabela 30: As classes das fortunas dos baianos (Salvador, 1801-1889).

Classe	Valor (em mil-réis)
Muito pequenas	0 a 200
Pequenas	201 a 1:000
Pequenas médias	1:100 a 2:000
Médias	2:100 a 10:000
Boas	10:100 a 50:000
Grandes pequenas	50:100 a 200:000
Grandes médias	200:100 a 500:000
Grandes	500:100 a 1.000:000 e mais

Fonte: Mattoso, 2004. p. 303.

A partir dessas informações, pode-se fazer algumas ilações sobre os ocupantes dos cargos citados e suas possibilidades de pertencerem à determinada classe de riqueza. O engenheiro da Companhia Bahiana recebia, semestralmente, 2:906\$624 réis, o que significava dizer que, anualmente, seu rendimento bruto era de 5:813\$248 réis. Não existem dados para afirmar qual a despesa média mensal de uma pessoa ou família, na Bahia, nesse período; porém, não parece exagero supor que esse indivíduo pudesse poupar, aproximadamente, 10% dos seus ganhos anuais, ou o equivalente a 581\$325 réis aproximadamente, ou seja, se ele conseguisse poupar tal montante, em dez anos, pertenceria a uma classe de pessoas que possuiria fortuna média²⁸⁵.

Como a análise de Kátia Mattoso trata de inventários, ou seja, mede a riqueza acumulada no decorrer de uma vida inteira, o engenheiro que permanecesse na Companhia Bahiana, percebendo o salário no mesmo patamar, poderia se encontrar pelo menos na classe das boas fortunas da sociedade baiana: situação que somente o que ocupasse o cargo de superintendente, alcançaria. Talvez o empregado da superintendência, às custas de um sacrifício maior, também pudesse atingir.

²⁸⁵ Esta análise é simplificada, meramente hipotética. Não foram considerados aspectos que envolvem a vida das pessoas, mas que dificultam enormemente uma tentativa de análise desta natureza, tais como, a inflação no período, a possibilidade deste indivíduo perder o emprego, ou receber um aumento, até mesmo ser promovido dentro da companhia, possuir um patrimônio anterior ao cargo que passou a exercer na empresa, etc.

As pessoas que ocupassem os cargos de secretário, fiscal ou maquinista-chefe da Companhia Bahiana, com uma remuneração bruta anual de 3:000\$000 réis, se conseguissem manter o mesmo nível de poupança do engenheiro, alcançariam um patamar de fortuna média no fim da vida. A análise torna-se mais complicada quando se trata do saveirista, por exemplo, pois a capacidade de poupar parte dos rendimentos reduz-se bastante, à medida que os salários também diminuem; portanto, é possível que este sequer poupasse 5% do que auferia anualmente.

Na sua pesquisa, a historiadora Kátia Mattoso (2004: 303) acrescenta informações sobre os preços para a aquisição de uma moradia na cidade de Salvador. Assim, ela afirma que:

“Com 300 mil-réis e mais, a compra de uma modesta morada torna-se possível; mas é preciso possuir mais de um conto de réis para ser dono de uma casa térrea de pedra e cal, e mais de dois contos de réis para ser proprietário de um sobrado.”

Com base nos dados sobre os rendimentos dos cargos da Companhia Bahiana e na especulação sobre a capacidade de poupança das pessoas ocupantes desses cargos, já analisados anteriormente, acrescidos do conteúdo da citação acima, pode-se realizar mais algumas ilações. É fácil observar que o superintendente, o engenheiro ou o empregado da superintendência poderiam, ao final de um período não muito longo, se tornar proprietários de um sobrado. O secretário, fiscal ou maquinista-chefe não precisariam demorar mais do que quatro anos para adquirir uma casa térrea. Já a aquisição de uma modesta casa no valor de 300 mil-réis não era um sonho impossível para o almoxarife e, talvez, para o carpinteiro; mas, certamente, seria bastante difícil para o saveirista.

O câmbio, que sempre causou problemas financeiros à Companhia Bahiana, uma vez que, constantemente, a moeda nacional encontrava-se desvalorizada, atravessava um período mais conturbado. Segundo Vieira, desde 1857, que o câmbio

começou a cair, sensivelmente, até 1886²⁸⁶. O problema cambial brasileiro tinha relação com a política monetária, que alternava períodos expansionistas, como visto na crise financeira de 1857, e contracionistas, com forte redução do poder de emissão de moeda, em um período imediatamente posterior. Outrossim, com a economia exportadora, principalmente pela sua excessiva dependência com relação aos preços do café no comércio internacional, ou seja, quando ocorria uma baixa no preço do café, a taxa de câmbio, também, sofria uma redução e vice-versa²⁸⁷.

Nesse momento específico, a queda do câmbio estava relacionada com a crise financeira de 1864 que resultou num aumento do meio circulante em 124,2%²⁸⁸, levando, a mais, uma desvalorização da moeda nacional. A situação era agravada pela Guerra do Paraguai. Mont'alegre afirmou que, em 1851, o câmbio chegou a atingir 30 ½ dinheiros por mil-réis, depois caiu, em 1859/60, para valores entre 27 ¼ e 24 ½ dinheiros por mil-réis. Por fim, durante a Guerra do Paraguai, o câmbio desceu a 14 dinheiros, elevando-se em seguida para 17 e 19 dinheiros, permanecendo nesse patamar até o final do conflito²⁸⁹. Oliveira Lima (1986: 167/168), também, aborda essa questão:

“A Guerra do Paraguai, iniciada pela expedição do Uruguai, seguindo-se a esse período de crise, não podia deixar de exercer uma influência nefasta sobre as finanças brasileiras. (...) O câmbio naturalmente descia sempre por causa da superabundância da moeda fiduciária e das grandes dificuldades com que lutava a administração pela falta de recursos e excesso de despesas.”

A guerra, porém, a princípio, chegou a trazer esperança para os dirigentes da Companhia Bahiana, devido a um acordo feito com o governo para o transporte das

²⁸⁶ VIEIRA, Dorival Teixeira. *Evolução do Sistema Monetário Brasileiro*. São Paulo: IPE/USP, 1981. p. 145. Ver também: PELÁEZ, Carlos Manuel, NOGUEIRA, Dênio. *O Sistema Monetário Brasileiro em Perspectiva Histórica (1800-1906)*. In: (orgs.) PELÁEZ, Carlos Manuel, BUESCU, Mircea. *A Moderna História Econômica*. 1.^a ed., São Paulo: APEC, 1976.

²⁸⁷ FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 16.^a ed., São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1979. p.164.

²⁸⁸ FURTADO, Milton Braga. *Op. cit.* p. 104.

²⁸⁹ MONT'ALEGRE, Omer. *Op. cit.* p 103-190.

tropas, pois proporcionaria lucros extras pelo afretamento das embarcações²⁹⁰, situação que foi igualmente vivenciada pela Companhia Brasileira²⁹¹, embora em dimensões superiores em razão do seu prestígio junto ao governo imperial.

Esse acordo, no entanto, trouxe mais aborrecimentos do que as vantagens pecuniárias que os dirigentes da companhia esperavam. Afinal, não foi encontrado nenhum documento que sequer indicasse alguma receita auferida com esse tipo de frete o que era explicado pelo fato de que o governo imperial já havia contratado a Companhia Brasileira para esse fim, pagando-lhe 18:000\$000 réis mensais. Soldados, armas, munições e materiais médicos, de qualquer localidade litorânea do norte ao sul do país, foram transportados pelos vapores da Companhia Brasileira²⁹². Não havia necessidade, portanto, de contratar a Companhia Bahiana para o mesmo fim. O máximo que fez, foi realizar o deslocamento de alguns soldados ou tropa que se encontravam em uma localidade, somente servida por seus vapores, para os portos em que as embarcações da Companhia Brasileira faziam escala, como o de Salvador.

Por causa da Guerra do Paraguai, a administração da companhia teve alguns aborrecimentos com o governo. Frequentemente, encontram-se documentos em que o superintendente da companhia solicitava a soltura de algum empregado da empresa que havia sido recrutado, à força, para servir ao contingente da Guarda Nacional. A situação tomou vulto, quando 37 operários das oficinas de Itapagipe, pertencentes à Companhia Bahiana, foram alistados compulsoriamente; desses, somente 16 foram encontrados, pois os outros já tinham embarcado em um dos vapores da Companhia Brasileira com destino ao Rio de Janeiro para se integrarem à Guarda Nacional²⁹³. A direção da empresa alegava que esse recrutamento compulsório era ilegal, pois seus funcionários estavam isentos do serviço da Guarda Nacional desde a promulgação do decreto n.º 1928, datado de 27 de abril de 1857²⁹⁴. Embora os dirigentes da companhia

²⁹⁰ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 15/04/1865.

²⁹¹ EL-KAREH, Almir Chaiban. *Op. cit.*, 2002. p. 21.

²⁹² *Idem.* p. 22.

²⁹³ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 14/08/1865.

²⁹⁴ *Idem.* Documento datado de 11/09/1861.

estivessem com a razão, de nada adiantou seus protestos, pois não conseguiram reaver seus funcionários recrutados para a guerra²⁹⁵.

Então, a Guerra do Paraguai não trouxe ganhos financeiros substanciais; criou atritos entre o governo e a direção da companhia e ainda teve reflexos negativos na situação já complicada do câmbio. O superintendente da empresa, Hugh Wilson, acreditava que a persistência do problema cambial levaria a uma solicitação ao governo imperial e ao provincial para que eles elevassem os preços das passagens e fretes²⁹⁶. A situação agravava-se porque a companhia tinha compromissos com relação a empréstimos adquiridos para a aquisição de novos vapores e, também, por que precisava comprar carvão e materiais diversos, além de pagar funcionários estrangeiros. Essas despesas em moeda estrangeira, que estava valorizada frente à moeda nacional, geravam prejuízos à companhia. Conforme já visto, as queixas com relação à subvenção eram constantes e, diante de um cenário como esse, agravaram-se, como mostra o trecho abaixo extraído do relatório²⁹⁷:

“Os preços da tabella em vigor continuam a ser em extremo moderados, ao passo que, a subvenção, em relação aos compromissos da Companhia, é a mais diminuta que se paga a empresas desta ordem no Brasil.”

Nessa citação, o superintendente da Companhia Bahiana também estava se queixando dos preços das tabelas de fretes e passagens que, conforme se viu, eram decididos, através de acordo com o governo imperial ou provincial, dependendo da linha ou do contrato. Os dirigentes da companhia não tinham autonomia para resolverem sozinhos quanto cobrar pelo transporte de passageiros e mercadorias. A necessidade de aliviar os problemas financeiros conduziu a essa reclamação sobre os preços praticados pela tabela que estava em vigor.

²⁹⁵ Estima-se que a província da Bahia perdeu em torno de 10.000 homens com a Guerra do Paraguai. Ver: FERREIRA, Manoel Jesuino. *Op. cit.* p. 77/78.

²⁹⁶ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia José Bonifácio Nascentes de Azambuja n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1868.

²⁹⁷ Idem.

Segundo menção feita anteriormente, a Companhia Bahiana, mesmo diante desse cenário, estava adquirindo empréstimos para concretizar o seu projeto expansionista. Não somente através da aquisição de novas embarcações, mas também através da expansão do serviço da navegação a vapor. Nesse momento, a ampliação do serviço estava direcionada, especificamente, para o rio São Francisco e para a Província de Alagoas; logo, necessitou de mais capitais para investimentos. Os recursos foram contraídos no Banco da Bahia que emprestou 160:000\$000 réis. A companhia comprometeu-se a pagar com a subvenção geral da navegação costeira, conforme trecho abaixo, extraído de uma correspondência do superintendente Hugh Wilson para o presidente da Província²⁹⁸:

“Tendo esta Companhia contractado a navegação do rio São Francisco, a das lagoas Norte e Manguaba na Província das Alagoas e augmentado o seu material fluctuante com a aquisição de novos vapores, urgia ter um capital logo de prompto que pudesse fazer face aos grandes compromissos provenientes de taes empresas; por tanto contraiu um empréstimo no dia 28 de Setembro de 1867 com o Banco da Bahia no valor de Rs. 160:000\$000 comprometendo-se a pagar ao dito Banco mensalmente com a subvenção geral costeira de Rs. 7:000\$000 até liquidar esse débito, e do qual mais a quarta parte já se acha liquidada.”

Na maioria das vezes, os empréstimos para a Companhia Bahiana foram feitos pelo Banco da Bahia, o que pode ser explicado pelo fato da maioria dos nomes dos responsáveis pela criação do banco estar relacionada à companhia de uma certa forma, pois, como se viu, o Barão de São Lourenço foi um dos fundadores do banco e era acionista da Companhia Bahiana. O empresário e industrial Antônio Francisco de Lacerda, também um dos fundadores do banco, era sub-diretor da companhia desde 1863²⁹⁹. O negociante influente Joaquim Pereira Marinho, outrossim, um dos fundadores do banco, viria a ser presidente da Companhia Bahiana num período

²⁹⁸ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5019. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 17/04/1868.

²⁹⁹ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5020. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 27/03/1871.

posterior. Essa relação de proximidade entre o Banco da Bahia e a Companhia Bahiana, muito provavelmente, favoreceu a tomada dos empréstimos necessários ao projeto expansionista.

Em meio aos problemas cambiais que estavam afetando suas finanças, a companhia recebeu uma notícia alvissareira. O Barão de São Lourenço, como se viu, já havia sido sub-diretor da Companhia Bahiana e, também, empreendido, anteriormente, a primeira companhia e participado da reorganização da segunda, assumiu a presidência da Província no início do ano de 1869. Devido à sua estreita relação com o setor da navegação a vapor e com a Companhia Bahiana em particular, sua direção viu, com entusiasmo, sua ascensão ao cargo de dirigente maior da Província da Bahia. De fato, no seu primeiro relatório, apresentado à Assembléia Legislativa provincial, defendeu o investimento na navegação a vapor, considerando-o mais importante para o desenvolvimento econômico, do que o investimento em estradas³⁰⁰:

“(...) a compensação será em escala muito superior à que se obtém com estradas que exigem entre nós contínuos reparos ou grande despesa de conservação, não só pela força da vegetação à falta algumas vezes de freqüência, como pelos estragos das torrentes que ainda à cada passo tornam necessárias as pontes. Eu, sem dúvida não excludo as despesas com estradas, pois seria isto um pensamento de regresso; porém uma nação principiante, com poucos recursos, deveria habitar de preferência a proximidade dos rios navegáveis, caminho franco, econômico e permanente, cujo préstimo tem subido incessantemente depois da descoberta do vapor.”

O pensamento do presidente da Província demonstra que o problema das estradas ainda ficaria sem uma atenção maior por parte do poder público. Como se viu, as vias terrestres eram precárias e sua manutenção demandava recursos, dos quais o Estado não dispunha, em razão da sua situação financeira. O argumento de priorizar a utilização dos rios não era tão simples de ser posto em prática, pois, observa-se, no

³⁰⁰ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia Barão de São Lourenço n' Abertura da Assembléia Legislativa da mesma província em 11/04/1869. p. 45.

trecho do relatório citado acima, que o presidente fala em “rios navegáveis”. Ele estava defendendo o uso dos rios que já eram, naturalmente, propícios à navegação, pois sabia que realizar obras para tornar navegáveis trechos de rios que possuíam obstáculos, era extremamente dispendioso; porém, os rios, em sua maioria, possuíam apenas pequenos trechos com condições reais de tráfego para embarcações maiores, como os vapores. Normalmente, só conseguiam trafegar pequenas embarcações, que possuíam pouca capacidade de carga e, freqüentemente, encontravam obstáculos, como pedras, corredeiras, que impediam a continuação da viagem.

As vias terrestres, a despeito de sua precariedade, permitiam maior penetração pelo interior, ampliação da fronteira agrícola com a ocupação de novas terras, que não estavam, necessariamente, próximas às margens dos rios ou no litoral. O meio mais eficiente de expandir as áreas cultiváveis na Província, no entanto, era através das ferrovias; mas, na Bahia, sua atuação ainda era muito tímida em 1869, quando o presidente apresentou esse relatório. Nessa ocasião, só existia a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, que havia começado sua construção em 1856 e concluído o trecho entre Salvador e Alagoinhas, em 1863³⁰¹.

A Província necessitava de investimentos na melhoria de sua infra-estrutura. A própria navegação a vapor, que o Barão de São Lourenço defendia, necessitava da realização de obras que melhorassem as condições das estradas, para que o seu desempenho também fosse melhor. Enfim, a complementaridade entre os diferentes meios de transporte era a solução, mas faltavam os recursos governamentais para viabilizar essa integração entre as vias terrestres, a navegação fluvial e a marítima, o que terminou influenciando no desenvolvimento da Companhia Bahiana, conforme será visto adiante.

Em razão dos problemas enfrentados pelos outros meios de escoamento da produção na Província, a navegação a vapor e, em particular, os serviços prestados pela Companhia Bahiana, eram os principais responsáveis pelos benefícios

³⁰¹ TAVARES, Luís Henrique Dias. *Op. cit.* p. 272.

econômicos das regiões assistidas pelos vapores, conforme mostra a continuação do relatório do presidente da Província, Barão de São Lourenço³⁰²:

“Sem a navegação a vapor costeira, Senhores, a Bahia pouco conservaria do antigo commercio com Sergipe e Alagoas; as mesmas povoações ao sul da Província já procuravam outro mercado, principalmente na estação seca, justamente durante a colheita agrícola; porque preferiam seguir os ventos e correntes que nesse tempo dificultam em extremo a navegação para o norte. Os imensos e férteis terrenos do sul, com sua extensa navegação fluvial estavam sem preço e no abandono. Hoje, com esta navegação, ainda que insuficiente, estabelecida uma vez por mês, o sul da Província se reanima e promete atenuar nossas futuras e indeclináveis dificuldades. Nos primeiros anos os vapores voltavam vazios, e hoje enganam muitas vezes as esperanças dos carregadores nos últimos portos da escala à falta de espaço para receber carga.”

As palavras do presidente da Província indicavam a contribuição que o serviço da navegação a vapor, prestado pela Companhia Bahiana, trazia à economia provincial; entretanto, para a continuação desse desenvolvimento econômico, era necessário expandir o serviço. Esse processo de expansão da companhia, que já vinha ocorrendo, foi acentuado com a presidência da Província nas mãos do Barão de São Lourenço.

O otimismo dos dirigentes da companhia tanto com o cenário que vislumbravam por causa da nova administração provincial, quanto com o desempenho do tráfego durante o ano de 1868³⁰³, refletiu-se na aquisição de quatro vapores em apenas um ano. Oriundos da Inglaterra, vieram o Marquês de Caxias, o Penedo e o Alagoano. Esse último, destinado ao serviço da navegação a vapor pelas lagoas Norte e Manguaba na Província de Alagoas. O vapor Aracajú foi comprado na cidade de mesmo nome.

³⁰² Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia Barão de São Lourenço n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 11/04/1869. p. 45.

³⁰³ Ver a tabela 23 na página 166.

Abaixo, está inserida uma tabela com os dados sobre os novos vapores adquiridos pela companhia, como ano de aquisição, material de construção, arqueação em toneladas, força em cavalos, marcha em milhas e tripulação.

Tabela 31: Informações sobre os novos vapores da Companhia Bahiana.

Vapores	Ano	Material	Arqueação	Força	Marcha	Tripulação
Marquês de Caxias	1868	Ferro	631	200	12	40
Penedo	1868	Ferro	628	200	12	40
Aracajú	1868	Ferro	300	80	9	26
Alagoano	1868	Ferro	138	30	10	20

Fonte: Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia Barão de São Lourenço n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 11/04/1869.

Além da aquisição dessas quatro embarcações e das 16 já existentes, a companhia contava, também, com 20 alvarengas de diferentes dimensões para conduzir a carga e descarga dos vapores e distribuir o carvão. Além desse patrimônio, a empresa ainda tinha pontes, trapiches, depósitos de carvão e armazéns³⁰⁴. Outrossim, possuía um projeto para a construção de um dique em Itapagipe, onde estavam localizadas suas oficinas. Dispunha para isso de um orçamento de 60:000\$000 réis. O objetivo do dique era servir de local para manutenção e reparo dos vapores e barcos menores, aproveitando a proximidade com as próprias oficinas da empresa.

Através dos investimentos realizados na Província de Alagoas, a Companhia Bahiana passou a contar com uma estrada de ferro de 4,5 milhas terrestres de comprimento, que ligava as lagoas do Norte e Manguaba com o porto de Jaraguá e a cidade de Maceió. Tinha duas locomotivas, dois carros para passageiros e seis vagões para carga. Além disso, possuía uma embarcação a vapor para transporte de mercadorias com seis alvarengas para rebocar³⁰⁵.

³⁰⁴ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia Barão de São Lourenço n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 11/04/1869.

³⁰⁵ Idem.

A fase britânica da Companhia Bahiana foi, de fato, expansionista, e a crença num futuro ainda mais promissor para ela estava nas palavras do superintendente, Hugh Wilson, dirigindo-se ao presidente da Província³⁰⁶:

“Esta empresa, Exm.^o Sr., tem passado, desde seu princípio, por diferentes phases, e hoje é a única Companhia estrangeira de navegação a vapor que existe no Império: sua posição, me parece, não é secundária a qualquer outra; e posso afirmar que se continuar a ser bem dirigida o seu futuro se apresentará muito brilhante; e é para esse fim que tenho dedicado todas as minhas fracas forças, coadjuvando-me sempre com muita vontade todos os mais empregados desta Companhia; tendo em vista que a sua prosperidade só atingirá conciliando os seus interesses com os do Governo e os do Commercio em geral.”

Ele lembrou que o pagamento de dividendos aos acionistas somente ocorreu na administração britânica da companhia. Acrescentou que as companhias Santa Cruz e Bonfim jamais pagaram dividendos, assim como a Companhia Bahiana, quando ressurgiu em 1858 e até o ano de 1862. Na fase inglesa da companhia, esse pagamento ocorreu, logo no início, em detrimento da aquisição de material para a empresa e da criação de um fundo de reserva, gerando problemas à companhia durante os anos de 1863 e 1864. Quando o tráfego começou a se desenvolver mais, a partir de 1864, a empresa começou a gerar lucros que permitiram melhorar o patrimônio da companhia, levando-a a uma fase expansionista que culminou em transformá-la numa das empresas mais importantes do Império³⁰⁷.

A desvalorização do câmbio, agravada pela Guerra do Paraguai, e os juros, relacionados a empréstimos contraídos, estavam deteriorando as contas da companhia o que levou a administração a suspender o pagamento de dividendos até melhorar o quadro financeiro. Os acionistas estavam se queixando de que o valor das ações da Companhia Bahiana começava a cair em função da ausência desses pagamentos. Dessa forma, o mercado financeiro perdia o interesse nas ações da empresa que

³⁰⁶ Ibidem.

³⁰⁷ Ibidem.

tendiam a se desvalorizar. O consolo para os acionistas era de que o patrimônio da empresa havia aumentado bastante, conforme relata o superintendente Hugh Wilson³⁰⁸:

“Os accionistas da Companhia acham-se privados dos lucros de seus capitães desde 1866 por ter sido de immediata necessidade a substituição dos vapores velhos por novos e mais importantes, para cuja aquisição tem-se contraído empréstimos, além dos lucros que todos tem convergido para semelhante fim. Na época mais calamitosa teve de empreender obras importantes, bem como a estrada de ferro de Maceió, navegações fluviaes na Província de Alagoas e Rio São Francisco. O seu material flutuante, que antigamente mal satisfazia as exigências do Commercio, acha-se hoje no melhor estado de prosperidade, podendo concorrer com qualquer outra empresa do mesmo gênero: dentre os vapores ultimamente adquiridos nota-se o *Marquez de Caxias*, *Penedo*, *Dantas e São Salvador* comprados na Inglaterra, para a navegação costeira, *Aracajú*, comprado nesta cidade para igual fim, e o *S. Francisco*, *Rio Vermelho*, *Paulo Afonso e Alagoano* comprados na Inglaterra para a navegação fluvial da Bahia, Alagoas e Rio de S. Francisco.”

Ele acrescentou a sua preocupação com a desvalorização da moeda, que, como se viu, estava trazendo prejuízos à companhia³⁰⁹:

“Grande foi, pois, o sacrifício que fizera a Companhia por actuarem circunstâncias anormaes, como a depreciação da moeda do país etc., e empregara para realização daquelas compras etc., a enorme quantia de 1.395:903\$627, que, ao par deveria produzir £ 157.037»8»10, tendo produzido somente £ 127.633»3»10, donde resulta o prejuízo real de £ 29.404»5»0, cujo emprego podia effectuar-se em benefício das propriedades da Companhia e simultaneamente dos acionistas.”

³⁰⁸ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5024. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 20/04/1869.

³⁰⁹ Idem.

Conforme já tratado anteriormente, existiam outros motivos que contribuíam para a desvalorização cambial; porém, nessa época específica, a Guerra do Paraguai era a maior responsável por esse comportamento da taxa de câmbio. Sobre esse assunto, Prado Jr. argumentou (1986: 194):

“Mas se não produziu resultados positivos de expansão econômica apreciável, a guerra do Paraguai, inversamente, comprometeu seriamente as finanças do Brasil. As grandes despesas com que arcou contam entre os principais fatores do desequilíbrio da vida financeira do país então verificado e de tão funestas repercussões durante um longo período posterior.”

A situação financeira do país, que já não atravessava um período favorável devido à crise de 1864, conhecida como a “crise do Souto”³¹⁰, somente piorou com o advento da Guerra do Paraguai. Entre 1865 e 1870, a dívida nacional duplicou. As despesas da guerra custaram aos cofres do Império 613 mil contos de réis, sendo que 400 mil foram cobertos com recursos extraordinários. Em 1865, foi contraído um empréstimo externo de cinco milhões de libras³¹¹.

Sem embargo, a situação financeira por que o país atravessava, como se viu, a companhia continuava em sua fase expansionista. Desse modo, a direção decidiu intensificar a navegação fluvial. Para isso, elaborou uma proposta que alvitrava o início do serviço da navegação a vapor nos rios Jequitinhonha, Pardo e Rio de Contas. Nessa proposta constava, ainda, o investimento na aquisição de três vapores de dimensões e construção adaptadas à natureza dos rios.

Essa preocupação da direção da companhia em expandir o serviço do transporte fluvial a vapor não estava relacionada somente à política expansionista da direção da empresa. Os problemas financeiros, também, eram motivos suficientes para a

³¹⁰ A crise recebeu este nome em referência a um estabelecimento bancário e de crédito muito popular à época, a casa A. J. A. Souto & Cia, que havia sobrevivido à crise de 1857, mas que não resistiu a uma segunda crise, ocorrida em 1864, indo então à falência. Como se tratava de um banco que concentrava depósitos de pequenas e médias economias, sua repercussão foi imediata e alarmou a população do Rio de Janeiro. Para saber mais ver: MONT’ALEGRE, Omer. *Op. cit.*, p. 161-187.

³¹¹ Idem. p. 190.

preocupação dos diretores em encontrar caminhos que pudessem aliviar o caixa da companhia. Acreditavam que a expansão do sistema para outros trechos ainda não explorados traria um retorno financeiro que contribuiria para a solução desses problemas, principalmente com o acréscimo nos valores dos subsídios, que seriam pagos em contrapartida à expansão do serviço.

A redução de custos, também, era uma preocupação constante da administração da Companhia Bahiana. Assim, dentro de seu projeto de expansão e modernização da empresa, propuseram a construção de uma doca em Mont-Serrat que, além de modernizar o serviço, reduziria custos na reparação das embarcações. O superintendente Hugh Wilson, em uma correspondência endereçada à Assembléia Provincial, argumentava a respeito do projeto³¹²:

“Uma doka num paiz commercial é uma necessidade palpitante, e não uma obra de mero luxo; por quanto, com a falta desse meio, dá-se o que ora se vê nesta Capital, isto é, ter um navio de ser reparado, a sugeitar-se ao enorme dispêndio de atracar a uma barçaça, cujo trabalho, além de dispendioso, produz não pequenos estragos no casco, tornando-se destarte quase improfícuo. Todas as nações civilizadas promovem os meios ao seu alcance para que o trabalho manipulado seja substituído por máquinas. É a theoria de vencer e dar valor ao tempo. O vapor vence o espaço com a velocidade que lhe é peculiar; o télégrapho os progressos da humanidade. E pois, já que tantos tem sido os progressos dos paizes cultos, não deve também acompanhar-los a Bahia?”

Existe, nesta citação, uma visão europeísta de superioridade, ou seja, que um país escravista tinha de seguir o rumo dos países bem sucedidos, ditos “cultos”, se quisesse se tornar um lugar de progresso e desenvolvimento econômico. Ele, como pessoa oriunda de um país desenvolvido, “culto”, estava sugerindo aos baianos e brasileiros a seguirem seus conselhos.

³¹² APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5024. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 20/04/1869.

Esse era um comportamento comum aos viajantes estrangeiros que visitavam o Brasil, isto é, adotar um olhar de superioridade sobre os povos diferentes da cultura e civilização européia, se não bárbaros, pelo menos inferiores nos caminhos do progresso e da modernidade, trazidos pela era da indústria e da máquina. Após escrever esse trecho acima citado, ele conclui a correspondência, solicitando ajuda aos cofres públicos para a execução da obra das docas. Acrescenta que precisaria de uma quantia correspondente ao adiantamento de seis anos de subvenção que, depois, seriam descontados, mensalmente, da companhia.

A preocupação com a redução dos custos justificava-se porque a desvalorização cambial estava onerando as despesas da companhia. Os saldos positivos que a empresa vinha conseguindo em função do incremento no tráfego começavam a ser corroídos por essa conjuntura. No ano de 1868, mesmo excluindo da contabilidade o pagamento das subvenções, o saldo final foi positivo. O mesmo ocorreu no ano seguinte; porém, devido ao aumento das despesas em razão da desvalorização cambial, esse saldo já foi muito inferior. Por fim, no ano de 1870, as despesas cresceram ainda mais, apontando então que, se não fosse pelo pagamento das subvenções, o saldo final seria negativo, situação que não ocorria desde 1864:

Tabela 32: Receitas e despesas totais da Companhia Bahiana entre 1868 e 1870.

Itens	1868	1869	1870
Receita	1.018:008\$721	1.045:450\$539	1.035:000\$000
Despesa	753:625\$070	807:511\$377	850:000\$000
Saldo (1)	+264:383\$651	+237:939\$162	+185:000\$000
Saldo (2)	+28:383\$651	+1:939\$162	-51:000\$000

Nota: Saldo (1) corresponde ao valor resultante da subtração da despesa da receita total. Saldo (2) corresponde ao valor resultante da subtração do montante anual recebido de subvenções (236:000\$000) do Saldo (1).

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada em documentos. Ver: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5024. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documentos datados de 10/09/1869 e Janeiro de 1870. Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia Barão de São Lourenço n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1871.

O movimento de depreciação da moeda nacional também causou embaraços à Companhia Bahiana, principalmente com relação ao empréstimo contraído junto ao

Banco da Bahia, com um período de cinco anos para amortização, que, em razão da desvalorização cambial, onerou a obrigação. O superintendente solicitou ao governo uma prorrogação do prazo para a amortização total do empréstimo e medidas de auxílio à empresa³¹³:

“Tenho entrado nesta questão de resultados de câmbio tão largamente só para mostrar a V. Ex.^{cia} quanto soffrem empresas que sujeitam a vir do Estrangeiro seus materiais de custeio e mesmo suas propriedades novas, e com quanta justiça deve ser apoiado qualquer pedido em favor de medidas legislativas que podem aliviar tais sacrifícios.”

Para agravar a situação, como se viu anteriormente, a companhia não estava pagando dividendos aos acionistas. O último havia sido pago em 31 de dezembro de 1866 a uma taxa de 4%. Em decorrência disso a cotação das ações no mercado estava apresentando um desconto de 40%³¹⁴ o que levava os investidores ao desinteresse em adquiri-las. O novo superintendente da Companhia Bahiana, John Guillermo Illius³¹⁵, informava que os acionistas esperavam, já há algum tempo, a distribuição de dividendos e que a desvalorização cambial havia contribuído para dificultar ainda mais o problema:

“Notará V. Ex. que não houve lucros para os accionistas, que aliás desde 1867, esperam resignados por um dividendo em compensação de seus capitaes empregados. O baixo câmbio e as grandes despesas feitas para a conservação de tão grande flotilha motivaram a posição crítica da companhia quanto ao seu estado financeiro.”³¹⁶

³¹³ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5024. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 10/09/1869.

³¹⁴ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Governo, Maço 1580-1. Associação Comercial. Documento datado de 24/01/1870.

³¹⁵ John Guillermo Illius era um dos diretores da Companhia Bahiana em Londres desde 1867, e assumiu o cargo de superintendente da companhia na província da Bahia no fim de novembro de 1869. Ver: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5024. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 30/11/1869.

³¹⁶ Idem. Documento datado de 24/02/1870.

Para solucionar o problema causado pela desvalorização cambial, o superintendente pediu ao governo provincial que a subvenção fosse paga em libra esterlina, com uma taxa de câmbio fixa inferior à do início do pagamento do subsídio. Assim, estaria valorizando a moeda inglesa e facilitando a quitação das despesas da companhia, uma vez que sua maior parte era de componentes estrangeiros:

“Que seja garantida a companhia o câmbio de 24d. por mil réis, isto é, que a somma total das subvenções seja reduzida a dinheiro sterlino ao câmbio de 24d. por mil réis, sendo essa somma sterlina paga ao câmbio bancário do dia corrente. Quando foram essas subvenções concedidas, estava o câmbio mais ou menos ao par_ 27d. A companhia pede portanto que se lhe garanta um câmbio relativamente inferior, e isso em razão de serem o carvão, os vapores ultimamente adquiridos, todo o seu material, salário dos operários ingleses, machinistas etc. pagos em dinheiro sterlino, o que tem ocasionado grande prejuízo, pois que essas despesas montam a muito mais que o total das subvenções que percebe.”³¹⁷

Solicitou, também, ao governo a isenção dos impostos do casco e da Santa Casa de Misericórdia, assim como já acontecia com a Companhia Brasileira. Comunicava que muitos acionistas estavam propondo a transferência da sede da empresa para Salvador em razão dos constantes problemas relacionados à desvalorização cambial³¹⁸. De fato, a administração, passando a ser na capital da Província, agilizaria as decisões e reduziria custos relacionados ao câmbio; porém, a transferência da sede somente veio a ocorrer alguns anos depois.

Enquanto isso, o presidente da Província Barão de São Lourenço, que era um entusiasta da navegação a vapor, e da Companhia Bahiana em particular, apontava em seu relatório a contribuição da empresa para a melhoria na atividade comercial e nas comunicações da Província³¹⁹:

³¹⁷ Idem.

³¹⁸ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia Barão de São Lourenço n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 06/03/1870.

³¹⁹ Idem. p. 23.

“No relatório do anno passado expuz quanto me pareceu conveniente dizer sobre esta primeira e mais importante empresa da Província, a quem ella deve certamente uma parte da pouca prosperidade de que goza o commercio, e a facilidade actual das communicações.”

O superintendente da companhia, John Guillermo Illius, em sua correspondência endereçada ao presidente da Província, corroborava o seu discurso. Para isso apresentou números que mostravam o incremento comercial, principalmente devido ao serviço da navegação a vapor proporcionado pela Companhia Bahiana³²⁰:

“Antigamente os vapores semanários conduziam para esta Capital apenas 1600 a 1700 sacos, porém actualmente transportam cerca de 4000, como aconteceu na semana passada, que ainda ficaram em Valença 100 sacos com farinha e alguns com café.”

A Companhia Bahiana, no ano de 1870, possuía 20 vapores e um ativo de mais de 2.100:000\$000 réis. Para a navegação costeira, eram disponibilizados nove vapores e para a navegação interna, do rio São Francisco e das lagoas Norte e Manguaba, as outras 11 embarcações. Foram realizadas 54 viagens para os portos do norte, 13 para os do sul, 157 para Cachoeira com escala em Maragogipe, 164 para Santo Amaro com escala em São Francisco, 106 para Nazaré com escala em Itaparica e 63 para Valença e Taperoá. Ao todo, foram consumidas 6.553 toneladas de carvão³²¹.

Embora esses números aparentemente demonstrassem um vigor nas atividades da Companhia Bahiana e uma solidez em seu patrimônio, escondiam o fato de que a empresa havia se expandido de forma exagerada. Adquiriu suas embarcações, compulsivamente, através de empréstimos, acumulando com isso uma dívida que atingiu o montante de 915:000\$000 réis. A fim de reduzir o valor dessa dívida, a companhia contraiu outros empréstimos, inclusive um no valor de 345:000\$000 réis

³²⁰ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5024. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 21/03/1870.

³²¹ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia Barão de São Lourenço n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1871.

com o governo provincial³²². A intenção era reduzir suas obrigações de curto prazo, rolando a dívida para um período futuro.

A liberação de alguns desses empréstimos não foi uma tarefa muito complicada devido à relação de estreita proximidade entre a Companhia Bahiana e o Banco da Bahia, conforme já tratado anteriormente. Foram conseguidos outros empréstimos não especificados, além de um em Londres, no valor de 72:822\$038 réis, e outro, no *London & Brazilian Bank* cujo valor foi de 20:472\$240 réis³²³. A entrada desses recursos, associada a medidas, como a diminuição das despesas com carvão e o não-pagamento de dividendos aos acionistas, contribuíram para que a dívida presente fosse reduzida para 350:000\$000 réis no ano de 1872³²⁴.

A Companhia Bahiana, apesar de estar vivendo uma situação delicada, estava contribuindo para o aquecimento e dinamização da economia da Província. Os números sobre a quantidade de viagens dadas, durante o ano de 1871, demonstram isso. Foram 630 viagens, sendo 497 para os portos do interior da Província, 15, na linha do sul, 72, na linha do norte e 46 extraordinárias, exigidas pelo incremento comercial. Embora isso não se refletisse num aumento significativo dos números gerais da economia provincial, representava um alento, principalmente num cenário de decadência da economia açucareira.

Quando o serviço da Companhia Bahiana começou a influenciar na dinâmica da economia provincial, iniciou-se, também, seu processo de deterioração. No início do ano de 1872, a companhia passou a operar com 17 vapores, ou seja, três a menos do que no ano de 1870, porque os vapores Cotinguiba, Valéria Sinimbú e Gonçalves Martins não se encontravam em bom estado, tendo sido, portanto, recolhidos ao estaleiro da companhia para efetuar os reparos³²⁵.

³²² Idem.

³²³ Ibidem.

³²⁴ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Des. João Antônio Araújo de Freitas Henriques n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1872.

³²⁵ Idem.

As últimas aquisições da companhia ocorreram no ano de 1868, ou seja, já haviam se passado quatro anos, desde que a última embarcação chegara para integrar a frota. Não foram criadas novas linhas, nem novos portos de escala haviam sido incorporados. O cenário já demonstrava uma redução nos investimentos devido à crise financeira vivida pela companhia. O problema cambial, as dívidas, o fim da expansão no número de linhas e a redução drástica nos investimentos indicavam que a fase expansionista da companhia havia chegado ao seu final; porém, antes de analisar essa nova etapa da história da empresa, é salutar realizar um balanço do período de expansão da Companhia, que será apresentado nas próximas páginas.

4.3. A CRIAÇÃO DE NOVAS LINHAS

4.3.1. A linha do litoral da cidade de Salvador

O processo de expansão que a cidade de Salvador estava experimentando levou os dirigentes da Companhia Bahiana a idealizarem o serviço de navegação a vapor para ser realizado no seu litoral. No tópico 4.1 desse capítulo, foi analisado esse processo. Como já foi mencionado, o aumento das inversões de capitais na economia urbana, após o fim do tráfico de escravos, incentivou a diversificação do comércio e dos serviços na capital da Província da Bahia³²⁶. Esse cenário gerou uma demanda por melhoramentos urbanos que vieram com a iluminação a gás, o serviço de fornecimento de água encanada e os transportes; logo, essa conjuntura era favorável ao desenvolvimento de uma linha de navegação a vapor que atendesse às necessidades de locomoção da população da cidade.

A implantação dessa linha, que ocorreu no início do ano de 1863, aumentava a eficiência do sistema de transportes da capital, pois exercia o papel de interligação com a ferrovia que acabava de se instalar na cidade. Em uma correspondência datada de 7 de junho do ano de 1865, o superintendente Hugh Wilson explicou que um dos motivos para a origem da navegação do litoral da cidade de Salvador foi a finalização da 1^a Secção da Estrada de Ferro da Bahia ao Rio São Francisco³²⁷ que, como mencionado anteriormente, ligava a capital a Alagoinhas, distante 123 km. A busca por uma maior eficiência e lucratividade nos transportes fez a Companhia Bahiana procurar interligar seu sistema de navegação a vapor com as ferrovias que começavam a se expandir na Província.

A Província da Bahia contava, em 1860, com 37 km de estradas de ferro de concessão imperial. Esse número subiu para 123,34 km na década seguinte. Em 1880, chegou a 278,92 km de concessão imperial e 34 km de concessão provincial. Nos idos de 1890, esses números já atingiam 844,51 km de concessão do governo brasileiro e

³²⁶ SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. *Op. cit.*

³²⁷ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 07/06/1865.

212,34 km de concessão estadual (Bahia, 1978c: 227). O transporte ferroviário, ao se desenvolver, veio competir e, até mesmo, substituir a navegação em alguns casos, como no escoamento da produção açucareira (Tavares, Purificação, 1978a: 26):

“O escoamento da produção açucareira dos centros produtores para a capital provincial se processou, durante o período (1850-1870), através do sistema fluvial de transporte. A partir dos anos 70, com a implantação dos engenhos centrais, o transporte ferroviário tornar-se-ia o mais importante da zona açucareira.”

Em algumas situações as ferrovias competiram com a navegação a vapor e, em outras, foram complementares, tanto no escoamento da produção, quanto no transporte de passageiros. No caso da linha do litoral da cidade de Salvador, a navegação e a ferrovia tornaram-se transportes complementares, quando ambos lucravam com essa interligação.

A linha foi autorizada pelo artigo 1º da lei nº 844 de 3 de agosto de 1860 e começou a operar no ano de 1863. As viagens eram diárias, e o governo havia prometido uma subvenção de 10:000\$000 réis anuais, paga em prestações mensais; mas, até o final de 1865, esse auxílio ainda não tinha começado a ser pago. A princípio, as freguesias assistidas pelos vapores da Companhia Bahiana eram Barra, Água de Meninos, Jequitaia, Roma, Bonfim e Itapagipe.

As freguesias de Água de Meninos e Jequitaia estavam localizadas na área comercial da cidade, que era o local de onde partia a ferrovia com destino a Alagoinhas, escoando a produção que chegava pelo porto de Salvador, ou trazendo mercadorias do sertão. A Barra era vizinha à freguesia da Vitória, onde morava boa parte da elite soteropolitana. Já as freguesias de Roma e Bonfim eram populosas e próximas a Itapagipe, onde, como se viu, estavam instaladas as oficinas e o estaleiro da companhia. A quantidade de viagens diárias variava de freguesia para freguesia³²⁸ (ver Mapa 8).

³²⁸ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Manuel Pinto de Souza Dantas n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1866.

Na tabela abaixo, constam as freguesias assistidas pelos vapores da companhia nesta linha, durante o ano de 1865, suas respectivas quantidades de viagens e os preços das passagens, que eram resultado de um acordo entre a direção da companhia e a presidência da Província.

Tabela 33: A linha do litoral da cidade de Salvador (1865).

Da Cidade para:	Quantidade de Viagens (diárias)	Passagem (réis)
Barra	4	\$320
Água de Meninos	6	\$80
Jequitaia	6	\$120
Roma	3	\$200
Bonfim	3	\$240
Itapagipe	1	\$320

Fonte: FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Manuel Pinto de Souza Dantas n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1866.

A média dos preços cobrados para a prestação desse serviço era de, aproximadamente, \$213 réis por viagem. Ora, em uma cidade onde a maioria da sua população era pobre, situação agravada pela presença dos escravos, esta era uma média de preço alta. Somente para estabelecer uma comparação, a unidade do peixe pescada, muito comum nas águas da baía, custava \$200 réis poucos anos antes³²⁹. Um artífice pobre de Salvador, por exemplo, precisando escolher entre adquirir o peixe para a sua alimentação ou utilizar o vapor para chegar mais cedo em casa, dificilmente decidiria por comprar a passagem; seria mais provável que ele comprasse o peixe e fosse a pé até a sua modesta moradia.

Então, existiam dois problemas para a Companhia Bahiana na prestação do serviço da navegação a vapor no litoral da cidade de Salvador. O primeiro era a ausência de uma subvenção; o segundo eram os preços cobrados nas passagens, que estavam elevados para o padrão de vida do morador desfavorecido da capital da

³²⁹ APEB. Seção de Microfilmagem. Jornais Diversos. Jornal da Tarde. Microfilme: 28. Flash: 7. Documento datado de 29/11/1860.

Província. Diante desse quadro, os primeiros números sobre o desempenho dos vapores que operavam essa linha foram desfavoráveis, como era de se esperar. Na tabela abaixo, são apresentados os resultados financeiros desse serviço para os anos de 1863 e 1864:

Tabela 34: Receita e despesa da linha do litoral da cidade de Salvador nos anos de 1863 e 1864.

Ano	Despesa	Receita	Saldo
1863	21:703\$741	12:945\$060	-8:758\$681
1864 ³³⁰	26:966\$708	20:609\$030	-6:357\$678

Fonte: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5054. Cia. Litoral Barra-Itapagipe. Documento datado do ano de 1865.

No entanto, apesar das despesas superarem as receitas nos dois anos analisados, o saldo negativo do ano de 1864 havia sido inferior ao ano anterior o que indicava sinais de melhoria no tráfego, praticamente exclusivo de passageiros; mas, esses sinais ainda eram muito insignificantes para indicarem qualquer perspectiva de sucesso desse novo empreendimento da companhia, principalmente pelo fato de que essa linha não estava recebendo a subvenção governamental, imprescindível, como se viu, para o êxito da prestação de um serviço, como a navegação a vapor.

Preocupado com a ausência do auxílio financeiro do governo, o superintendente da Companhia Bahiana, Hugh Wilson, apresentou uma proposta de subvenção para a linha de 6:000\$000 réis³³¹, ou seja, inferior ao valor outrora prometido de 10:000\$000 réis, mesmo assim não obteve sucesso. Com os preços praticados elevados e sem o auxílio da subvenção, a navegação do litoral da cidade de Salvador começou a passar por dificuldades. No ano seguinte, os prejuízos da companhia chegaram a 30:000\$000 réis.

³³⁰ No ano de 1863 operaram apenas os vapores Lucy e Izabel. No ano de 1864 passou a realizar este serviço também o vapor Itaparica.

³³¹ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 12/04/1865.

Com o intuito de melhorar as receitas, a direção da companhia decidiu estender o serviço às freguesias de São Tomé de Paripe, Boca do Rio e Restinga³³², que eram as mais afastadas do centro da cidade (ver Mapa 9); logo, para a população dessas freguesias, o início do serviço do vapor seria um alento no deslocamento diário. Diante do cenário que se apresentava, entretanto, essa expansão foi infrutífera, pois, devido aos preços cobrados, os vapores estavam com um fluxo muito baixo de passageiros. A empresa não encontrou outra saída a não ser suspender o serviço para esses destinos.

Decisão que, também, foi tomada em relação à freguesia da Barra. Ambas motivadas pelo pequeno tráfego de passageiros, mas também como forma de pressionar o governo da Província a pagar uma subvenção. O governo alegava que era necessário construir pontes para o embarque e desembarque de passageiros, como uma das medidas para melhorar o desempenho da linha, no que a empresa concordava, mas, para seus dirigentes, de nada adiantaria realizar essas obras se o pagamento de um auxílio financeiro por parte do Estado não ocorresse no mais breve espaço de tempo.

A existência dessa linha era importante para o desenvolvimento da cidade, que estava crescendo e não contava com uma infra-estrutura de transportes, adequada a essa expansão. Dessa forma, a companhia enxergava ali uma oportunidade para auferir melhores resultados financeiros. Essa crença motivou os diretores a fazerem uma nova proposta à presidência da Província. Nela constava que a companhia se comprometia a realizar a navegação a vapor para todos os pontos da cidade, previamente acordados; entretanto, para São Tomé de Paripe, Boca do Rio e Restinga seria apenas uma viagem por dia. As freguesias de Bonfim, Jequitaia e Barra teriam três viagens diárias. Além disso, construir-se-iam as pontes para o embarque e desembarque de passageiros e, em contrapartida, o governo pagaria, anualmente, um subsídio de 10:000\$000 réis pelo prazo mínimo de seis anos³³³.

³³² Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia Ambrósio Leitão da Cunha n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província no ano de 1867.

³³³ Idem.

Era mais uma tentativa da direção da Companhia Bahiana de sensibilizar o governo; mas, apesar dos seus esforços, nada conseguiram, permanecendo, assim, essa linha sem qualquer auxílio pecuniário. Diante desse quadro, o serviço prestado dava sinais de que, dificilmente, apresentaria os resultados almejados. O transporte para a localidade da Barra, que havia sido retomado, foi de novo suspenso. Dessa vez, a suspensão estendeu-se, também, para as freguesias de Água de Meninos e Roma.

O governo provincial, como não tinha condições de pagar uma subvenção e preocupado em viabilizar a continuidade do serviço para as localidades de Jequitaia, Roma e Itapagipe, autorizou a empresa a reajustar os preços das passagens, como medida compensatória. Para as freguesias de São Tomé, Boca do Rio e Restinga, houve a necessidade de estabelecer uma divisão por categoria de ré e proa; entretanto, os preços que já eram elevados, somente pioraram ainda mais a situação.

Era o tipo de atitude que não solucionaria o problema, pois tratava-se de uma economia, como se viu, pouco monetarizada devido à existência do trabalho escravo e de uma população em sua maioria pobre. A tabela abaixo apresenta as informações referentes aos valores das passagens para cada trecho específico da linha do litoral da cidade de Salvador durante o ano de 1867. Na tabela, percebe-se a ausência das freguesias que tiveram suas viagens suspensas.

Tabela 35: Passagens na navegação do litoral da cidade de Salvador (1867).

Da cidade para:	Passagem	Da cidade para:	Passagem	
			Ré	Proa
Jequitaia	\$160	São Tomé	1\$000	\$500
Bonfim	\$320	Boca do Rio	1\$000	\$500
Itapagipe	\$500	Restinga	1\$000	\$500

Fonte: Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia José Bonifácio Nascentes de Azambuja n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1868.

A situação da navegação, no litoral da cidade, estava piorando a cada ano que passava. Com a conclusão das obras da estrada de ferro, que prolongou o trecho da ferrovia até a freguesia do Bonfim, as viagens dos vapores para essa freguesia e para a

Jequitiaia tornaram-se inúteis, porque o trem cumpriria o trajeto em menos tempo, já que a distância era menor (ver Mapa 10). Como os trens, nesse caso, eram mais rápidos e mais baratos que as embarcações a vapor, estas ficaram em desvantagem, ou seja, uma relação que, a princípio era de complementaridade, tornou-se de concorrência. Com esse fato que dificultava ainda mais o cenário para a Companhia Bahiana, o superintendente estava acreditando que seria melhor suspender as viagens para esses dois trechos, reduzindo, assim, o serviço prestado pela linha³³⁴.

A única freguesia que ainda permaneceu com o serviço da Companhia Bahiana foi a de Itapagipe, onde se localizavam suas oficinas. O relatório apresentado pelo presidente da Província, o Barão de São Lourenço, informou os dados relacionados ao fluxo de passageiros neste trecho. Durante o ano de 1868, foi de 49.314 pessoas o que resultou numa receita com passagens da ordem de 12:285\$480 réis. Por não se tratar de uma linha que conduzisse mercadorias, o montante auferido com os fretes foi de 181\$380 réis³³⁵, correspondente, provavelmente, ao tráfego de poucas mercadorias de ambulantes ou pequenos comerciantes que iam de um lado a outro da cidade.

No ano seguinte, o relatório apresentado pelo superintendente da Companhia Bahiana, Hugh Wilson, mostrou um desempenho da linha de Itapagipe bem inferior ao ano anterior³³⁶. O número de passageiros havia caído para 28.856 que resultou numa receita com passagens de 7:699\$660 réis, representando uma redução de, aproximadamente, 41,5% em relação ao ano anterior. A receita auferida com os fretes tinha sido apenas 52\$220 réis o que representou uma queda de, aproximadamente, 71,2%. O montante final auferido com as passagens e os fretes foi de 7:751\$880 réis que significou uma queda na receita final da linha de, aproximadamente, 36,9%.

Diante dos problemas constantemente enfrentados pela Companhia Bahiana para a prestação do serviço da navegação a vapor nesta linha, agravados pelo péssimo

³³⁴ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia Barão de São Lourenço n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 11/04/1869.

³³⁵ Idem.

³³⁶ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5024. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 10/09/1869.

desempenho do último trecho restante durante o ano de 1869, a direção da empresa decidiu encerrar suas atividades.

Em resumo, durante o curto período de existência dessa linha, o governo provincial alegou não ter condições de auxiliar, financeiramente, a companhia na prestação desse serviço. Em virtude disso, os preços das passagens eram elevados o que dificultava o acesso da população. A situação agravou-se com o surgimento da ferrovia, concorrente da navegação a vapor em alguns trechos da cidade. A empresa não resistiu a um cenário tão desfavorável. Encerrou, dessa forma, a prestação de um serviço, que poderia ter contribuído para o desenvolvimento da capital da Província, numa época em que essa vivenciava um processo de expansão e melhoramentos.

4.3.2. A navegação fluvial

A navegação fluvial realizada pelos vapores da Companhia Bahiana já existia, de um certo modo, em alguns trechos das linhas interna e costeira. Localidades, como Cachoeira, Santo Amaro e Nazaré, dentre os trechos da navegação interna da linha do Recôncavo e Penedo, Estância e São José, dentre os portos de escala da navegação costeira nas linhas do norte e do sul, não ficavam situados no litoral e, sim, à beira de um rio; portanto, o acesso a essas cidades e vilas possuía um trecho de navegação fluvial, mas a maior parte da viagem para qualquer uma dessas localidades era feita no mar, sendo então caracterizadas como, predominantemente, locais de navegação marítima.

Neste tópico, somente serão tratados os trechos servidos pelos vapores da empresa em que o acesso era feito, predominantemente, através dos rios. Dentro desse contexto de análise, o serviço de transporte da navegação fluvial a vapor prestado pela companhia ficou, praticamente, restrito ao rio São Francisco. A direção britânica da Companhia Bahiana, dentro do seu projeto de expansão das atividades da empresa, ambicionava começar a exploração dos rios navegáveis que a Província da Bahia

possuía. O superintendente da companhia demonstrava no relatório enviado à presidência o interesse na exploração desses rios³³⁷:

“Que tão poucos dos tantos e tão bellos rios com que esta Província é abençoada, e que penetram em todo o seu interior, tenham até agora sido aproveitados é bastante de lastimar, pois que são os caminhos verdadeiramente econômicos para um país novo como o Brasil.”

Era natural que, dentro dessa fase expansionista da companhia, em algum momento, ela comesse a operar, também, na navegação fluvial, ambição já demonstrada no trecho citado acima. Isso se deu com o início da exploração do rio São Francisco, que, como se viu, era uma concessão do governo imperial, dada ao Barão de São Lourenço, que a cedeu à Companhia Bahiana no ano de 1862, recebendo, em troca, o cargo de sub-diretor da empresa na Bahia.

O contrato para a navegação no rio foi celebrado em 28 de novembro de 1866 com o governo imperial. Na linha do rio São Francisco, a empresa realizaria uma viagem semanal entre Penedo e Piranhas, e outra, entre Salvador e Penedo³³⁸. As viagens aconteceriam às segundas-feiras, saindo de Penedo, e retornando às quintas-feiras.

A navegação no rio São Francisco foi inaugurada em 3 de agosto de 1867. A Companhia Bahiana passou a receber por esse serviço uma subvenção trimestral. A expectativa, com relação a essa nova linha, era de um crescimento nas receitas da empresa. Isto porque boa parte das localidades que seriam contempladas pelo serviço, produzia algodão. Assim, diante de perspectivas otimistas, encomendaram mais um vapor na Inglaterra.

Como se viu, desde o início da Guerra de Secessão nos Estados Unidos, a economia algodoeira brasileira e, em especial, a das Províncias do norte, tinha

³³⁷ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5054. Cia. Litoral Barra-Itapagipe. Documento datado do ano de 1865.

³³⁸ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia Ambrózio Leitão da Cunha n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província no ano de 1867.

experimentado um incremento na sua produção e comercialização. Embora a guerra já tivesse terminado, havia a esperança de se manter os mercados conquistados nesse período. Além disso, nessa época, a Província da Bahia era o centro de maior importância do país na fabricação de tecidos. Segundo o historiador Waldir Freitas Oliveira, cinco das nove fábricas de tecidos do Império do Brasil, existentes em 1866, estavam na Bahia³³⁹. A maioria localizava-se na região de Valença que, também, era servida pelos vapores da Companhia Bahiana. Assim, os vapores levariam o algodão da região do rio São Francisco para Salvador e de lá para as fábricas têxteis. Abaixo, segue uma tabela com os preços das passagens na navegação do rio São Francisco durante o ano de 1867:

Tabela 36: Passagens na navegação fluvial do rio São Francisco (1867)³⁴⁰.

Penedo/Vila Nova:	Passagens		São Braz:	Passagens	
	Ré	Proa		Ré	Proa
Propriá	2\$000	\$640	Traipú	\$800	\$320
Colégio	2\$320	\$800	Curral das Pedras	\$700	\$500
São Braz	2\$640	1\$000	Ipanema	1\$320	\$640
Traipú	3\$000	1\$320	Lagoa Funda	1\$800	\$960
Curral das Pedras	3\$500	1\$600	Pão de Açúcar	2\$320	1\$320
Ipanema	4\$000	1\$800	Armazém	3\$320	1\$500
Lagoa Funda	4\$500	2\$000	Piranhas	4\$320	2\$000
Pão de Açúcar	5\$000	2\$320	Traipú	Ré	Proa
Armazém	6\$000	2\$500	Curral das Pedras	\$500	\$160
Piranhas	7\$000	3\$000	Ipanema	1\$000	\$500
Propriá:	Ré	Proa	Lagoa Funda	1\$500	\$640
Colégio	\$320	\$160	Pão de Açúcar	2\$000	1\$000
São Braz	\$640	\$320	Armazém	3\$000	1\$320
Traipú	1\$000	\$500	Piranhas	4\$000	1\$640
Curral das Pedras	1\$500	\$800	Curral das Pedras	Ré	Proa
Ipanema	2\$000	1\$160	Ipanema	\$500	\$240
Lagoa Funda	2\$500	1\$300	Lagoa Funda	1\$000	\$500
Pão de Açúcar	3\$000	1\$640	Pão de Açúcar	1\$500	\$700
Armazém	4\$000	2\$000	Armazém	2\$500	1\$000
Piranhas	5\$000	2\$320	Piranhas	3\$500	1\$500

³³⁹ OLIVEIRA, Waldir Freitas. *Op. cit.* p. 47/48.

³⁴⁰ Os preços não incluíam as refeições, que eram vendidas a bordo, assim como as bebidas.

Colégio:	Ré	Proa	Ipanema	Ré	Proa
São Braz	\$500	\$240	Lagoa Funda	\$500	\$240
Traipú	1\$000	\$500	Pão de Açúcar	1\$000	\$500
Curral das Pedras	1\$160	\$640	Armazém	2\$800	\$800
Ipanema	1\$640	\$960	Piranhas	3\$000	1\$500
Lagoa Funda	2\$160	1\$200	Lagoa Funda	Ré	Proa
Pão de Açúcar	2\$640	1\$500	Pão de Açúcar	\$500	\$320
Armazém	3\$640	1\$800	Armazém	1\$500	\$500
Piranhas	4\$640	2\$200	Piranhas	2\$500	1\$000
Armazém:	Ré	Proa	Pão de Açúcar	Ré	Proa
Piranhas	1\$000	\$500	Armazém	1\$000	\$500
-	-	-	Piranhas	2\$000	\$640

Fonte: Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia José Bonifácio Nascentes de Azambuja n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1868.

Os preços cobrados pelas passagens eram, em média, inferiores aos praticados pela companhia em outras linhas, porque o percurso da navegação no rio São Francisco era menor, reduzindo, também, as despesas. O trajeto compreendia, basicamente, os portos de Penedo e Piranhas, utilizando outros intermediários, como escala (ver Mapa 11). A cidade de Propriá era a única localidade do trajeto, além de Penedo e Piranhas, que possuía importância comercial. Sua localização às margens do rio São Francisco facilitava o escoamento das mercadorias, oriundas dessa região para a Província de Sergipe, principalmente o algodão, o que motivou seu desenvolvimento econômico. As demais localidades serviam, apenas, como portos de escala com pouca atividade comercial³⁴¹.

Quanto à cidade de Penedo, já foi mencionada anteriormente, e a vila de Piranhas revestia-se de uma importância singular para a região, pois era a última localidade, banhada por um trecho navegável do rio São Francisco. Após essa vila, o rio percorria, aproximadamente, 128 quilômetros sem qualquer possibilidade de tráfego de embarcações. A comunicação com outras localidades ficava restrita aos caminhos terrestres. Existia um projeto para a construção de uma ferrovia, mas os altos custos das obras desestimularam alguma iniciativa³⁴². O transporte pelos vapores

³⁴¹ IBGE. *Op. cit.*, 1959.

³⁴² Mesquita, Elpídio de. *Op. cit.*, p. 186.

da Companhia Bahiana desde Piranhas até Penedo, era sem dúvida, a melhor opção de escoamento da produção pelos baixos custos e pela regularidade e celeridade.

Os valores cobrados pelos fretes eram, normalmente, muito semelhantes aos praticados na navegação interna e inferiores aos valores cobrados nas linhas do norte e do sul da navegação costeira. Como se viu, as menores distâncias entre os portos de escala era a explicação para o nível mais baixo dos preços. Abaixo, segue uma tabela com os preços dos fretes para algumas mercadorias, consideradas mais importantes para a história econômica da Bahia durante os anos de 1867 e 1868.

Tabela 37: Fretes de algumas mercadorias mais importantes para os portos da navegação do rio São Francisco durante os anos de 1867 e 1868.

Linhas e seus portos:	Mercadorias (em arroba)				
Nav. Rio São Francisco:	Açúcar	Café	Cacau	Algodão	Fumo
Propriá e Colégio	\$40	\$50	\$50	\$50	\$80
Traipú e São Braz	\$50	\$70	\$70	\$80	\$100
Pão de Açúcar	\$70	\$100	\$100	\$100	\$160
Piranhas	\$100	\$120	\$120	\$120	\$200

Fonte: Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia José Bonifácio Nascentes de Azambuja n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1868. APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5024. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 01/07/1869.

Foi escolhido o boi para a análise dos preços cobrados no transporte de animais pela sua importância econômica. A carne, o couro e o sebo eram usados pela população da cidade e do campo, servindo, também, como meio de transporte e força motriz dos engenhos. Na tabela abaixo, para os anos de 1867 e 1868, constata-se, pelos valores apresentados, que o frete era muito elevado o que representava um grande obstáculo para o seu transporte nos vapores.

Tabela 38: Frete do boi na navegação do rio São Francisco durante os anos de 1867 e 1868.

Portos de Escala:	Frete (em unidade)
	Boi
Propriá e Colégio	1\$000
Traipú e São Braz	1\$500
Pão de Açúcar	2\$000
Piranhas	2\$500

Fonte: Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia José Bonifácio Nascentes de Azambuja n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1868. APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5024. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 01/07/1869.

É importante ressaltar que o custo tornava-se elevado, também, pelo fato de que, dificilmente, o comerciante conduzia um único animal. Normalmente, tratava-se de boiadas, o que encarecia, significativamente, seu transporte, além da ausência de espaço suficiente nas embarcações. Como o boi podia ser conduzido por terra até o mercado de destino, embora isso acarretasse em perda de peso para o gado e, conseqüentemente, na necessidade da realização de diversas paradas durante o percurso, para tentar recuperar a sua forma física inicial, era desse modo que era levado aos centros mercantis. Conforme conta Schwartz (1988: 88):

“Carne, couro e sebo eram usados na cidade e no campo, e os engenhos precisavam igualmente de bois para o transporte, muitos também como força motriz. Grandes boiadas percorriam às vezes sessenta quilômetros por dia com destino às feiras (...)”

O superintendente da Companhia Bahiana, Hugh Wilson, buscando convencer a presidência da Província a autorizar a concessão e exploração de rios navegáveis na Bahia, enfatizava a sua preocupação com a sua pouca utilização para a navegação a vapor que, segundo ele, contribuiria muito para melhorar a economia da província³⁴³:

³⁴³ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia José Bonifácio Nascentes de Azambuja n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1868.

“De tantos e tão bellos rios que possui esta província é de lastimar que até esta época, 1867, tão pouco delles gozem da navegação a vapor, reconhecida como um dos mais valiosos meios para animar e dar impulso a agricultura e ao commercio, maiores riquezas do Brasil.”

Dentro de sua fase expansionista, a Companhia Bahiana tentava ampliar seus serviços, buscando intensificar a exploração da navegação fluvial. Assim, os diretores enviaram uma proposta ao governo provincial, solicitando a implantação do serviço da navegação a vapor nos rios Jequitinhonha, Pardo e Rio de Contas. No rio Jequitinhonha, o trecho compreenderia a vila de Belmonte até a localidade de Cachoeirinha. Pelo rio Pardo, seria da vila de Canavieiras até a mesma localidade de Cachoeirinha. O último trecho compreenderia a vila de Rio de Contas até o sítio denominado de João Dias. No rio Jequitinhonha, seriam duas viagens semanais, assim como para o Rio de Contas e apenas uma viagem semanal no rio Pardo.

Na proposta, ainda constava que a companhia colocaria três vapores de dimensões e construção adaptadas à natureza dos rios. A carga seria rebocada em alvarengas, teriam pontes de embarque e desembarque, oficinas e depósitos para cargas. A empresa também conduziria passageiros e malas do governo, assim como suas cargas, pagando 25% menos que os particulares.

Acrescentava que, nos primeiros cinco anos, deveriam ter uma subvenção de 40:000\$000 réis, sendo 20:000\$000 réis para a navegação do rio Jequitinhonha, 12:000\$000 réis para o rio Pardo e 8:000\$000 réis para o Rio de Contas. Esses valores seriam reduzidos nos anos seguintes³⁴⁴. Com exceção da proposta de navegação a vapor no rio Jequitinhonha, que será tratada posteriormente, as outras não chegaram a ser realizadas. Os custos para a realização de obras que facilitariam a navegação a vapor nestes rios e a negação por parte do governo em conceder uma subvenção impediram a concretização desses projetos.

³⁴⁴ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia Barão de São Lourenço n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 11/04/1869.

Enquanto os diretores da companhia faziam propostas de expansão da navegação fluvial, a sua única linha que prestava esse tipo de serviço apresentava um desempenho de tráfego muito inferior às linhas das navegações costeira e interna, frustrando as expectativas iniciais. A receita com passagens, no ano de 1868, foi, inclusive, menor do que o valor arrecadado na navegação do litoral da cidade de Salvador. Foram transportados 5.711 passageiros, resultando em uma receita de 11:349\$000 réis com vendas de passagens. O transporte de carga obteve um faturamento que chegou a 12:326\$000 réis. A maior parte dele foi auferida graças ao escoamento da produção do algodão, cuja quantidade de carga transportada foi de 13.486 sacas³⁴⁵.

As expectativas dos dirigentes da companhia eram de obter resultados melhores. Não contaram, entretanto, com a concorrência da Companhia Pernambucana, que assinou um contrato com a Província de Pernambuco para realizar o serviço da navegação a vapor entre os portos de Penedo e Piranhas. A empresa passou a receber uma subvenção de 30:000\$000 réis para atender a essa linha³⁴⁶. O absurdo dessa história é que a Companhia Bahiana tinha o privilégio de exclusividade nessa linha, concedido pelo governo imperial. Além disso, o trecho atendido pela linha pertencia às Províncias de Sergipe e Alagoas, logo a presidência da Província de Pernambuco não tinha autoridade para conceder esse serviço a nenhuma companhia de navegação.

O governo de Pernambuco alegou, entretanto, que uma grande zona produtora de algodão de sua província era muito próxima ao rio São Francisco e que os produtores dessa região estavam utilizando o rio para escoar suas mercadorias por ser mais fácil, rápido e barato, do que usar as estradas precárias que conduziam até Recife. Desse modo, a Província estava perdendo direitos provinciais sobre esse comércio³⁴⁷. A Companhia Pernambucana terminou vencendo a concorrência, pois, em 1890, ainda fazia o transporte nessa linha, enquanto a Companhia Bahiana abandonou-a, quando entrou na sua fase decadente. Abaixo, consta uma tabela com o

³⁴⁵ Idem.

³⁴⁶ ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *Op. cit.* p. 191.

³⁴⁷ Idem.

resumo do tráfego nessa linha, já afetado pela concorrência da Companhia Pernambucana:

Tabela 39: Tráfego na navegação do rio São Francisco no ano de 1868.

Trecho	Passageiros			Passagens	Frete	Total
	Ré	Proa	Total			
Penedo	868	660	1.528	3:900\$980	-	3:900\$980
Propriá	695	578	1.273	1:958\$020	1:949\$755	3:907\$775
Colégio	28	21	49	77\$980	33\$860	111\$840
São Braz	33	14	47	87\$840	21\$800	109\$640
Traipú	335	106	441	728\$260	846\$222	1:574\$482
Curral das Pedras	136	15	151	160\$480	273\$712	434\$192
Ipanema	153	17	170	236\$700	26\$000	262\$700
Lagoa Funda	132	32	164	276\$215	415\$848	692\$063
Pão de Açúcar	689	363	1.052	2:164\$260	2:692\$942	4:857\$202
Armazém	180	108	288	341\$640	1:314\$606	1:656\$246
Piranhas	257	291	548	1:417\$000	4:752\$252	6:169\$252
Total	3.506	2.205	5.711	11:349\$375	12:326\$997	23:676\$372

Fonte: Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia Barão de São Lourenço n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 11/04/1869.

Observando os dados apresentados acima, percebe-se que os trechos que envolviam as localidades de Colégio e São Braz, praticamente, não tinham movimento, nem de passageiros nem de cargas. As linhas mais importantes, em termos de passageiros, eram a de Penedo, Propriá e Pão de Açúcar. Essa última estava apresentando progresso econômico na época, tornando-se ponto de convergência de mercadorias, vindas do sertão das Províncias de Alagoas³⁴⁸ e Pernambuco.

Para o transporte de mercadorias, como era de se esperar, a localidade de Piranhas apresentou o melhor faturamento, sendo que Pão de Açúcar e Propriá também tiveram um desempenho significativo em relação aos demais portos de escala. A vila de Armazém, outrossim, não decepcionou, beneficiando-se da proximidade com a vila de Piranhas, que, como se viu, era o último porto de

³⁴⁸ IBGE. *Op. cit.*, p. 114.

navegação possível pelo rio São Francisco naquela região. Convergiam para aquela vila mercadorias produzidas em outros locais das Províncias de Sergipe, Alagoas e Pernambuco. Infelizmente, não constam os dados sobre fretes para a localidade mais importante da linha, a cidade de Penedo, que, certamente, era a que auferia as melhores receitas.

As receitas com o tráfego de cargas e passageiros nessa linha não estavam agradando aos acionistas da companhia. Na 19^a reunião geral, realizada em Londres, em 1872, eles reclamaram do seu fraco desempenho³⁴⁹. Nesse período, a fase áurea de expansão da empresa já havia terminado. A economia brasileira saíra combalida da Guerra do Paraguai e as suas desastrosas conseqüências assolaram todo o império, atingindo, portanto, também, as Províncias do norte. Diante desse cenário, a navegação fluvial do rio São Francisco, que não estava apresentando bons resultados, foi abandonada. As demais linhas da companhia começaram um processo de decadência que culminou com a venda da empresa, assunto que somente será abordado no próximo capítulo.

4.3.3. A Companhia Bahiana na Província de Alagoas

O surgimento da Companhia Santa Cruz, que tinha na sua concepção o objetivo de contribuir para incrementar as relações econômicas entre as Províncias da Bahia, Sergipe e Alagoas, foi o passo inicial para a posterior inserção da Companhia Bahiana no cotidiano da sociedade alagoana oitocentista. As chegadas periódicas dos vapores à cidade de Maceió desde o ano de 1854, quando tiveram início as operações da empresa Santa Cruz, tendo, mais tarde, continuidade com o ressurgimento da Companhia Bahiana, foram, gradativamente, aproximando os dirigentes dessas empresas com a elite local.

Esse relacionamento foi intensificado com a compra da Companhia Bahiana pelos ingleses em 1862. O volume de capitais que foram aplicados na companhia e o aumento considerável de sua capacidade de investimentos contribuiu para a expansão

³⁴⁹ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5020. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 19/01/1872.

das suas atividades. Essa fase teve, como principais características, o aumento do número de embarcações a vapor, da quantidade de portos de escala, servidos pela companhia, do surgimento de novas linhas e, por fim, culminando com sua atuação na Província de Alagoas, ocorrida no ano de 1866.

O serviço da navegação a vapor, implantado nessa Província, envolvia um trecho muito pequeno. Tratava-se de uma linha que servia a duas lagoas, a Norte (atual Mundaú) e a Manguaba, nas proximidades da capital Maceió e, ainda, às localidades de São Miguel e Barra de São Miguel um pouco mais ao sul. Embora não fosse um serviço de maior vulto, ainda assim era uma demonstração do interesse que a administração britânica tinha na expansão das atividades da companhia no país. Abaixo, segue a tabela sobre as passagens nessa nova linha:

Tabela 40: Passagens na navegação fluvial da Província de Alagoas – Norte e Manguaba (1867).

De Maceió para:	Passagens		De Maceió para:	Passagens	
	Ré	Proa		Ré	Proa
Pilar	2\$000	1\$000	Coqueiro Seco	1\$000	\$500
Cidade das Alagoas	1\$500	\$640	Santa Luzia	1\$500	\$640
Barra de S. Miguel	4\$000	2\$000	São Miguel	6\$000	3\$000

Fonte: Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia José Bonifácio Nascentes de Azambuja n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1868.

Apenas as localidades de Barra de São Miguel e São Miguel não margeavam uma das lagoas. A primeira, era uma cidade à beira-mar e a segunda, era banhada pelo rio São Miguel: ambas produziam açúcar, madeira, algodão e fumo. Seus produtos eram transportados para Maceió a fim de serem comercializados ou conduzidos a outras praças importantes, como a de Recife e a de Salvador³⁵⁰.

Coqueiro Seco e Santa Luzia eram povoados que ficavam às margens da lagoa Norte, próximos a Maceió. Serviam, apenas, como locais para as pessoas interessadas

³⁵⁰ IBGE. *Op. cit.* p. 180.

em utilizar os vapores com o objetivo de chegarem mais rápido à capital. As vilas de Pilar e Cidade das Alagoas eram banhadas pela lagoa Manguaba. A Cidade das Alagoas havia sido a antiga capital e ainda era um importante centro econômico regional³⁵¹. Conforme já tratado anteriormente, a Companhia Bahiana, também, possuía na Província de Alagoas uma estrada de ferro de 4,5 milhas de comprimento, que ligava as lagoas do Norte e Manguaba com o porto de Jaraguá e a cidade de Maceió. Tratava-se de uma linha pequena que tinha duas locomotivas, dois carros para passageiros e seis vagões para carga. Ao todo, o patrimônio da companhia na Província constava de um vapor, o Alagoano, seis alvarengas para rebocar e auxiliar no embarque e desembarque de cargas e passageiros, e essas duas locomotivas com seus dois carros para passageiros e seis vagões para o transporte de mercadorias³⁵² (ver Mapa 12).

Durante o ano de 1868, o faturamento total dessa linha com fretes e passagens na embarcação a vapor havia sido de 11:983\$040 réis³⁵³. Nesse montante, não foram contabilizadas as receitas auferidas com a ferrovia. Para o primeiro semestre do ano de 1869, os dados estão completos e seguem na tabela abaixo:

Tabela 41: Tráfego da navegação fluvial nas lagoas Norte e Manguaba e da estrada de ferro no primeiro semestre de 1869.

	Passageiros	Passagens	Fretes
Vapor Alagoano	1.474	2:242\$940	16:664\$450
Estrada de Ferro	3.325	1:080\$650	854\$320
Total	4.799	3:323\$590	17:518\$770

Fonte: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5024. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 10/09/1869.

Devido à ausência de informações completas sobre o desempenho do tráfego durante o ano de 1868, agravado pela prestação irregular do serviço nesse período, sua comparação com os resultados apresentados no primeiro semestre de 1869 ficou

³⁵¹ Idem.

³⁵² Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia José Bonifácio Nascentes de Azambuja n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1868.

³⁵³ Fonte: Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia Barão de São Lourenço n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 11/04/1869.

prejudicada; porém, isso não impede que, pelo menos, seja realizada uma análise sobre os números apresentados na tabela acima. A quantidade de pessoas que utilizaram a ferrovia foi um pouco maior que o dobro da embarcação a vapor; no entanto, a receita auferida com a venda de passagens ficou um pouco abaixo da metade o que demonstra que o preço da passagem na estrada de ferro era bem inferior ao cobrado para viajar no barco a vapor. Dividindo o montante total, obtido com a venda de passagens para cada transporte, especificamente, por sua respectiva quantidade de passageiros, obtém-se o preço médio cobrado por cada serviço. Para viajar no trem da Companhia Bahiana, esse valor foi de, aproximadamente, \$325 réis. Quando o mesmo cálculo é feito para a navegação, essa média é quase cinco vezes maior, alcançando, aproximadamente, 1\$522 réis.

As passagens eram mais baratas no serviço da ferrovia em virtude de haver trechos mais curtos o que permitia cobrar valores mais baixos que os praticados pela navegação a vapor, que, ainda assim, não conseguiu bons resultados financeiros, uma vez que somados aos obtidos com o barco Alagoano apresentaram um desempenho fraco e preocupante para os diretores da companhia. O problema residia no fato de que as distâncias percorridas eram pequenas, permitindo que os trajetos, em praticamente toda a sua extensão, fossem cumpridos a pé, montados num animal ou utilizando uma carroça. A navegação a vapor tinha, como exceção, apenas, as localidades de Barra de São Miguel e São Miguel que, por serem mais distantes da capital, necessitavam do seu serviço para o transporte de cargas e passageiros responsáveis pela maior parte das suas receitas.

Os rendimentos auferidos com os fretes apresentaram resultados bem superiores, sendo responsáveis por, aproximadamente, 84% da soma total do semestre. A participação da embarcação a vapor, no montante final, atingiu o patamar de 95% o que era esperado, uma vez que as únicas localidades de importância comercial, servidas pela Companhia Bahiana, na região, eram as vilas de São Miguel e Barra de São Miguel, onde, conforme mencionado, somente esse transporte chegava. A receita ínfima, obtida pela ferrovia com o transporte de mercadorias, provavelmente era explicada pela pouca importância econômica dos povoados próximos a ela.

Os diretores da companhia, no afã de expandir seus serviços, realizou investimentos em uma região onde a maioria da população era bastante pobre. Acreditaram que a simples ausência desse tipo de transporte era motivo suficiente para que o empreendimento fosse bem sucedido. De fato, tratava-se de uma região onde a carência de infra-estrutura era muito acentuada e onde existia uma certa produção de mercadorias que necessitava de escoamento; porém, os recursos necessários para montar uma estrutura de transporte dessa natureza foram muito elevados, e o retorno financeiro pífio. A situação era agravada pelo atraso no pagamento das subvenções por parte da Província de Alagoas. A união entre o fraco mercado interno, dado o grau de pauperização da maior parte da população, e a incerteza no recebimento do auxílio pecuniário dos cofres públicos dificultaram o desempenho tanto da navegação a vapor quanto da ferrovia na Província.

Nesse ínterim, a situação da Companhia Bahiana começou a piorar. Havia sido realizados muitos investimentos e a expansão fora temerária. A situação ruim do câmbio, os impactos econômicos desastrosos, relacionados à Guerra do Paraguai, que assolaram todo o Império, as dívidas e o fraco desempenho de algumas linhas, como essa e a da navegação fluvial no rio São Francisco, aceleraram ainda mais a crise. Na 19.^a reunião geral dos acionistas realizada em Londres, o relatório informou que as receitas do tráfego e outras fontes foram inferiores às do mesmo período do ano anterior, principalmente por causa do fraco desempenho da ferrovia de Maceió, da navegação na Província de Alagoas e no rio São Francisco³⁵⁴.

O período conturbado que a empresa atravessava levou a diretoria a rever sua política de investimentos e tomar novas decisões com o objetivo de reduzir custos e aumentar a eficiência no serviço prestado. A navegação a vapor e a ferrovia que pertenciam à Companhia Bahiana na Província de Alagoas, devido ao fraco desempenho apresentado, não resistiram às mudanças de rumo, tomadas pelos novos administradores que adquiriram a empresa das mãos dos ingleses, encerrando, assim, a sua história.

³⁵⁴ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5020. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Datado de 19/01/1872.

4.4. A EXPANSÃO NAS NAVEGAÇÕES COSTEIRA E INTERNA

4.4.1. A linha costeira

Como já foi mencionado, o serviço da navegação a vapor na linha costeira da Província da Bahia surgiu a partir do contrato assinado pela primeira Companhia Bahiana e o governo provincial no ano de 1841. A princípio, conforme se viu, estava limitado às fronteiras norte e sul da Província e, somente seria obrigatório após dois anos de assinado o contrato, isto é, no ano de 1843. Naquele momento, havia receios sobre o êxito do empreendimento, pois o contrato obrigava a antiga companhia a realizar apenas uma viagem mensal. As mudanças nas condições de realização do transporte da navegação costeira dependiam da situação do comércio da região que ainda era pouco desenvolvido.

No início, apenas um vapor foi destinado a desempenhar o serviço o que, entretanto, nunca foi realizado naquele período. Ocorreram viagens esporádicas aos portos do norte, incluindo Maceió e Pernambuco e, até mesmo, uma viagem ao Rio de Janeiro as quais, inclusive, foram feitas, em sua maioria, antes da assinatura do contrato de 1841; portanto, enquanto existiu a primeira Companhia Bahiana não se pode dizer que houve um serviço de navegação a vapor costeira.

A navegação a vapor costeira somente surgiu, de fato, na Província da Bahia com a Companhia Santa Cruz, conforme já visto no capítulo anterior, no tópico 3.2. Dessa vez, a navegação não ficou restrita aos limites geográficos da Bahia. A empresa também assinou contrato com as Províncias de Sergipe e Alagoas, contribuindo para o incremento das relações comerciais interprovinciais. No início das atividades da nova companhia, os vapores tinham, como porto de escala final no norte, a cidade de Maceió e, no sul, a cidade de Caravelas.

Nesse período, os portos de escala da navegação costeira, na linha do sul, eram Camamú, Ilhéus, Canavieiras, Porto Seguro e Caravelas. Na linha do norte, eram Estância, Sergipe, Cotinguiba, São Francisco e Maceió. A princípio, a linha do norte

não apresentou resultados positivos, principalmente devido aos problemas relacionados à seca, o que levou o governo imperial a conceder oito meses de dispensa desse serviço; entretanto, como era do interesse do governo a sua existência, decidiu por aumentar o subsídio.

Este interesse do Estado estava assentado nas expectativas de incremento comercial, principalmente entre as Províncias da Bahia e suas vizinhas, Sergipe e Alagoas, nutrindo, outrossim, a esperança de impulsionar o desenvolvimento econômico na região sul. Assim, estimulando a economia, o próprio governo passaria a arrecadar mais impostos, aumentando suas receitas. Diante dessas perspectivas e por abranger portos de mais de uma Província, a Companhia Santa Cruz foi contemplada com subsídios oriundos tanto por parte das províncias, que utilizavam seu serviço, quanto por parte do governo imperial, enquanto que a Companhia Bonfim, que operava apenas dentro da Província da Bahia, teve o pagamento de sua subvenção restrito ao governo local.

Com o ressurgimento da Companhia Bahiana, analisado no tópico 4.1, a princípio não houve melhoras significativas no desempenho da navegação costeira. A conjuntura desfavorável contribuía para esse fraco desempenho inicial, em função, ainda, das conseqüências da epidemia do cólera-morbo, da seca, da crise financeira de 1857 e do tráfico interprovincial de escravos, agravados pela precariedade das vias terrestres. A linha do norte, entretanto, gradativamente, começou a apresentar resultados mais favoráveis no transporte de cargas, já indicando o que seria sua especialidade, o frete de mercadorias; porém, esses resultados ainda não eram de grande relevância. Somente a partir da administração britânica, os resultados realmente foram mais significativos. A linha do sul, em virtude da condição econômica de suas localidades, demorou mais para apresentar sinais positivos.

A linha do norte, desde antes do início da administração britânica, manteve o destino final na cidade de Maceió, enquanto a linha do sul já havia expandido suas escalas até São José (ver Mapa 13). Essa política de expansão das escalas na linha

sulina tinha, como objetivo, incrementar o tráfego que, desde o início do serviço, era inferior na região.

A empresa realizava duas viagens redondas por mês para Maceió, mas, devido ao período de colheita das safras agrícolas de Aracajú e Estância, estavam sendo realizadas viagens extras para essas localidades que já indicavam o potencial que a linha possuía em termos de relações comerciais. Em contrapartida, a linha do sul caminhava na direção oposta, pois, a partir de 1861, sofreu a redução de uma viagem mensal, passando a realizar apenas uma, por mês, até São José.

Os números pouco animadores da linha do sul explicam essa atitude. A tabela, abaixo, informa a quantidade de passageiros e as receitas auferidas com as vendas de passagens nas linhas do norte e do sul entre os anos de 1865 e 1869. A linha do norte, como pode ser observado, era muito mais rentável, e o movimento de passageiros, bem mais significativo, principalmente, conforme mencionado, devido ao intenso comércio entre as Províncias da Bahia, Sergipe e Alagoas.

Tabela 42: Movimento de passageiros e receitas auferidas com passagens na navegação costeira (1865-1869).

Anos	Linha do Norte				Linha do Sul			
	Passageiros	%	Passagens	%	Passageiros	%	Passagens	%
1865	2.067	76,4	32:647\$750	77,9	639	23,6	9:260\$530	22,1
1866	2.600	78,0	43:652\$750	80,0	733	22,0	10:903\$125	20,0
1867	2.672	77,8	43:977\$100	81,5	761	22,2	10:011\$350	18,5
1868	3.359	81,7	54:163\$750	83,7	752	18,3	10:564\$840	16,3
1869 ³⁵⁵	1.787	80,4	28:939\$395	81,5	436	19,6	6:581\$765	18,5

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada em diversos documentos. Ver: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5054. Cia. Litoral Barra-Itapagipe. Documento datado do ano de 1865. Relatórios apresentados pelos Presidentes da Província da Bahia Ambrósio Leitão da Cunha no ano de 1867, José Bonifácio Nascentes de Azambuja em 01/03/1868 e Barão de São Lourenço em 11/04/1869. APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5024. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 10/09/1869.

³⁵⁵ Os dados apresentados somente contemplam o primeiro semestre do ano de 1869.

O desempenho mais expressivo da linha do norte no movimento de passageiros e, conseqüentemente, no montante auferido, anualmente, com a venda de passagens está evidenciado na tabela acima. O volume de passageiros sempre apresentou crescimento em termos absolutos ao longo dos anos analisados.

Na linha do sul, houve uma pequena oscilação negativa, no ano de 1868, que impediu que fosse observado o mesmo comportamento. A participação de cada uma das linhas na composição das receitas com a venda de passagens indica o viés de crescimento da linha do norte; em contrapartida, na linha do sul, observa-se uma redução na participação em termos percentuais.

Esse comportamento discrepante entre as duas linhas da navegação costeira encontra explicação no fato de que a linha do norte contemplava os portos de duas capitais de Províncias, Aracajú e Maceió o que se traduzia num maior movimento tanto de passageiros quanto de mercadorias, enquanto a linha do sul abrangia portos de localidades que tinham economias pouco desenvolvidas e que estavam progredindo lentamente.

Aliás, o próprio progresso dessas localidades era, em parte, atribuído ao serviço da navegação a vapor, prestado pela Companhia Bahiana que agilizava as relações comerciais além de torná-las mais seguras e pontuais. Uma outra explicação está relacionada aos preços cobrados nas passagens. Abaixo, seguem duas tabelas, mostrando que os valores cobrados nas passagens da linha do sul eram, em média, superiores aos praticados na linha do norte.

Tabela 43: Preço das passagens na linha do norte no ano de 1867.

Salvador³⁵⁶:	Passagens		Espírito Santo:	Passagens	
	Ré	Proa		Ré	Proa
Espírito Santo ³⁵⁷	15\$000	7\$500	São Cristóvão	4\$000	2\$000
São Cristóvão	19\$000	9\$500	Aracajú	8\$000	4\$000
Aracajú	23\$000	11\$500	Penedo	18\$000	9\$000
Penedo	30\$000	15\$000	Maceió	28\$000	14\$000
Maceió	30\$000	15\$000	Aracajú:	Ré	Proa
São Cristóvão:	Ré	Proa	Penedo	10\$000	5\$000
Aracajú	4\$000	2\$000	Maceió	20\$000	10\$000
Penedo	14\$000	7\$000	Penedo:	Ré	Proa
Maceió	24\$000	12\$000	Maceió	12\$000	6\$000

Fonte: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5019. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 28/08/1867.

Tabela 44: Preço das passagens na linha do sul no ano de 1867³⁵⁸.

Salvador:	Passagens		Ilhéus:	Passagens	
	Ré	Proa		Ré	Proa
Rio de Contas	12\$000	6\$000	Canavieiras	6\$000	3\$000
Ilhéus	16\$000	8\$000	Porto Seguro	12\$000	6\$000
Canavieiras	22\$000	11\$000	Caravelas	24\$000	12\$000
Porto Seguro	28\$000	14\$000	São José	29\$000	14\$500
Caravelas	40\$000	20\$000	Canavieiras:	Ré	Proa
São José	45\$000	22\$500	Porto Seguro	6\$000	3\$000
Rio de Contas:	Ré	Proa	Caravelas	18\$000	9\$000
Ilhéus	4\$000	2\$000	São José	23\$000	11\$500
Canavieiras	10\$000	5\$000	Porto Seguro:	Ré	Proa
Porto Seguro	16\$000	8\$000	Caravelas	12\$000	6\$000
Caravelas	28\$000	14\$000	São José	17\$000	8\$500
São José	33\$000	16\$500	Caravelas:	Ré	Proa
-	-	-	São José	5\$000	2\$500

Fonte: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5019. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 28/08/1867.

³⁵⁶ As passagens são referentes tanto à ida quanto à volta.

³⁵⁷ Abrange as localidades de Espírito Santo e Estância.

³⁵⁸ O preço da passagem, tanto na linha do norte quanto na linha do sul, incluía comida, porém sem vinho. Crianças entre 4 e 9 anos pagavam meia passagem. Os escravos pagavam metade da passagem de proa. Passageiros da proa não tinham camarote nem eram servidos na câmara.

O cálculo realizado da média aritmética simples para as passagens de ré e de proa apontou que, nas duas categorias, os preços, na linha do sul, eram mais elevados que na linha do norte. Para as passagens de ré, a linha do sul obteve uma média de 19\$333 réis, enquanto que, para a linha do norte, o resultado foi de 17\$267 réis. Nas passagens de proa, a linha do sul apresentou uma média de 9\$643 réis, enquanto que na linha do norte o valor foi de 8\$633 réis.

Os portos de escala da linha do sul eram mais distantes da capital do que os portos da linha do norte; logo, suas despesas com carvão eram maiores. Assim, os valores cobrados nas passagens também teriam de ser mais elevados. Como as localidades dessa linha possuíam menor grau de desenvolvimento, este era, sem dúvida, mais um obstáculo no processo de transformação dessa realidade. O péssimo estado de conservação das vias terrestres que prejudicavam a Província, como um todo, também tinha maior impacto sobre as localidades do sul, por serem mais dispersas umas das outras, dificultando o intercâmbio comercial entre as vilas e cidades litorâneas e as interioranas.

Havia, ainda, mais um fator responsável pela diferença significativa de desempenho entre as duas linhas. As constantes solicitações da direção da Companhia Bahiana para reduzir o número de viagens que era obrigada a realizar na linha do sul. Quando a empresa conseguia essas reduções na quantidade das viagens, embora compreensível do ponto de vista empresarial, prejudicava ainda mais o frágil tráfego dos portos do sul da Província. Então, dificilmente, os resultados dessa linha poderiam apresentar melhoras significativas.

Durante o ano de 1865, após expirar o prazo que a empresa possuía para realizar apenas uma viagem mensal aos portos do sul, esta, através de uma nova solicitação, conseguiu do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas a renovação da dispensa, comprometendo-se a substituí-la por uma viagem a mais na linha do norte até Aracajú, nos meses de safra³⁵⁹. Pela estratégia da empresa, essa atitude estava correta, pois a rentabilidade da linha do sul era muito baixa, enquanto que a linha do

³⁵⁹ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Manuel Pinto de Souza Dantas n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1866.

norte era próspera, porém, sob o ponto de vista do governo, que visava a estimular o desenvolvimento econômico provincial, reduzir as viagens para o combalido movimento de passageiros das localidades sulinas e aumentar a quantidade de viagens para o já vigoroso comércio com os portos do norte, era contribuir para aumentar a disparidade econômica entre as regiões.

O superintendente da companhia estava entusiasmado com os resultados da linha do norte, principalmente no trecho que ia até Aracajú, devido ao aumento da produção algodoeira, como se viu, em consequência da Guerra de Secessão, ocorrida nos Estados Unidos. Então, sugeriu a realização de uma viagem semanal até Estância e Espírito Santo, e outra até Aracajú, além das duas que já existiam até Maceió, acrescentando, ainda, mais uma até Aracajú e Penedo somente para malas e passageiros: essa decisão, porém, estava restrita ao período de safra, que era de oito meses por ano. Para os quatro meses restantes, o serviço retornaria ao movimento regular; mas, acrescentava o superintendente, para que estas viagens se tornassem factíveis, seria necessário o aumento da subvenção por parte das Províncias de Sergipe e de Alagoas que se beneficiariam do incremento nas relações comerciais³⁶⁰ – estes aumentos, entretanto, não aconteceram e as viagens foram realizadas assim mesmo.

O tráfego regular da Companhia Bahiana, nos portos da linha do norte, era de duas viagens mensais, realizadas nos dias 2 e 16 de cada mês. Essas datas foram alteradas em 1862, para que houvesse a coincidência da saída dos vapores da companhia com a chegada ao porto de Salvador dos paquetes franceses e ingleses que traziam as correspondências da corte para as Províncias de Sergipe e Alagoas. Conforme mencionado anteriormente, essas Províncias não recebiam, em seus portos, os vapores estrangeiros de longo curso, dependendo, assim, dos portos da Bahia e de Pernambuco para a exportação de seus produtos e, principalmente, da Companhia Bahiana para recebimento de suas correspondências. Antes dessa alteração, elas recebiam suas cartas, mensagens, relatórios da corte, etc., com atraso, pois, quando os vapores ingleses e franceses chegavam na Bahia, as embarcações da Companhia

³⁶⁰ Idem.

Bahiana já tinham saído, de modo que os despachos do Império para essas Províncias tinham que esperar 15 dias até que o outro vapor da empresa fosse para os portos do norte³⁶¹.

A linha do sul era, sem dúvida, problemática. Como se viu, não apresentava bons resultados, e a companhia vivia solicitando a redução temporária no número de viagens realizadas. A administração da empresa chegou a afirmar que, se não fosse pelo contrato com o governo, já a teria abandonado. O superintendente da Companhia Bahiana, Hugh Wilson, em virtude da evidente diferença de desempenho das duas linhas, escreveu ao presidente da Província:

“Durante a existência desta Companhia o Governo sempre dispensou uma viagem ao Sul, ultimamente exigiu uma extraordinária aos portos do norte durante a safra, porém como administrador dos negócios desta Companhia, e observando o desenvolvimento do Commercio nos portos do norte, quis ir além das viagens estipuladas no contrato, e como de facto fui, mandando augmentar as viagens ao norte. O resultado foi satisfatório, não somente para a Companhia como para o Commercio, e então peticionei ao Governo Imperial afim de abandonar para sempre uma viagem ao Sul mensalmente, offerecendo estabelecer viagens semanaes entre esta Capital e os portos de Estância, Aracajú e Penedo, bimensal entre este porto e Maceió, mensal a S. Cristovão, e neste sentido entendi o art. 2 do decreto apresentando a V. Ex.^a minha proposta para saírem os vapores todos os sábados.”³⁶²

O superintendente Hugh Wilson, devido aos resultados apresentados tanto pela linha do norte quanto pela linha do sul, já se posicionava, favoravelmente, à intensificação do serviço nos portos do norte em detrimento do sul. Essa medida para a empresa era, financeiramente, mais compensatória, pois aumentaria as possibilidades de lucro com a linha do norte e, ao mesmo tempo, reduziria as despesas

³⁶¹ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 21/03/1862.

³⁶² APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5019. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 28/08/1867.

com a linha do sul, que tinha o desempenho ruim; mas, para o desenvolvimento econômico da Província não era interessante, pois desestimularia a produção e comercialização dos produtos das localidades do sul por falta de possibilidades de escoamento de maneira eficiente, segura e rápida.

É conveniente rememorar que o surgimento e desenvolvimento das companhias de navegação a vapor na Província da Bahia tinham, como objetivo, contribuir para uma maior integração entre suas diversas regiões e estimular o desenvolvimento econômico. Se a linha do sul apresentava problemas, era importante buscar as soluções para incrementar a atividade econômica naquela região. Adotar a medida proposta pelo superintendente Hugh Wilson, certamente, resultaria num arrefecimento da economia sulina, agravando, ainda mais, o cenário.

Nessa situação está configurada a dicotomia entre o interesse público e o privado. A direção da companhia buscava uma maneira de incrementar seus resultados financeiros, enquanto o governo estava preocupado em melhorar o desempenho econômico provincial; porém, embora o governo demonstrasse essa preocupação, não estava investindo na recuperação das estradas que, certamente, contribuiriam para aprimorar o quadro. Assim, enquanto a direção da Companhia Bahiana tentava se escusar de ampliar o serviço para os portos sulinos, o Estado criticava essa atitude, sem oferecer uma contrapartida na realização de obras que melhorassem o escoamento da produção do sul. Diante de um cenário configurado dessa forma, a região sul teria de enfrentar muitas dificuldades para sair da condição de atraso na qual se encontrava.

Por outro lado, manter a quantidade de viagens regulares para os portos do sul e ampliar as viagens aos portos do norte, era um investimento alto para a companhia e que não poderia ocorrer sem uma compensação do governo, através do aumento do subsídio. O superintendente da Companhia Bahiana entendia que, para aperfeiçoar o fluxo de mercadorias e passageiros na linha do sul, seria necessário estabelecer uma navegação fluvial nos rios tributários, especialmente no Jequitinhonha, pois, através desses rios, o escoamento da produção do interior seria facilitado, fazendo que as

mercadorias chegassem aos portos costeiros com mais celeridade e segurança: estimularia o comércio e a economia tanto nas localidades interioranas, quanto nas litorâneas, pois acreditava que o custo das obras para viabilizar o tráfego nos rios tributários seria menor do que nas vias terrestres, que eram em número muito maior.

Outra medida para tentar melhorar o desempenho da linha foi a decisão de transferir a escala em Camamú para a linha da navegação interna por ser mais próxima dos portos desse trecho. A navegação costeira manteve o mesmo número de escalas, pois já havia incorporado a vila de Barra do Rio de Contas, que servia como um entreposto comercial para o escoamento da produção que vinha do sertão: era um indício favorável de que poderia ocorrer um incremento nas receitas com fretes, melhorando o desempenho da linha. Restava tão somente esperar os resultados dessa mudança (ver Mapa 14).

A análise do tráfego de mercadorias, através das receitas obtidas com os fretes, auxilia na compreensão das posturas tão diferentes por parte da direção da Companhia Bahiana em relação a cada uma das linhas da navegação costeira. A tabela abaixo apresenta os dados referentes às somas arrecadadas para o período entre 1865 e 1869 tanto para a linha do norte quanto para a linha do sul:

Tabela 45: Receitas obtidas com os fretes em cada uma das linhas da navegação costeira (1865-1869).

Anos	Linha do Norte		Linha do Sul	
	Fretes	%	Fretes	%
1865	133:646\$805	81,5	30:303\$590	18,5
1866	266:550\$117	91,0	26:204\$300	9,0
1867	306:007\$627	89,5	36:063\$538	10,5
1868	411:754\$223	91,4	38:937\$774	8,6
1869 ³⁶³	240:290\$951	93,3	17:207\$020	6,7

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada em diversos documentos. Ver: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5054. Cia. Litoral Barra-Itapagipe. Documento datado do ano de 1865. Relatórios apresentados pelos Presidentes da Província da Bahia Ambrósio Leitão da Cunha no ano de 1867, José Bonifácio Nascentes de Azambuja em 01/03/1868 e Barão de São Lourenço em 11/04/1869. APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5024. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 10/09/1869.

³⁶³ Os dados apresentados somente contemplam o primeiro semestre do ano de 1869.

Em termos absolutos, a linha do norte apresentava uma tendência de crescimento das receitas auferidas com os fretes. Observando a sua participação em relação à linha do sul, as oscilações foram insignificantes. Seus valores percentuais, dentro do período analisado, estiveram sempre acima do patamar de 80%. Com relação à linha do sul, embora em valores absolutos, o ano de 1868 tenha sido o de melhor resultado, sua participação mais significativa foi no ano de 1865 e, mesmo assim, não chegou sequer a 20% do total.

Os resultados apresentados pela linha do sul para o tráfego de mercadorias foram bem inferiores à sua participação no movimento de passageiros, conforme visto na tabela 42; no entanto, faz-se mister uma tabela apresentando os valores totais percebidos por cada linha da navegação costeira, tanto com a venda de passagens, quanto com os fretes. Dessa forma, pode ser, então, realizada uma análise mais completa. Abaixo, os dados sobre as receitas totais obtidas em cada linha foram compilados:

Tabela 46: Receitas totais auferidas por cada uma das linhas da navegação costeira (1865-1869).

Anos	Linha do Norte		Linha do Sul	
	Receitas totais	%	Receitas totais	%
1865	166:294\$555	80,8	39:564\$120	19,2
1866	310:202\$867	89,3	37:107\$425	10,7
1867	349:984\$727	88,4	46:074\$888	11,6
1868	465:917\$973	90,4	49:509\$614	9,6
1869 ³⁶⁴	269:230\$346	91,9	23:788\$785	8,1

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada em diversos documentos. Ver: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5054. Cia. Litoral Barra-Itapagipe. Documento datado do ano de 1865. Relatórios apresentados pelos Presidentes da Província da Bahia Ambrósio Leitão da Cunha no ano de 1867, José Bonifácio Nascentes de Azambuja em 01/03/1868 e Barão de São Lourenço em 11/04/1869. APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5024. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 10/09/1869.

³⁶⁴ Os dados apresentados somente contemplam o primeiro semestre do ano de 1869.

Torna-se evidente que o serviço da navegação a vapor na linha do norte apresentava um desempenho econômico muito superior à linha do sul. Realizava, de fato, uma quantidade de viagens também maior o que contribuía para seus resultados no âmbito geral da linha costeira – viagens que, anteriormente, já haviam sido em número bem menor; mas, se neste sentido a diferença aumentava, era em razão do desinteresse da direção da Companhia Bahiana em manter o serviço acordado com o governo provincial para os portos sulinos, uma vez que o Estado não realizava benfeitorias na infra-estrutura de estradas e nas vias fluviais para facilitar o escoamento da produção. Diante desse cenário, alegavam que a linha do sul estava onerando as contas da empresa, ao invés de proporcionar lucros.

No ano de 1867, por exemplo, a companhia realizava uma viagem por mês aos portos de Rio de Contas, Ilhéus, Canavieiras, Porto Seguro, Caravelas e São José, enquanto que, na linha do norte, todos os sábados, partiam vapores para Estância, Espírito Santo, Aracajú e Penedo. No primeiro e terceiro sábados do mês, havia uma viagem para Maceió e, no quarto sábado do mês, era a vez de São Cristóvão³⁶⁵.

Como se viu, esse maior volume de viagens para as localidades ao norte da Província da Bahia era resultado do crescimento e desenvolvimento das relações comerciais interprovinciais. A política da companhia de tentar reduzir a quantidade de viagens que eram dadas para os portos do sul, somente contribuiu para dificultar, ainda mais, a recuperação econômica da região. Com isso, os resultados financeiros auferidos pela empresa com os fretes de mercadorias e passagens nessa linha também demoraram mais a apresentar melhora. Afinal, como se viu, não obstante o seu crescimento em termos absolutos, sua participação, em termos percentuais, permaneceu em patamares muito baixos.

Em ambas as linhas, as receitas oriundas dos fretes tinham predominância no montante final auferido; porém, na linha do sul, em virtude das maiores distâncias com relação ao porto de Salvador e da falta de alternativas para o transporte de

³⁶⁵ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia José Bonifácio Nascentes de Azambuja n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1868.

passageiros, os ganhos advindos da venda de passagens tinham uma participação mais significativa, como mostra a tabela abaixo:

Tabela 47: Participação das receitas auferidas com fretes e passagens no montante final de cada linha na navegação costeira (1865-1869).

Anos	Linha do norte		Linha do sul	
	Passagens (%)	Fretes (%)	Passagens (%)	Fretes (%)
1865	19,6	80,4	23,4	76,6
1866	14,1	85,9	29,4	70,6
1867	12,6	87,4	21,7	78,3
1868	11,6	88,4	21,3	78,7
1869 ³⁶⁶	10,7	89,3	27,7	72,3

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor a partir dos dados apresentados nas tabelas 42, 45 e 46.

O incremento das relações comerciais com as Províncias de Sergipe e Alagoas era percebido na participação sempre crescente dos fretes na composição final da renda na linha do norte. Já na linha do sul, embora o transporte de mercadorias também fosse mais significativo, sua presença, na soma total das receitas, era mais oscilante. Conforme já mencionado, a economia incipiente e as dificuldades maiores para o escoamento da produção do interior eram os fatores principais para esse quadro.

Quais eram as mercadorias que os vapores da Companhia Bahiana transportavam? No relatório apresentado pelo presidente José Bonifácio Nascentes Azambuja aparece uma lista delas e seus respectivos fretes³⁶⁷. Para exemplificar a diversificação de produtos transportados, pode-se citar: vinhos, cervejas, mel, água florida, aguardente, algodão, alho, açúcar, aço, arroz, bolacha, bacalhau, batata, cimento, charuto, chá, chumbo, carne seca, café, cera, cereais, couro, cebola, drogas, enxofre, estopa, esteira, farinha de trigo, de mandioca, farelo, fazendas, ferragens, ferro, fumo, metais em geral, gesso, louça, lona, manteiga, mobília, papel, passas,

³⁶⁶ Os dados apresentados somente contemplam o primeiro semestre do ano de 1869.

³⁶⁷ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia José Bonifácio Nascentes de Azambuja n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1868.

peles, prego, piassava, queijo, rapé, salitre, sardinha, sal, sabão, vela, carneiros, cabras, cavalos, bois, vacas, galinhas, porcos, perus, papagaios, dentre muitos outros. Seria extremamente cansativo e desnecessário citar todos; então, para realizar uma amostragem dos fretes cobrados foram selecionados, apenas, alguns produtos julgados como mais importantes para a história econômica da Bahia e do Brasil:

Tabela 48: Fretes de algumas mercadorias mais importantes na navegação costeira (1867).

Linhas e seus portos:	Mercadorias (em arroba)				
Linha do Norte:	Açúcar	Café	Cacau	Algodão	Fumo ³⁶⁸
Estância e Espírito Santo	\$160	\$240	\$240	\$320	\$360
São Cristóvão e Aracajú	\$200	\$280	\$280	\$100	\$400
Penedo	\$240	\$320	\$320	\$500	\$500
Maceió	\$216	\$288	\$288	\$450	\$450
Linha do Sul:	Açúcar	Café	Cacau	Algodão	Fumo
Rio de Contas	\$120	\$160	\$160	\$200	\$260
Ilhéus	\$160	\$200	\$200	\$240	\$300
Canavieiras e Porto Seguro	\$200	\$240	\$240	\$320	\$400
Caravelas e São José	\$240	\$320	\$320	\$400	\$500

Fonte: Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia José Bonifácio Nascentes de Azambuja n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1868.

Com o objetivo de estabelecer uma comparação, o cálculo da média aritmética foi realizado para os fretes cobrados nas linhas do norte e do sul. Os preços médios cobrados, na linha do norte, foram superiores para todos os produtos analisados. O preço médio cobrado pelo frete da arroba do açúcar, na linha do norte, foi de \$204 réis e, na linha do sul, \$180 réis. O café e o cacau apresentaram a mesma média de preços por arroba: \$282 réis, na linha do norte e \$230 réis, na linha do sul. O algodão obteve um preço médio do frete por arroba de \$342,5 réis para os portos da linha do norte e de \$290 réis para as escalas da linha do sul. O fumo apresentou os maiores valores médios por arroba, obtendo na linha do norte o preço médio de \$427,5 réis e na linha do sul de \$365 réis.

³⁶⁸ Existia o fumo em folha e em corda. Aqui constam os fretes referentes ao fumo em folha.

Se, na linha do sul, os vapores percorriam, em média, distâncias maiores do que na linha do norte, os valores cobrados pelos fretes deveriam ter seguido a mesma lógica dos preços das passagens. Como se viu anteriormente, nas tabelas 43 e 44, as passagens eram mais caras nas viagens para os portos sulinos; porém, não é o que se observa no comportamento do preço dos fretes. Isso permite elaborar uma hipótese de que os diretores da Companhia Bahiana, uma vez que não poderiam abandonar o serviço da linha do sul, decidiram, em acordo com o governo provincial, reduzir os preços dos fretes, com o intuito de tentar melhorar o tráfego de mercadorias nesse trajeto.

Essa é reforçada pelo comportamento dos preços dos fretes para o ano seguinte; pois, em um outro documento³⁶⁹, constava a mesma relação de produtos transportados pelos vapores da Companhia Bahiana com seus respectivos fretes. Assim como já havia ocorrido na tabela anterior, o procedimento foi o mesmo para essa nova tabela. Restringindo a análise, portanto, aos fretes cobrados para o açúcar, café, cacau, algodão e fumo:

Tabela 49: Fretes de algumas mercadorias mais importantes na navegação costeira (1868).

Linhas e portos:	Mercadorias (em arroba)				
	Açúcar	Café	Cacau	Algodão	Fumo ³⁷⁰
Linha do Norte:					
Estância e Espírito Santo	\$280	\$240	\$240	\$500	\$360
São Cristóvão e Aracajú	\$280	\$280	\$280	\$500	\$400
Penedo	\$320	\$320	\$320	\$500	\$500
Maceió	\$320	\$320	\$320	\$500	\$500
Linha do Sul:	Açúcar	Café	Cacau	Algodão	Fumo
Rio de Contas	\$120	\$160	\$160	\$200	\$260
Ilhéus	\$160	\$200	\$200	\$240	\$300
Canavieiras e Porto Seguro	\$200	\$240	\$240	\$320	\$400
Caravelas e São José	\$240	\$320	\$320	\$400	\$500

Fonte: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5024. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 01/07/1869.

³⁶⁹ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5024. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 01/07/1869.

³⁷⁰ Existia o fumo em folha e em corda. Aqui constam os fretes referentes ao fumo em folha.

O cálculo da média aritmética simples também foi realizado para os preços cobrados com os fretes desses produtos nessa tabela. Em comparação com a anterior, percebe-se que o açúcar e o algodão sofreram reajustes significativos na linha do norte, atingindo, respectivamente, os preços médios de \$300 réis e \$500 réis por arroba. O café, o cacau e o fumo também sofreram reajustes, embora menores; porém, os fretes dessas mercadorias permaneceram inalterados na linha do sul.

Essa medida da administração da Companhia Bahiana reforça a hipótese de que havia uma tentativa de melhorar o fluxo de mercadorias nos portos da linha sulina. Como, provavelmente, havia necessidade de reajustar os preços dos fretes, a empresa decidiu por concentrar todo este aumento nos trechos da linha do norte, acreditando que o impacto seria pequeno ou, até nulo, no movimento desses portos. Em contrapartida, se tivesse feito um reajuste mais equilibrado dos preços nas duas linhas, poderia sofrer uma retração ainda maior do fluxo de mercadorias na linha do sul o que evidencia, ainda mais, a situação de fragilidade econômica que a região sul da Província ainda vivenciava. Na mesma relação, constava, também, o frete cobrado para o transporte de animais o que não ocorreu com o documento anterior. Conforme procedimento já adotado no subtópico 4.3.2, foi escolhido, novamente, o boi para uma amostra de quanto custava o seu frete.

Tabela 50: Frete do boi na navegação costeira (1868)

Linhas e portos:	Frete (em unidade)
Navegação Costeira – Norte:	Boi
Estância e Espírito Santo	4\$000
São Cristóvão e Aracajú	5\$000
Penedo	8\$000
Maceió	8\$000
Navegação Costeira – Sul:	Boi
Rio de Contas	3\$000
Ilhéus	4\$000
Canavieiras e Porto Seguro	5\$000
Caravelas e São José	8\$000

Fonte: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5024. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 01/07/1869.

A situação constatada na análise precedente repetiu-se, ou seja, o transporte do gado pelos vapores, mais uma vez se configurou como extremamente caro o que inviabilizava a utilização das embarcações a vapor para esse fim. Pelo mesmo motivo anterior: dificilmente, algum comerciante transportaria um único animal. Assim, os animais de grande porte, como o boi, o cavalo, dentre outros, continuavam utilizando, apenas, as vias terrestres.

Comparando os valores da tabela abaixo com os apresentados para as mercadorias na tabela 48, observa-se que o frete de um único boi entre Salvador e Estância custava o mesmo que oito arrobas de algodão ou 14 de açúcar. Se o destino fosse Maceió, este custaria o equivalente a 16 arrobas de algodão ou 25 de açúcar, lembrando que, dificilmente, o negociante transportaria um único boi, a utilização das embarcações a vapor para esse fim tornava-se, praticamente, inviável.

Se o transporte do gado pelos vapores da Companhia Bahiana dificilmente acontecia; o mesmo não se pode dizer do algodão, pois, conforme se viu, quase todo o algodão produzido em Sergipe e Alagoas, com destino ao porto de Salvador, era transportado pelos vapores da empresa. Uma parte do comércio de importação e exportação, proveniente do porto de Penedo, também utilizava as embarcações da companhia. Nesse porto, chegavam mercadorias de Pernambuco, do Piauí, de Alagoas e Sergipe, através do rio São Francisco, conforme visto no tópico anterior. Graças ao serviço da Companhia Bahiana, o mercado de Salvador podia usufruir desse intenso comércio.

Uma análise complementar pode ser feita sobre a participação da Companhia Bahiana no comércio de cabotagem, baseando-se em dados obtidos através de três documentos. Infelizmente, trata-se de uma abordagem simplificada em razão das poucas informações encontradas. A busca por maiores dados a esse respeito revelou-se infrutífera; portanto, os dados compilados servem, apenas, como uma amostragem das relações comerciais existentes.

Além disso, existem várias outras mercadorias listadas que não foram citadas por terem apresentado uma participação muito insignificante, ou em razão de não possuírem relevância para a história econômica da Bahia ou do Brasil ao longo do século XIX. Outrossim, os períodos analisados possuem discrepâncias que dificultam a sua análise mais precisa, pois os dados referentes ao ano de 1867, por exemplo, são incompletos, porque vão somente até o dia 30 de setembro daquele ano. Os dados relacionados ao ano de 1868 apenas trazem informações sobre o tráfego de mercadorias na linha do sul. Por fim, os dados referentes ao ano de 1869 envolvem, exclusivamente, o primeiro semestre. Assim mesmo, é interessante a apresentação desses números, que seguem no quadro abaixo:

Tabela 51: Quantidade de mercadorias transportadas para o porto de Salvador pela navegação costeira nos vapores da Companhia Bahiana.

Mercadorias	Quantidade		
	1867	1868	1869
Caixas de açúcar	12.844	7.249	6.595
Sacos de algodão	73.387	67.075	21.702
Sacos de café	8.582	11.411	1.896
Sacos de farinha	4.836	-	3.315
Couros	5.010	28.543	15.008
Sacos de cacau	579	2.127	1.597
Sacos de milho	11.388	-	1.583
Peles curtidas	24.346	44.252	34.688
Sacos de cereais	-	14.568	-
Peças de madeira	-	3.065	1.243
Volumes de fazendas	-	85.000	70.720
Barris de azeite	660	-	191

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada em diversos documentos. Ver: Relatórios apresentados pelos Presidentes da Província da Bahia José Bonifácio Nascentes de Azambuja em 01/03/1868 e Barão de São Lourenço em 11/04/1869. APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5024. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 10/09/1869.

O quadro mostra alguns produtos transportados dos diversos portos, servidos pela navegação costeira para Salvador em três períodos diferentes. Por razões já apresentadas anteriormente, qualquer comentário a respeito dos dados fornecidos deve ser feito com uma certa prudência; contudo, é interessante observar o comportamento de alguns produtos específicos, como o açúcar, o algodão, o café e o cacau. Os baixos volumes comercializados de açúcar podem ajudar a demonstrar a decadência que essa economia vivenciava. Com relação ao algodão, a quantidade extremamente significativa em relação às outras mercadorias pode ser explicada pelos efeitos positivos que a Província da Bahia ainda sentia da Guerra de Secessão, embora esta já tivesse terminado.

O cacau já dava sinais de crescimento o que, de fato, estava ocorrendo com essa cultura na região sul da Bahia. O café apresentava bons resultados também, com exceção do período referente ao primeiro semestre do ano de 1869; o que poderia ser explicado pela época da safra. Se a colheita ocorresse a partir do início do segundo semestre, o baixo volume comercializado não significaria, necessariamente, uma queda na produção. Atenta-se, também, para os volumes de fazendas comercializadas o que é explicado pelo desenvolvimento do setor têxtil da Bahia oitocentista, um dos mais importantes do império, como se viu anteriormente.

A preocupação em melhorar o rendimento da linha do sul, levou o superintendente da companhia a propor sua divisão. A idéia era de que o sul passasse a ter duas linhas; assim, os vapores teriam maior capacidade para carga e levariam menos tempo realizando as viagens, uma vez que cada linha teria menos portos na escala. Como se viu no tópico 4.2, a maioria dos vapores da navegação costeira possuía, praticamente, a mesma capacidade de carga; então, o objetivo era otimizar essa capacidade de transporte através da redução dos portos contemplados por cada embarcação.

Assim, a antiga linha do sul ficaria restrita aos portos de Porto Seguro, Caravelas e São José, acrescentando uma nova escala em Alcobaça, com uma viagem mensal. A nova linha do sul teria viagens a cada 15 dias, contemplando os portos de

Barra do Rio de Contas, Ilhéus, Canavieiras e Belmonte. Essa última localidade somente se tornaria porto de escala se fosse realizada a navegação do rio Jequitinhonha o que ainda não havia sido estabelecido pela administração provincial. Para a nova linha, o superintendente solicitava uma subvenção de 12:000\$000 réis nos primeiros seis anos, embora, a princípio, o presidente da Província tenha aceitado a proposta e aconselhado a Assembléia Provincial a aprová-la, ressalvando, apenas, que a subvenção deveria ser reduzida para 8:000\$000 réis, esta jamais foi implementada.

O superintendente acrescentou, ainda, um projeto de criar uma terceira linha no sul que teria, como portos de escala, Morro de São Paulo, Camamú e Maraú com subvenção de 9:000\$000 réis e uma viagem semanal. O governo provincial, também, mostrou-se favorável a essa proposta, mas sempre preocupado com a redução no valor da subvenção que seria então de 6:000\$000 réis³⁷¹. Esse projeto, também, não chegou a ser implantado, pois o governo não possuía os recursos para prover as subvenções, e a companhia não realizaria as viagens sem elas.

Os benefícios que a navegação a vapor estava trazendo para as localidades servidas pela Companhia Bahiana levaram outras comunidades a, também, solicitar, através da coleta de assinaturas, que os vapores chegassem a suas vilas ou cidades. Foi o caso da vila de Alcobaça, localizada no sul da Bahia. Seus moradores, interessados no serviço da navegação a vapor, realizaram um abaixo-assinado que foi encaminhado ao superintendente da companhia, acompanhado de argumentos que justificariam a escolha da vila, como escala dos vapores da empresa na linha do sul³⁷².

Os argumentos eram de que a região tinha uma produção rica e variada de mercadorias que permitiriam à companhia auferir uma boa receita com os fretes, compensando, assim, os custos da viagem. Acrescentavam que o fluxo de passageiros também seria grande, conforme mostra o trecho do documento transcrito abaixo³⁷³:

³⁷¹ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia Barão de São Lourenço n' Abertura da Assembléia Legislativa da mesma província em 11/04/1869.

³⁷² APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5024. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 01/12/1869.

³⁷³ Idem.

“(...) temos a satisfação de levá-la ao conhecimento de V.S., para que se digne fazê-la chegar ao Exm^o Governo, renovando ao mesmo tempo o pedido desta tão vantajosa proposta, que realizada, assegurará ao Commercio desta Villa a firmeza de suas transações, e ao mesmo tempo vantagens a esta Companhia, segundo o demonstrativo junto. Presumimo-nos, portanto, por um cálculo aproximado em vista do demonstrativo, que raras vezes sahirá deste porto o vapor com praça para ter seu abarrote em um, ou mais lugares do Norte desta Villa, que por ventura seja-lhe marcado a tocar, por isso que hoje será de melhor vantagem à Companhia continuar com os dous vapores mensais na linha deste Sul, como a princípio se deu, vindo então um dos dous com destino a este porto em vez de ser até o de Caravellas, onde já só se torna bastante um, como tem sido.”

Apresentavam números que justificariam a escolha da localidade, como porto de escala dos vapores da companhia. Para comprovar o que estavam afirmando, encaminharam, em anexo, um demonstrativo do comércio local em termos de mercadorias comercializadas anualmente. Para exportar, produziam 90.000 alqueires de farinha de mandioca, 20.000 de tapioca, 300 dúzias de madeiras, como jacarandá, cedro, vinhático, dentre outras; 8.000 arrobas de café e 1.500 alqueires de mamona, milho, feijão, etc. Para importação, o mercado local consumia, anualmente, 10.000 arrobas de carne seca e bacalhau, 110.000 fazendas, 3.000 arrobas de açúcar, além de cachaça, vinhos, farinha de trigo, massas, ferragens, sabão, louças, miudezas, etc. Além, claro, do movimento normal de passageiros e bagagens³⁷⁴.

Na verdade, esse era um procedimento comum da comunidade de uma vila que queria usufruir o serviço da navegação a vapor. Os portos de escala, normalmente, eram as cidades ou vilas de maior importância econômica. O tamanho da cidade ou vila, em termos de população, volume de transações comerciais ou localização estratégica que servisse de entreposto comercial para uma determinada região eram os fatores principais para a definição, como porto de escala. No caso da vila de

³⁷⁴ Ibidem.

Alcobaça, ela logrou êxito na sua iniciativa e passou a ser servida pela Companhia Bahiana (ver Mapa 15).

As viagens para a linha do sul, como havia sido acordado entre a administração da companhia e os governos provincial e imperial, seriam de duas por mês – possibilidade que se mostrou inviável de ser cumprida a princípio, em razão do pífio desenvolvimento econômico que apresentava a região sul da Bahia. Os baixos fluxos de cargas e passageiros, que se refletiam nos números do tráfego geral da navegação costeira, levaram às constantes solicitações da empresa para que a obrigatoriedade de realizar duas viagens mensais fosse temporariamente suspensa, o que de fato ocorreu desde o início da fase britânica da companhia.

Enquanto a linha do norte apresentava um desempenho econômico crescente, levando ao aumento no número de viagens realizadas pelos vapores para os portos sulinos, o número de viagens permaneceu o mesmo até o ano de 1868. A melhoria econômica de algumas localidades da linha do sul, porém, principalmente em função da economia cacaueteira, ainda que de forma lenta, levaram à retomada gradativa do número de viagens que faziam parte do contrato inicial.

Assim, a partir do ano de 1869 começaram a aumentar o número de viagens para os portos da linha do sul. A princípio foram realizadas 13 viagens: número que se repetiu no ano de 1870. Nesse período, na linha do norte, a quantidade de viagens havia sido aumentada de 54 para 72³⁷⁵. No ano seguinte, a linha do sul passava a contar com 15 viagens anuais³⁷⁶ – número que alcançou o patamar de 20 viagens no ano de 1873³⁷⁷. Para a linha do norte, não havia novidades: a sua expansão já ocorria desde meados da década de 1860. A quantidade total de viagens anuais apenas oscilava de um ano para outro, em razão das safras que, em determinado momento,

³⁷⁵ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia Barão de São Lourenço n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1871.

³⁷⁶ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Des. João Antônio Araújo de Freitas Henriques n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1872.

³⁷⁷ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Antônio Cândido da Cruz Machado n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1874.

eram mais satisfatórias do que em outros, situação típica de qualquer economia agrária.

A região sul da Província da Bahia começava a apresentar sinais de aquecimento de sua economia, justificando, assim, a necessidade de realização de mais viagens. Seria, contudo, uma afirmação prematura apresentar esses dados, como indicadores de que, finalmente, a região sul da Província entrava numa fase de prosperidade econômica, mesmo porque a economia brasileira como um todo e a da Província da Bahia, em particular, não estavam atravessando uma época boa. Os problemas, oriundos da Guerra do Paraguai, da retomada da produção algodoeira norte-americana e a intensificação da crise da economia açucareira, davam sinais de que os tempos vindouros seriam nebulosos, o que de fato ocorreu, pois, na Província da Bahia, a partir do ano de 1873, iniciou-se uma crise econômica que durou até 1890³⁷⁸.

O comportamento da Companhia Bahiana, com relação ao número de viagens dadas aos portos do sul, indicava que o desempenho comercial das localidades dessa região havia melhorado em relação aos anos anteriores. Eram os primeiros sinais positivos apresentados pela economia da região, influenciados pelo serviço da navegação a vapor. A questão para as localidades sulinas da Província residia no fato de que, quando elas começaram a apresentar um quadro melhor, não puderam desenvolvê-lo adequadamente, pois, simultaneamente, a Companhia Bahiana entrava em um período conturbado de sua história. As dívidas contraídas, fruto da expansão exagerada, as desvalorizações cambiais, o contexto econômico desfavorável tanto no país quanto na Província, esse conjunto de fatores solapou a companhia. Começava o período de decadência que culminou com a venda da empresa em 1894.

4.4.2. A linha interna ou do Recôncavo

O início da navegação interna a vapor nas águas da Província da Bahia tem relação direta com os primórdios da Companhia Bahiana. A companhia, quando surgiu, a princípio, tinha, como locais de prestação do serviço, as localidades do

³⁷⁸ CALMON, Francisco Marques de Góes. *Vida Econômico-Financeira da Bahia de 1808 a 1899*. Salvador: Fundação de Pesquisa/CPE, SEPLANTEC, 1979. p.108.

Recôncavo. Depois, numa segunda etapa, o serviço foi expandido para a navegação de cabotagem.

Já foi mencionado que o contrato assinado pela companhia com a presidência da Província da Bahia em 19 de janeiro de 1841, delimitava, geograficamente, a navegação interna que compreendia as águas do Recôncavo entre a Fortaleza da Barra e o rio Jaguaripe. No começo das operações dessa linha, os portos de escala eram Cachoeira, com três viagens semanais, Santo Amaro, com duas viagens por semana e Nazaré, com uma viagem semanal. A viagem para a vila de Nazaré tinha a ilha de Itaparica, como porto de escala.

Conforme já foi visto no tópico 2.2 do capítulo 2, a Companhia Bahiana nunca conseguiu cumprir o contrato e realizar todas as viagens estipuladas. Mesmo assim, a navegação interna a vapor, diferentemente da costeira, já havia começado, ainda que de maneira precária e irregular. Os problemas enfrentados, principalmente pela ausência de uma subvenção, levaram à suspensão temporária da navegação interna, à péssima qualidade dos serviços e ao conseqüente encerramento do contrato por parte do governo o que resultou na falência da empresa.

Como se viu, o transporte somente foi retomado pela Companhia Bonfim, que incluiu Valença, São Francisco, Maragogipe e Jaguaripe entre as localidades contempladas, além das que já eram portos de escala. Dificuldades financeiras, agravadas pelo cenário econômico desfavorável da Província, devido à epidemia do cólera-morbo e à seca, levaram a empresa à falência, sendo adquirida pela nova Companhia Bahiana, que ressurgiu em 1858.

A navegação interna era, predominantemente, de passageiros, o que a diferenciava da navegação costeira em que predominava o transporte de mercadorias. Em 1859, a proporção do transporte de passageiros na linha do Recôncavo chegou a, aproximadamente, 89% do volume total, como visto na tabela 20. Embora o transporte de mercadorias no trecho de Cachoeira fosse significativo, os números eram comparativamente inferiores ao movimento de passageiros.

A crise econômica que se abateu sobre a província da Bahia, iniciada com a epidemia do cólera-morbo em 1855, agravada pela crise financeira de 1857 e a seca, dificultou o tráfego de cargas e passageiros, levando a companhia a reduzir o número de viagens da navegação interna. Os ingleses, que já vinham investindo em vários setores da vida econômica brasileira, e possuidores de um maior volume de capitais, adquiriram a Companhia Bahiana, assim que o ministro Ferraz autorizou a prestação do serviço de navegação costeira no Brasil por empresas estrangeiras. Além do maior volume de recursos para investimentos, os britânicos possuíam outra grande vantagem, a experiência e o conhecimento técnico do transporte marítimo e fluvial a vapor, que foram por eles desenvolvidos.

Na linha do Recôncavo, Cachoeira representava o trecho mais rentável, tanto no movimento de passageiros, quanto no transporte de mercadorias, porque era o maior entreposto comercial para escoamento da produção de várias regiões da Província que tinham Salvador, como destino final. Na tabela abaixo, a análise do desempenho econômico da navegação interna tem início pelo movimento de passageiros nos diversos trechos da linha do Recôncavo.

Tabela 52: Movimento de passageiros na navegação interna (1865-1869).

Trechos	Passageiros									
	1865	%	1866	%	1867	%	1868	%	1869 ³⁷⁹	%
Cachoeira	28.366	48,9	29.995	47,3	30.954	46,8	35.105	47,2	16.235	42,2
Sto. Amaro	15.011	25,9	16.803	26,5	17.661	26,7	20.396	27,4	11.864	30,8
Nazaré	10.216	17,6	11.969	18,8	11.913	18,0	12.883	17,3	6.607	17,2
Valença	4.304	7,6	4.661	7,4	5.572	8,5	6.037	8,1	3.789	9,8

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada em diversos documentos. Ver: Relatórios apresentados pelos Presidentes da Província da Bahia Ambrósio Leitão da Cunha no ano de 1867, José Bonifácio Nascentes de Azambuja em 01/03/1868 e Barão de São Lourenço em 11/04/1869. APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5024. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 10/09/1869.

Com base nas informações fornecidas pela tabela acima, observa-se que o trecho de Cachoeira era, de fato, o que possuía maior volume de passageiros, com participação sempre superior a 40% do total. Também pode ser notado que, em todos

³⁷⁹ Estes dados somente se referem ao primeiro semestre do ano de 1869.

os trechos da linha do Recôncavo o número de passageiros cresceu, anualmente, em termos absolutos.

Um pequeno e quase insignificante desvio, nessa tendência, ocorreu no trecho de Nazaré, no ano de 1867, mas, já no ano seguinte, retomou o viés de crescimento, como os demais. A complementação indispensável dessa análise somente pode ser feita através das informações sobre as receitas auferidas com a venda das passagens para esses trechos da navegação interna e suas respectivas participações percentuais para cada ano. As tabelas abaixo contêm esses dados:

Tabela 53: Receitas auferidas com passagens na navegação interna (1865-1869).

Trechos	Passagens				
	1865	1866	1867	1868	1869 ³⁸⁰
Cachoeira	49:005\$000	48:833\$000	49:649\$320	55:438\$000	27:584\$000
Sto. Amaro	23:594\$500	25:050\$000	26:068\$000	30:280\$500	17:466\$000
Nazaré	17:354\$400	18:830\$000	18:026\$000	19:517\$300	10:280\$600
Valença	8:526\$000	8:485\$000	9:122\$100	9:358\$500	5:159\$000

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada em diversos documentos. Ver: Relatórios apresentados pelos Presidentes da Província da Bahia Ambrósio Leitão da Cunha no ano de 1867, José Bonifácio Nascentes de Azambuja em 01/03/1868 e Barão de São Lourenço em 11/04/1869. APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5024. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 10/09/1869.

Tabela 54: Participações percentuais de cada trecho nas receitas auferidas com passagens na navegação interna (1865-1869).

Trechos	Passagens (%)				
	1865	1866	1867	1868	1869
Cachoeira	49,8	48,3	48,3	48,4	45,6
Sto. Amaro	24,0	24,8	25,3	26,4	28,9
Nazaré	17,6	18,6	17,5	17,0	17,0
Valença	8,6	8,3	8,9	8,2	8,5

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor a partir dos dados fornecidos na tabela 53.

³⁸⁰ Estes dados somente se referem ao primeiro semestre do ano de 1869.

A participação da linha de Cachoeira, conforme já era esperado, esteve sempre em patamares superiores a 45% do total obtido com a venda de passagens. Como era o centro comercial mais importante do Recôncavo, a intensidade das relações mercantis resultava em um maior fluxo de pessoas, conseqüentemente, obtendo os melhores resultados.

O rendimento do trecho de Santo Amaro também foi muito bom, sempre apresentando crescimento devido à sua proximidade com Salvador – trata-se da localidade mais próxima entre as analisadas – era predominantemente de passageiros. Para o fluxo de mercadorias, normalmente, os comerciantes utilizavam as embarcações menores à vela, que cobravam fretes mais baratos ou as vias terrestres. Outro motivo que contribuiu para os bons resultados, foram as decisões da administração da companhia de reduzir o preço das passagens e assumir as despesas das canoas que oneravam o embarque e desembarque dos passageiros. Como não havia uma ponte, o embarque e desembarque de cargas e passageiros eram feitos através do serviço paralelo das canoas e outras embarcações menores, que cobravam para prestar esse auxílio³⁸¹.

Assim, como a companhia assumiu os custos dessa atividade, estimulou a utilização dos vapores por parte da população local. Em um segundo momento, a empresa encomendou, na Inglaterra, um pequeno vapor para conduzir os passageiros do ancoradouro do rio até a cidade de Santo Amaro e vice-versa, terminando, assim, definitivamente, com o problema do transporte das canoas.

Os resultados apresentados pela vila de Nazaré poderiam ser melhores se não fossem os obstáculos à navegação e à ancoragem que as embarcações a vapor enfrentavam no rio que conduzia à localidade. A ausência de uma ponte para embarque e desembarque de passageiros contribuía para elevar o custo da viagem, pois, freqüentemente, as pessoas precisavam pagar o transporte de canoas para chegarem à margem do rio. Diferentemente do caso de Santo Amaro, a empresa ainda não havia solucionado o problema nesse trecho.

³⁸¹ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Manuel Pinto de Souza Dantas n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1866.

Valença era uma linha, predominantemente, de cargas, dado o importante volume de sua produção, principalmente, têxtil. Em termos de passageiros, sua participação era pequena, talvez por possuir a menor população dentre as localidades analisadas³⁸². A tabela com os preços cobrados nas passagens para os diversos portos da linha interna, nos anos de 1865 e 1867, pode contribuir para complementar a análise do movimento de passageiros na navegação do Recôncavo:

Tabela 55: Passagens cobradas para os diversos portos da navegação interna.

Portos:	Salvador							
	Ida				Volta			
	Ré		Proa		Ré		Proa	
	1865	1867	1865	1867	1865	1867	1865	1867
Cachoeira	2\$000	2\$000	1\$000	1\$000	3\$000	3\$000	1\$000	1\$000
Santo Amaro	2\$000	2\$000	1\$000	1\$000	2\$000	2\$000	1\$000	1\$000
Nazaré	2\$000	2\$000	1\$000	1\$000	3\$000	3\$000	1\$000	1\$000
Valença	3\$000	3\$000	1\$000	1\$000	3\$000	3\$000	1\$000	1\$000
Itaparica	1\$000	1\$000	\$400	\$400	1\$000	1\$000	\$400	\$400
Camamú	5\$000	6\$000	2\$000	3\$000	5\$000	6\$000	2\$000	3\$000
Taperoá	-	4\$000	-	1\$500	-	4\$000	-	1\$500

Fonte: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 12/04/1865. Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia José Bonifácio Nascentes de Azambuja n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1868.

A vila de Santo Amaro era mais próxima da capital da Província do que Cachoeira e Nazaré e, no entanto, os preços, praticados nas viagens com saídas de Salvador, eram os mesmos. Para Santo Amaro, eram realizadas três viagens semanais e cada uma durava, no máximo, quatro horas. Para Cachoeira, também eram realizadas três viagens, cuja duração chegava a cinco horas e meia. Para Nazaré, a companhia operava duas viagens semanais, com escala em Itaparica³⁸³, as quais

³⁸² Enquanto, em 1875, Cachoeira possuía uma população de 88.181 habitantes, Santo Amaro 58.252 habitantes e Nazaré 38.199, Valença somente contava com 16.146 habitantes. Ver: FERREIRA, Manoel Jesuíno. *Op. cit.* p. 41/42.

³⁸³ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 23/07/1865.

poderiam chegar a seis horas³⁸⁴. A vila de Santo Amaro somente apresentou preços inferiores nas viagens de retorno à capital e, ainda assim, apenas para os passageiros que viajassem na ré. Com relação a Cachoeira e Nazaré, os preços, cobrados no retorno a Salvador, eram mais elevados para os passageiros da ré em virtude do tráfego ser maior neste sentido, permitindo, assim, melhores ganhos para a companhia.

Na linha de Valença, antes, eram três viagens por mês; mas esse procedimento começou a prejudicar o comércio e os rendimentos da companhia. Então, foi alterado para uma viagem semanal que poderia levar até seis horas³⁸⁵. Através dessa medida, melhorou o fluxo de cargas e passageiros. Com o aumento da demanda na região, a empresa estendeu a viagem até Taperoá e Cayrú. Esta última possuía comércio de madeiras, importante na região³⁸⁶ o que resultou em melhoria das receitas da empresa. Para os habitantes dessas duas localidades, o benefício foi tão significativo que eles passaram a solicitar que a Companhia Bahiana enviasse à região dois vapores: um, exclusivo para Valença e outro, para Taperoá e Cayrú, ampliando a navegação interna (ver Mapa 16).

Com a inclusão dessas localidades, a companhia continuava tomando decisões de caráter expansionista. O interesse demonstrado pela população das localidades em receberem o serviço da navegação a vapor, reforça a hipótese da contribuição que foi dada à economia regional através do incremento das relações mercantis entre as localidades.

Para atender à solicitação de uma comunidade nova contemplada, a Companhia Bahiana sempre alegava a necessidade de aumento na subvenção, o que não foi diferente quando ocorreu a ampliação do serviço para Taperoá e Cayrú. A empresa alegou que teria de ter um aumento nos subsídios de, pelo menos, 4:000\$000 réis anuais por cinco anos³⁸⁷, mas não foi atendida. Camamú, conforme visto

³⁸⁴ Idem. Documento datado de 01/09/1865.

³⁸⁵ Idem.

³⁸⁶ CARIGÉ, Eduardo. *Op. cit.*, p. 82-89.

³⁸⁷ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Manuel Pinto de Souza Dantas n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1866.

anteriormente, havia pertencido à navegação costeira, tendo se tornado porto de escala da navegação interna por decisão da Companhia Bahiana com a anuência do governo provincial.

A vila de Itaparica, nesse momento, era porto de escala nas viagens realizadas para Nazaré. A viagem, partindo de Salvador, durava menos de uma hora e meia³⁸⁸; porém, a Companhia Bahiana estava interessada na realização da navegação a vapor, exclusivamente para Itaparica. Os habitantes demandavam por uma linha que atendesse aos interesses da localidade o que levou à concepção do projeto. A intenção dos diretores da empresa era empreender uma viagem diária. Propunham que o vapor poderia sair cedo da ilha, para chegar em Salvador por volta de oito horas da manhã e retornar entre quatro e quatro e meia da tarde. No documento³⁸⁹, eles apresentaram, inclusive, os cálculos de custos e previsão de receitas para operacionalizar a linha, conforme destaque abaixo, começando pelas despesas:

- 1) Compra de um vapor, tipo o Santo Antônio – 40:000\$000 réis
- 2) Juros anuais de 8% sobre este valor – 3:200\$000 réis
- 3) Diversas despesas ao ano (tripulação, alimentação, etc.) – 7:300\$000 réis
- 4) Despesa anual com carvão (450 toneladas a 18\$000 cada) – 8:100\$000 réis
- 5) Total de despesas anuais com a manutenção da linha – 18:600\$000 réis

Esse cálculo exemplifica como eram estabelecidos os preços das passagens e dos fretes nos vapores. O preço do vapor apresentado indica que se tratava de uma embarcação pequena, praticamente para o transporte exclusivo de passageiros e de pequenas cargas, pois, como se viu anteriormente, um vapor de dimensões maiores para passageiros e cargas custava, pelo menos, 90:000\$000 réis.

Em seguida, realizaram os cálculos sobre a expectativa de receita. Sugeriram que as passagens podiam custar 1\$000 réis, para a ré e \$400, para a proa. Acreditando que, para cada passageiro que viajasse na ré, cinco viajassem na proa, seriam

³⁸⁸ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5018-2. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 01/09/1865.

³⁸⁹ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia Ambrózio Leitão da Cunha n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província no ano de 1867.

necessários 6.200 passageiros de ré e 31.000 de proa por ano para sustentar a navegação, conforme demonstraram nos cálculos abaixo:

- 1) Passageiros de ré (6.200) x passagem (1\$000 réis) = 6:200\$000 réis
- 2) Passageiros de proa (31.000) x passagem (\$400 réis) = 12:400\$000 réis
- 3) Total das receitas com passageiros por ano = 18:600\$000 réis

Os administradores da companhia acreditavam que, nos primeiros anos, não atingiriam os números estipulados; mas, com o tempo, a linha desenvolver-se-ia. Precisariam, portanto, de uma subvenção durante alguns anos. Inclusive apresentavam uma sugestão de 10:000\$000 réis no primeiro ano, reduzindo esse valor, gradativamente, até atingir 4:000\$000 réis a partir do quarto ano de existência da linha³⁹⁰. A vila de Itaparica, entretanto, continuou, ainda por alguns anos, como porto de escala das viagens para Nazaré.

A análise do desempenho econômico da navegação interna prossegue com as informações sobre as receitas obtidas com os fretes nos principais trechos e suas respectivas participações percentuais. Os resultados conseguidos através do fluxo de mercadorias pelos vapores da Companhia Bahiana no Recôncavo complementam o diagnóstico sobre a linha interna. As tabelas abaixo trazem esses dados:

Tabela 56: Receitas obtidas com os fretes na navegação interna (1865-1869).

Trechos	Fretes				
	1865	1866	1867	1868	1869 ³⁹¹
Cachoeira	21:101\$000	26:502\$633	28:249\$686	30:826\$760	16:684\$220
Santo Amaro	1:060\$990	1:077\$280	1:051\$980	1:299\$480	1:708\$640
Nazaré	649\$630	908\$310	847\$310	920\$320	549\$280
Valença	7:696\$570	12:147\$490	20:164\$920	22:075\$320	15:496\$550

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada em diversos documentos. Ver: Relatórios apresentados pelos Presidentes da Província da Bahia Ambrósio Leitão da Cunha no ano de 1867, José Bonifácio Nascentes de Azambuja em 01/03/1868 e Barão de São Lourenço em 11/04/1869. APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5024. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 10/09/1869.

³⁹⁰ Idem.

³⁹¹ Estes dados somente se referem ao primeiro semestre do ano de 1869.

Tabela 57: Participações percentuais de cada trecho nas receitas auferidas com fretes na navegação interna (1865-1869).

Trechos	Fretes (%)				
	1865	1866	1867	1868	1869
Cachoeira	69,2	65,2	56,2	56,0	48,4
Santo Amaro	3,5	2,7	2,1	2,4	5,0
Nazaré	2,1	2,2	1,7	1,7	1,6
Valença	25,2	29,9	40,0	39,9	45,0

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor a partir dos dados fornecidos pela tabela 56.

A vila de Cachoeira, tanto em números absolutos quanto em participação percentual, apresentava os melhores resultados no tráfego de mercadorias da navegação interna, mas esse desempenho, em termos percentuais, vinha declinando em função do crescimento do trecho de Valença; em termos absolutos, a tendência era de crescimento; então, a Companhia Bahiana decidiu investir mais no trecho de Cachoeira. Disponibilizou um vapor extra somente para o tráfego de mercadorias, porque acreditava que as localidades circunvizinhas ampliariam sua utilização das embarcações da companhia para escoarem sua produção, dinamizando, ainda mais, a economia da região.

A vila de Nazaré, como se viu, estava localizada à beira de um rio que apresentava obstáculos à ancoragem o que dificultava a carga e descarga das mercadorias, situação que facilitava a concorrência para as embarcações menores à vela, que ainda cobravam fretes com valores inferiores. Daí, o desempenho sofrível desse trecho no tráfego de mercadorias. Constantemente, a administração da Companhia Bahiana reclamava ao governo provincial a necessidade da realização de obras no leito do rio com o intuito de facilitar o acesso dos vapores à localidade; também pediam a construção de uma ponte para embarque e desembarque e a redução no valor do frete³⁹², uma vez que, conforme já tratado ao longo desse trabalho, essa decisão somente poderia ser tomada com a anuência do governo provincial. No ano de 1867, a empresa conseguiu tanto a redução no valor do frete das mercadorias para

³⁹² FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Manuel Pinto de Souza Dantas n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1866.

esse trecho, quanto a construção da ponte para o embarque e desembarque de cargas e passageiros; porém, como pode ser observado nas tabelas 56 e 57, o resultado da linha permaneceu pífio.

O trecho que servia à vila de Valença apresentou o melhor desempenho percentual devido ao seu rápido crescimento. A inclusão das localidades de Taperoá e Cayrú, a partir de 1867, contribuiu, significativamente, para esse quadro. Também ocorreu a circunstância da conclusão da ponte que serviu para melhorar o transporte das mercadorias e a disponibilidade de um vapor com maior capacidade de carga.

A linha de Santo Amaro, conforme se viu anteriormente, era predominantemente de passageiros. O transporte de mercadorias não era muito interessante ao usuário eventual, do ponto de vista econômico, dada a sua proximidade com a capital da Província. Além disso, a administração da Companhia Bahiana reclamava do estado do rio, que dificultava a navegação. Alertava ao governo que havia necessidade de realização de obras no rio a fim de melhorar a navegação e que, sem elas, a localidade de Santo Amaro perderia a influência de cidade-porto para a região. Como a empresa tinha interesse na realização das obras de melhoramento do rio, propôs-se a realizá-la, desde que o governo dividisse as despesas³⁹³. Não ocorreram nem as obras para o melhoramento do rio, nem a perda da influência de Santo Amaro para a sua região. Como tentativa de mudar o quadro do desempenho econômico desse trecho, a companhia adquiriu um trapiche onde as mercadorias seriam adequadamente depositadas à espera dos vapores³⁹⁴.

O contrato da navegação interna recebeu propostas de modificação por parte da direção da Companhia Bahiana. A primeira consistia em elevar a subvenção de 36:000\$000 para 45:000\$000 réis. Os diretores da empresa apontavam para a defasagem no valor do subsídio pago pelo governo, afirmando que carecia um reajuste para atender às necessidades do serviço da navegação a vapor na linha do Recôncavo.

³⁹³ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia Ambrózio Leitão da Cunha n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província no ano de 1867.

³⁹⁴ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia José Bonifácio Nascentes de Azambuja n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1868.

Outra proposta era de estabelecimento de um preço máximo de 6\$000 réis para as passagens da primeira classe e de 3\$000 réis para as passagens da segunda classe. Os fretes de carga continuariam baseados na tabela em vigor³⁹⁵. Abaixo, segue um resumo dessa tabela com os valores dos fretes das mercadorias mais importantes para a economia provincial, assim como a do boi, de acordo com procedimento já efetuado em ocasiões anteriores:

Tabela 58: Fretes de algumas mercadorias mais importantes na navegação interna durante os anos de 1867 e 1868.

Portos de Escala:	Mercadorias (em arroba)				
	Açúcar	Café	Cacau	Algodão	Fumo
Cachoeira e Santo Amaro	\$80	\$80	\$80	\$80	\$100
Nazaré	\$40	\$40	\$40	\$40	\$60
Valença	\$80	\$80	\$80	\$80	\$100
Taperoá	\$80	\$80	\$80	\$80	\$100
Camamú	\$120	\$160	\$160	\$240	\$260

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada em documentos. Ver: Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia José Bonifácio Nascentes de Azambuja n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1868 e APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5024. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 01/07/1869.

Tabela 59: Frete do boi para a navegação interna durante os anos de 1867 e 1868.

Portos de Escala:	Frete (em unidade)
	Boi
Cachoeira e Santo Amaro	3\$000
Nazaré	1\$500
Valença	3\$000
Taperoá	3\$000
Camamú	6\$000

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada em documentos. Ver: Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia José Bonifácio Nascentes de Azambuja n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1868 e APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5024. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 01/07/1869.

³⁹⁵ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia Ambrósio Leitão da Cunha n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província no ano de 1867.

Nos números apresentados nas tabelas acima, ficam evidentes as reduções nos fretes para a vila de Nazaré, conforme mencionado anteriormente. Isto evidencia o esforço que a companhia estava fazendo na tentativa de incrementar o transporte de mercadorias nesse trecho, que era o de maior preocupação para os diretores da empresa; porém, como já visto, mesmo com a adoção dessa medida, os resultados continuaram fracos.

A complementação indispensável da análise do desempenho da linha do Recôncavo é facilitada pela introdução das tabelas que apresentam os valores totais auferidos em cada trecho e suas respectivas participações percentuais no montante total obtido com o tráfego de passageiros e mercadorias para cada ano. A apresentação de uma tabela que mostra a participação, em termos percentuais, das receitas obtidas com passagens e fretes na composição da renda total de cada trecho, encerra a análise da navegação interna. As tabelas abaixo trazem essas informações:

Tabela 60: Receitas totais auferidas pelos diversos trechos da navegação interna (1865-1869).

Trechos:	Receitas totais				
	1865	1866	1867	1868	1869 ³⁹⁶
Cachoeira	70:106\$000	75:335\$633	77:899\$006	86:264\$760	44:268\$220
Santo Amaro	24:655\$490	26:127\$280	27:119\$980	31:579\$980	19:174\$640
Nazaré	18:004\$030	19:738\$310	18:873\$310	20:437\$620	10:829\$880
Valença	16:222\$570	20:632\$490	29:287\$020	31:433\$820	20:655\$550

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada em diversos documentos. Ver: Relatórios apresentados pelos Presidentes da Província da Bahia Ambrósio Leitão da Cunha no ano de 1867, José Bonifácio Nascentes de Azambuja em 01/03/1868 e Barão de São Lourenço em 11/04/1869. APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5024. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 10/09/1869.

³⁹⁶ Estes dados somente se referem ao primeiro semestre do ano de 1869.

Tabela 61: Participações percentuais de cada trecho nas receitas totais auferidas na navegação interna (1865-1869).

Trechos	Receitas totais (%)				
	1865	1866	1867	1868	1869
Cachoeira	54,4	53,1	50,9	50,8	46,6
Santo Amaro	19,1	18,4	17,7	18,6	20,2
Nazaré	14,0	13,9	12,3	12,0	11,4
Valença	12,5	14,6	19,1	18,6	21,8

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor a partir dos dados fornecidos na tabela 60.

Tabela 62: Participação das receitas auferidas com fretes e passagens no montante final de cada trecho na navegação interna (1865-1869).

Trechos	1865 (%)		1866 (%)		1867 (%)		1868 (%)		1869 (%)	
	Pas. ⁽¹⁾	Fret. ⁽²⁾	Pas.	Fret.	Pas.	Fret.	Pas.	Fret.	Pas.	Fret.
Cachoeira	69,9	30,1	64,8	35,2	63,7	36,3	64,3	35,7	62,3	37,7
Santo Amaro	95,7	4,3	95,9	4,1	96,1	3,9	95,9	4,1	91,1	8,9
Nazaré	96,4	3,6	95,4	4,6	95,5	4,5	95,5	4,5	95,0	5,0
Valença	52,6	47,4	41,1	58,9	31,2	68,8	29,8	70,2	25,0	75,0

Nota: (1) Abreviação de Passagens; (2) Abreviação de Fretes.

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor a partir dos dados fornecidos pelas tabelas 53, 56 e 60.

A análise sobre o desempenho dos diversos trechos da linha interna ou do Recôncavo através das receitas totais, auferidas com a venda de passagens e com os fretes das mercadorias, aponta a evidente hegemonia do trecho de Cachoeira. Essa evidência havia sido disfarçada, quando ocorreu a interpretação dos dados exclusivos do fluxo de mercadorias, pois esse trecho obtinha suas rendas, principalmente, do transporte de passageiros, como ficou evidenciado na tabela acima.

O bom desempenho da linha de Valença havia trazido um certo equilíbrio entre os dois trechos; porém, esse desempenho estava relacionado ao transporte de cargas que mostrou uma participação crescente no decorrer dos anos, ou seja, o inverso do que ocorreu com as receitas oriundas das passagens, como mostra a tabela 62. O

trecho de Santo Amaro era, praticamente, de passageiros, e, portanto, teve desempenho contrário ao de Valença; porém, seus resultados apresentavam maior discrepância na participação de cada setor no montante final, embora na composição das receitas totais da navegação interna, sua participação fosse, praticamente, a mesma de Valença.

A vila de Nazaré, pelos números apresentados acima e pelas razões tratadas ao longo desse texto, representava o trecho mais problemático da navegação interna. Se, em termos absolutos, seus resultados oscilaram entre 18 e 20 contos de réis, aproximadamente, em termos percentuais, sua participação sempre declinou. Demonstrava com isso que as medidas de construção da ponte e redução nos preços praticados nos fretes foram praticamente inócuas, com resultados muito aquém dos esperados; afinal, o trecho se manteve quase exclusivamente de passageiros. As dificuldades de navegação no rio e a continuidade da concorrência com as embarcações menores ainda eram os problemas apontados.

Apesar do desempenho insatisfatório do trecho de Nazaré, no âmbito geral, a navegação interna apresentava rendimentos crescentes anualmente o que ajuda a compreender o motivo do otimismo dos administradores da Companhia Bahiana; porém, de qualquer modo, esse otimismo foi exagerado, principalmente por não se compreender o cenário econômico global do Brasil e da Província da Bahia em particular.

Como já foi tratado anteriormente, os impactos negativos sobre as economias brasileira e baiana, causados pela Guerra do Paraguai, as desvalorizações cambiais, as dívidas contraídas, fruto de empréstimos de uma fase expansionista exagerada, todos esses fatores tornaram o cenário extremamente desfavorável para novos investimentos, levando, portanto, ao seu arrefecimento. Começava, então, o período de decadência da Companhia Bahiana que culminou com a sua venda ao Lloyd Brasileiro em 1894. No próximo tópico, será feita uma análise do fim da fase expansionista, que precedeu a crise que a subjugou.

4.5. O FIM DA FASE EXPANSIONISTA

A fase áurea da Companhia Bahiana havia passado. O período de expansão da frota, criação de novas linhas e extensão das existentes, tudo isso fazia parte de outra etapa do passado recente. O projeto expansionista da companhia, ao que parece, fora equivocado: os resultados não foram os esperados pelo espírito otimista dos seus diretores.

O contexto histórico que impulsionara o tráfego na Província da Bahia, com a Guerra de Secessão nos Estados Unidos e a expansão das produções algodoeira e fumageira baianas, o crescimento da economia cacaueteira e das relações comerciais provinciais, esses fatores levaram os empresários a interpretar, equivocadamente, o período por eles vivenciado. O afã de expandir a companhia os conduziu a contrair empréstimos para aquisição de novas embarcações, ampliar o número de linhas e de localidades servidas pelos vapores, sem atentar para os riscos das responsabilidades assumidas.

Veio, porém, a Guerra do Paraguai e, com ela, as desvalorizações cambiais se acentuaram. Os gastos decorrentes do estado de guerra geraram grandes compromissos financeiros ao país, como também, em decorrência da guerra, a lavoura baiana perdeu em torno de 10.000 braços³⁹⁷. A situação agravou-se com a retomada da produção algodoeira norte-americana, que provocou uma queda nas exportações de algodão da Província da Bahia. A economia algodoeira, que já havia chegado a atingir, na sua fase áurea, o patamar de 20% das exportações da Província, desceu para, aproximadamente, 9% do total exportado entre 1870 e 1871³⁹⁸.

A crise que assolou a Europa, a partir de 1873, também conhecida como “Grande Depressão” (1873-1895), contribuiu para piorar ainda mais o cenário. Ela teve início com o craque da bolsa de Viena que resultou em falências bancárias na Áustria e na Alemanha. A produção do ferro fundido teve queda de 21% em 1874 e seu preço teve queda de 37%. A Inglaterra, que ainda era a principal parceira

³⁹⁷ FERREIRA, Manoel Jesuino. *Op. cit.* p. 77/78.

³⁹⁸ TAVARES, Lúcia Maria T., PURIFICAÇÃO, Vera Maria P. *Op. cit.* p. 24.

comercial do Brasil, sofreu uma queda de 25% nas suas exportações e um aumento no número de falências de 7.490 em 1873 para 13.130 em 1879. Caiu, também, o consumo de trilhos para as ferrovias, resultando numa redução de 60% do seu preço entre 1872 e 1881. Em 1882, ocorreu o craque da bolsa de Lyon e do Loire, ocasionando inúmeras falências bancárias, nas indústrias de minas e metalúrgicas, assim como na construção civil, têxtil e porcelana³⁹⁹.

Dentre as inúmeras outras crises que ocorreram em vários países, durante esse período, a Grã-Bretanha tornou-se vítima de uma nova depressão em 1893 que atingiu seu setor têxtil, metalúrgico e de construção naval em razão das quedas nas relações comerciais com os Estados Unidos, Argentina e Austrália, que também estavam passando por momentos de extrema dificuldade. Durante o período entre 1873 e 1896, a queda de preços por atacado na Inglaterra foi de 32%, na Alemanha 40% e na França 43%⁴⁰⁰.

A economia da Bahia também atravessava uma crise que, na verdade, era apenas mais uma na sua conturbada história ao longo do século XIX. Como se viu, a Província havia perdido mão-de-obra de sua lavoura em razão da Guerra do Paraguai, a cultura algodoeira sofria os impactos da retomada da produção norte-americana, um novo período de seca, iniciado em 1872, assolava o sertão e, por fim, uma praga atingiu as plantações de cana-de-açúcar, prejudicando, ainda mais, a já combalida economia açucareira⁴⁰¹. Conforme visto na tabela 6, em 1870, o açúcar respondia por, aproximadamente, 38,8% do total das exportações baianas. Essa participação caiu para 20,4%, em 1875, por causa da peste da cana⁴⁰². Oliveira (1999: 59) resumiu como foi a década de 1870 para a economia baiana:

“(...) entre 1870 e 1880, surgiam, como fatos muito importantes relacionados com a economia baiana, a aceleração da decadência da lavoura canavieira, o término do comércio de exportação dos

³⁹⁹ BEAUD, Michel. *História do Capitalismo – de 1500 aos nossos dias*. 4.^a ed., São Paulo: Brasiliense, 2004. p. 194-198.

⁴⁰⁰ Idem. p. 199.

⁴⁰¹ FERREIRA, Manoel Jesuino. *Op. cit.* p. 77/78.

⁴⁰² TAVARES, Lúcia Maria T., PURIFICAÇÃO, Vera Maria P. *Op. cit.* p. 24.

diamantes, um forte decréscimo das exportações da província, ao lado de um aumento significativo das suas importações, e ainda o endividamento crônico e crescente do Governo Provincial (...)”

Justamente nesse período, a Companhia Bahiana estava endividada, em razão da expansão incosequente – era o fim da fase expansionista e o começo de uma crise que a levou, ao final, a ser incorporada ao Lloyd Brasileiro em 1894.

No ano de 1870, a empresa havia tido um superávit de 185:000\$000 réis, mas, mesmo assim, devido às dívidas que estavam por vencer, o superintendente da companhia solicitou ao governo provincial um empréstimo de 345:000\$000 réis⁴⁰³. A expansão da empresa não estava encontrando no tráfego de cargas e passageiros de suas linhas o retorno esperado para pagar as dívidas contraídas e para aumentar suas receitas. Diante desse cenário de crise anunciada, o presidente da Província encontrou uma explicação, admitindo que a escolha pela sede em Londres foi um equívoco e que ele, também foi responsável por essa decisão, conforme afirma no relatório⁴⁰⁴:

“(...) reconheço hoje que a direcção da companhia em Londres, que eu promovi quando presidente della nesta cidade, renunciando a este lugar aliás lucrativo pela razão de se me asseverar que com tal mudança os empréstimos alli seriam fáceis e pouco onerosos, nenhum bom resultado produziu, trazendo todos os inconvenientes de uma gestão muito separada do objecto administrado, ao mesmo tempo que cessou a possibilidade da influência salutar dos directores locais em ocasiões de necessidade, porque nestas somente com a praça se tem a superintendência entendido.”

Não restam dúvidas de que o fato da sede administrativa da Companhia Bahiana estar situada em Londres consistiu numa estratégia equivocada, pois criava obstáculos para uma melhor eficiência na gerência do empreendimento. Afinal, impedia a celeridade, às vezes necessária, na tomada de decisões, além de onerar mais a empresa

⁴⁰³ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia Barão de São Lourenço n’ Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1871.

⁴⁰⁴ Idem. p. 25.

em decorrência tanto do comportamento do câmbio, quanto por custear despesas de dois escritórios.

Certamente, porém, ocorreram outros problemas que também contribuíram para agravar o quadro, como a perda da concorrência para a realização do serviço da navegação a vapor nas localidades de Belmonte, Comandatuba e Una, no sul da Província. A empresa vencedora pertencia aos negociantes John Bley, Christovam Retberg e George Adolf Stolze, que possuíam somente um vapor, o Jequitinhonha. O presidente da Província discordou da contratação de outra empresa para a prestação do serviço, colocando claramente a sua preferência pela Companhia Bahiana⁴⁰⁵:

“Toda navegação nova é um benefício; todas as facilidades de comunicação para as férteis e pouco cultivadas terras do Sul um passo para o progresso da Província; portanto esta Presidência não pode deixar de agradecer-vos a solicitude com que promoveis tão importantes interesses. A nova companhia, porém, não offerece ainda garantias de bom serviço e de continuação segura; ella dispõe apenas de um insufficiente vapor precipitadamente consertado, que apresenta a marcha de 4 a 5 milhas; e como os resultados da empresa devem ser demorados ainda que de futuro seguro, receio que em breve deixe de funcionar, não me constando que tenha feito encomenda de algum outro vapor. O contracto com a Companhia Bahiana, tendo em consideração o espírito de seu privilégio e seus sacrificios prometteria êxito mais certo, e daria talvez oportunidade para melhorar a linha do Sul, partindo-a e dando à navegação nova os portos do Rio de Contas, Camamú e Ilhéus, deixando para a actual a linha de Caravellas à começar pelo porto de Cannavieiras, como melhor expenderei quando tratar da empresa bahiana.”

No momento em que a Companhia Bahiana, que passava por dificuldades, precisou do suporte do governo provincial, que poderia ser com a concessão dessa nova linha de navegação a vapor, ela foi autorizada para uma pequena empresa concorrente, o que somente ocorreu, porque o governo da Província propôs uma

⁴⁰⁵ Ibidem. p. 26.

subvenção de 12:000\$000 réis pelo prazo de 15 anos para a realização do serviço e a empresa dos negociantes John Bley, Christovam Retberg e George Adolf Stolze, ofereceu uma contraproposta de 10:000\$000 réis de subvenção pelo prazo de oito anos, paga em prestações trimestrais⁴⁰⁶. Eles sabiam que se não oferecessem uma proposta, financeiramente tentadora ao Estado, não ganhariam a concorrência contra a Companhia Bahiana.

Essa decisão causou indignação aos diretores da companhia, principalmente pelo fato de que a empresa que ganhou a concessão não tinha a estrutura adequada para fornecer o serviço proposto da forma mais satisfatória levando o superintendente da Companhia Bahiana, John Guillermo Illius, a demonstrar sua insatisfação com a decisão do vice-presidente da Província da Bahia, João José de Almeida Couto – que, na ocasião, exercia, interinamente, o cargo – corroborada pela Assembléia Provincial. Na correspondência enviada ao presidente da Província, Barão de São Lourenço⁴⁰⁷, ele evidencia sua indignação:

“Havendo a illustre Assembléia Provincial autorizado a Presidência da Província pelo art. 10 do capítulo 3.^o das disposições gerais da lei do orçamento de 17 de Junho de 1870, a contractar com os negociantes John Bley, Christovam Retberg e George A. Stolze, *ou com quem mais prompta e efficaçmente se propusesse* a realizar a navegação directa entre esta capital e os portos de Belmonte, Comandatuba e Una concedendo para isso a subvenção anual de doze contos de réis pelo prazo de quinze anos, concorreu também esta Companhia, e ofereceu duas propostas, que segundo a natureza dellas, eram de maior vantagem à Província, do que a offerecida pelos ditos negociantes; não obstante essa vantagem, e mais achar-se a Companhia nas circunstâncias de poder logo encetar a referida navegação pelos meios de que dispõe, não obstante os serviços prestados por ella ao Governo como verdadeira auxiliar da renda pública, não obstante em fim; ter a mesma Companhia em seu favor o

⁴⁰⁶ Relatório apresentado pelo Vice-Pres. da Província da Bahia João José de Almeida Couto n’ Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 10/10/1871.

⁴⁰⁷ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia Barão de São Lourenço n’ Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1871.

Decreto n.º 1038 de 30 de Agosto de 1852, não duvidou a vice-Presidência de aceitar a proposta dos negociantes John Bley, Christovam Retberg e George Stolze, posto que fosse ella menos vantajosa que a da Companhia, foi todavia, preferido. A vista desta decisão a Companhia nada mais tem a fazer senão pedir a V. Ex. justiça.”

No documento acima, o superintendente alega que apresentou duas propostas mais vantajosas para a Província da Bahia, o que não era verdade, se a análise for feita sob a ótica dos impactos nas finanças provinciais, pois ele apenas propôs realizar benfeitorias no rio Jequitinhonha, que banhava a cidade de Belmonte e garantiu ter maior capacidade para realizar investimentos, como aquisição de embarcações modernas, para a prestação do serviço⁴⁰⁸. É inegável que a Companhia Bahiana era uma empresa maior e melhor estruturada do que sua concorrente e apresentava maior confiabilidade para a realização do serviço; porém, os negociantes John Bley, Christovam Retberg e George Adolf Stolze fizeram uma proposta que atingiu o Estado no seu ponto mais sensível, o financeiro.

A perda dessa linha significava deixar de ganhar mais uma subvenção e receitas com fretes e passagens. Como a situação financeira da empresa estava complicada, foi, de fato, uma perda importante. Nesse ínterim, estava pedindo ao governo provincial um empréstimo por cinco anos, de 395:000\$000 réis, que seriam pagos com as cotas mensais referentes às subvenções⁴⁰⁹ – era mais uma tentativa de sanar as dívidas contraídas. Pedia, também, que o governo concedesse despacho livre de tributos para todo o carvão e demais materiais de consumo que a empresa importasse. Voltava a solicitar do governo os mesmos privilégios que eram concedidos à Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor. Dentre eles, estavam a isenção de alguns impostos, como o da Santa Casa de Misericórdia e o do casco, além da preferência nos despachos da Alfândega para desembarque de cargas e encomendas.

⁴⁰⁸ Relatório apresentado pelo Vice-Pres. da Província da Bahia João José de Almeida Couto n.º Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 10/10/1871.

⁴⁰⁹ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia Barão de São Lourenço n.º Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1871.

A situação que a Companhia Bahiana atravessava estava levando a sua diretoria a tentar de todas as formas possíveis amenizar a crise instalada. A diretoria da Junta Comercial, os chefes da Tesouraria da Fazenda e da Alfândega concordavam com suas solicitações. Entendiam que essa, realmente, deveria gozar de isenções e favores por parte do governo a fim de melhorar seu estado financeiro. Essa opinião deles pode ser observada através do trecho de um documento transcrito abaixo:

“O testemunho do Commercio, bem como talvez o de todos os interessados no bom serviço de tão útil empresa, pode ser com segurança invocado pela Administração da Companhia sempre que queira comprovar a maneira satisfatória, por que tem ella mantido essa navegação, no interesse, tanto das relações commerciaes das Províncias da Bahia, Sergipe e Alagoas, como da comunicação freqüente dos diversos portos do Sul e do Recôncavo desta grande Província, para onde dão regularmente seus vapores as viagens contratadas. O que o Thesouro despende, ou deixa de cobrar, para razoavelmente proteger empresas desta ordem, redonda afinal em grande vantagem para o próprio fisco, na medida dos multiplicados progressos materiais, que assim se iniciam e desenvolvem sob a garantia de fáceis e seguros meios de comunicação e transporte. Desaparecesse hoje a navegação mantida pela Companhia; e os immediatos prejuízos e vexames, que daí resultariam, afetando a própria receita pública, forneceriam talvez a melhor apologia retrospectiva dos ótimos serviços, que ella tem prestado.”⁴¹⁰

As solicitações de isenções de impostos e de novos privilégios indicavam que a situação estava realmente complicada. Como se viu, a companhia havia investido irresponsavelmente, expandido seu patrimônio muito rápido, através de empréstimos; para piorar, a conjuntura econômica no momento era desfavorável o que dificultava ainda mais a sua solução, pois o movimento nas linhas diminuía, reduzindo as próprias receitas da empresa.

⁴¹⁰ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Governo, Maço 1580-1. Associação Comercial. Documento datado de 22/06/1871.

A presidência da Província, percebendo o momento de dificuldade que a empresa atravessava, concedeu um reajuste na subvenção que passou de 76:000\$000 para 79:000\$000 réis anuais; porém, foi insuficiente, não contribuindo para melhorar a situação. A Companhia Bahiana continuou a contrair empréstimos para saldar suas dívidas que venciam naquele período. Como se viu anteriormente, conseguiu 424:000\$000 réis de bancos nacionais, 20:472\$240 réis junto ao *London & Brazilian Bank* e 72:822\$038 réis em Londres⁴¹¹: a questão é que esses empréstimos tornavam-se dívida a ser paga no futuro, operação conhecida hoje como “rolagem da dívida”.

A situação da empresa precisava de uma solução, então os sub-diretores da Companhia Bahiana Antônio Francisco de Lacerda, Gonçalo Alves Guimarães e John Bradbury, além do superintendente John Guillermo Illius, realizaram uma reunião que resultou na elaboração de uma proposta de transferência da sede da companhia de Londres para Salvador⁴¹². Essa proposta foi encaminhada para a apreciação da diretoria na Inglaterra. O plano elaborado consistia na formação de uma comissão de acionistas brasileiros que assumiria a dívida da empresa, elaboraria novos estatutos e negociaria com o governo a desobrigação da companhia vender seus direitos, privilégios, contratos e propriedades. Para isso, necessitaria do apoio da maioria dos diretores e acionistas.

Eles entendiam que esse era o melhor caminho para mudar a situação na qual a companhia se encontrava. A transferência da sede de Londres para Salvador possibilitaria reduzir custos. Afinal, no ano de 1871, as despesas da sede em Londres foram de 125:687\$731 réis, em 1872 reduziram um pouco, chegando a 100:295\$293 réis; porém, em 1873 elas se elevaram ao patamar de 180:914\$210 réis⁴¹³ – despesas elevadas que poderiam ser evitadas com a mudança da sede para Salvador. Essa decisão, também, agilizaria as decisões administrativas, tornando a empresa mais eficiente e com maiores chances de reverter o quadro de crise.

⁴¹¹ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia Barão de São Lourenço n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1871.

⁴¹² APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5020. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 27/03/1871.

⁴¹³ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Sr. Antônio Cândido da Cruz Machado n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1874.

Devido aos novos empréstimos contraídos, a dívida naquele momento havia sido reduzida para 145:000\$000 réis. A receita, referente ao ano de 1872, havia sido de 1.017:674\$844 réis, e a despesa de 790:626\$126 réis, ficando um saldo positivo de 227:048\$718 réis⁴¹⁴. Mesmo sabendo que esse resultado tinha a importante contribuição das subvenções, era sem dúvida um bom desempenho apesar de insuficiente para resolver a crise já instalada. A companhia que já tinha possuído 20 embarcações a vapor em funcionamento apresentava agora 18 vapores, sendo oito costeiros e 10 para a navegação interna e fluvial.

No ano de 1873, a receita total apresentou uma redução com relação ao ano anterior, auferindo 967:174\$831 réis. As despesas somaram 786:260\$621 réis o que resultou num saldo de 180:914\$210 réis⁴¹⁵, demonstrando que, mesmo com eventuais melhoras no quadro financeiro, continuariam a existir oscilações naturais dentro do contexto econômico tanto da empresa, quanto da Província.

A Companhia Bahiana registrou a diminuição de seu patrimônio em mais um vapor, passando a contar com 17 embarcações no início do ano de 1874. Apenas uma era de madeira, o Bragança; o antigo, Santa Cruz ou Cotinguiba. O vapor havia sido reformado, mudando de nome que, conforme se viu, era prática comum da companhia, ou seja, a empresa, na verdade, estava reformando os vapores já existentes e que estavam em um mal estado de conservação. As últimas aquisições tinham ocorrido no ano de 1868. Era mais uma evidência de que a fase expansionista havia terminado, restando dívidas a serem pagas. Para agravar a situação, o contexto econômico era desfavorável tanto no país quanto no exterior, principalmente em razão da crise européia iniciada em 1873. A fase de decadência da Companhia Bahiana se ampliava junto com a crise que abalou o mundo oitocentista.

⁴¹⁴ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Des. João José d'Almeida Couto n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1873.

⁴¹⁵ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Sr. Antônio Cândido da Cruz Machado n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1874.

5. A DECADÊNCIA DA COMPANHIA BAHIANA

5.1. A CRISE FINANCEIRA E OS NAUFRÁGIOS

A peste da cana de açúcar, a seca e a crise da economia algodoeira estavam abalando o comércio exterior da Província da Bahia. Contribuiu para agravar o quadro, a situação econômica desfavorável que as nações européias, principalmente a Inglaterra, atravessavam. No ano do estopim da crise na Europa, as exportações baianas atingiram o seu nível mais baixo na década de 1870. Sua recuperação foi lenta, mas terminou a década auferindo, praticamente, a mesma receita do seu início, como mostra a tabela abaixo. Isto se deu porque a peste da cana já havia sido controlada e o período de seca terminara.

Tabela 63: Exportação da Província da Bahia na década de 1870

Anos	Exportação	Anos	Exportação
1870-1871	18.181:726\$000	1875-1876	15.037:852\$000
1871-1872	22.531:906\$000	1876-1877	15.992:826\$000
1872-1873	17.963:637\$000	1877-1878	16.452:060\$000
1873-1874	12.778:606\$000	1878-1879	16.347:200\$000
1874-1875	15.743:129\$000	1879-1880	18.130:800\$000

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor sobre dados encontrados em: BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional – 1ª Etapa: 1850-1889 – Anexo Estatístico*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1978 c.

Como se viu, na 19^a reunião geral dos acionistas, realizada em Londres, o relatório⁴¹⁶ informou que as receitas do tráfego e outras fontes foram inferiores às do mesmo período do ano anterior, principalmente por causa do fraco desempenho da ferrovia de Maceió, da navegação nos lagos da Província de Alagoas e no rio São Francisco. A situação financeira estava se complicando cada vez mais; então, a direção da companhia recomendou, novamente, o não-pagamento de dividendos aos acionistas o que complicava, ainda mais, a situação da empresa frente a eles:

⁴¹⁶ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5020. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 19/01/1872.

*“The payment of a dividend thereout has been carefully considered by the Board. On the one hand, the Directors did not omit to take in view the expectations of the Shareholders and the profits earned; but, on the other, they had to encounter outstanding loans. In this situation, considerations of prudence have prevailed, and the Board recommend the Shareholders to abstain from asking for any division of profits for this half year.”*⁴¹⁷

O cenário era cada vez mais insustentável, principalmente porque, em decorrência da piora da situação financeira, começaram a surgir problemas nos vapores da companhia. As dificuldades em obter recursos para renovação da frota ou para uma manutenção mais adequada e realização dos reparos necessários eram os fatores responsáveis. Diante desse quadro são frequentes as reclamações contra o serviço prestado. Os moradores de Cachoeira, por exemplo, fizeram um abaixo-assinado, reclamando do serviço oferecido pelo vapor Dois de Julho⁴¹⁸.

Informaram que o estado do vapor estava péssimo, que levava oito horas para realizar a viagem, que, outrora, era realizada em quatro ou no máximo cinco horas. Apresentaram queixas, também, com relação ao processo de embarque das mercadorias, que contava com apenas três funcionários para realizarem todo o serviço. Em função disso, constantemente não havia tempo suficiente para embarcar todas as mercadorias, ocasionando prejuízos aos negociantes.

Em um outro documento, datado de 12 de julho do mesmo ano, registraram-se mais queixas contra a Companhia Bahiana: os comerciantes reclamavam da alta dos preços dos fretes e das novas condições de transporte de mercadorias nos vapores, impostas pela companhia, que prejudicavam os negociantes e isentavam a empresa de qualquer responsabilidade. Eles anexaram uma cópia do documento que tinham de

⁴¹⁷ “O pagamento de dividendo deve ser analisado cuidadosamente pelo Conselho. Por um lado, os Diretores não podem desconsiderar as expectativas dos acionistas em receberem os proventos; mas, por outro, eles encontraram empréstimos a pagar. Nesta situação, a prudência deve prevalecer, e o Conselho recomenda aos acionistas absterem-se de pedir por qualquer divisão das receitas deste semestre.” (Trad. do autor).

⁴¹⁸ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5020. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 16/02/1872.

preencher para efetuar o embarque das mercadorias, e, de fato, existiam inúmeras condições absurdas, como mostra alguns trechos transcritos abaixo:

“1.^a – A Companhia não é responsável pelos actos de Deus, inimigos da Corôa, Piratas, ladrões do mar e terra, prisão dos Príncipes ou Potências, Ratagem, Chuva, Borrifas do mar, mal envoltório dos volumes, actos imprevistos, ausência ou desaparecimento de marcas, números e letreiros, classificação dos volumes e descrição do conteúdo, vazamento, quebra, ferrugem, deterioração, perda ou avaria causada pela máquina, caldeiras ou vapor, colisão, encalhe ou naufrágio, explosão ou fogo a bordo, nas embarcações de condução, pontões ou em terra, avaria pela evaporação ou cheiro de outras mercadorias, alijamento, barataria, maldade, erros, negligências, culpa do Prático, Capitão, Pilotos, Marinheiros, Engenheiros e toda ou qualquer pessoa a bordo ou no serviço do navio, seja navegando ou por qualquer forma; ocorrências nas embarcações de condução, depósitos ou baldeação e todos ou quaisquer perigos ou accidentes dos mares, terras ou rios e navegação.

(...)

3.^a – Se por qualquer eventualidade causada pelo mau tempo ou outro caso de força maior, ou mesmo circunstância proveniente das operações dos vapores conduzindo malas, não puder se effectuar a descarga das mercadorias no porto do destino, o Capitão está autorizado a seguir viagem, segundo o seu itinerário, e, logo que seja possível, fazer devolver a carga ao porto do seu destino por um qualquer navio, ou entregá-la na volta, sem que essa ocorrência dê direito a indenização pela demora. Este excesso de viagem será por conta da Companhia a risco dos donos das mercadorias.”

Baseados nessas duas condições, os comerciantes tinham motivos para reclamar, pois a companhia se isentava de qualquer responsabilidade sobre as mercadorias transportadas. A última frase da terceira condição deixa bem explícita essa intenção: “Este excesso de viagem será por conta da Companhia a risco dos donos das mercadorias.”, ou seja, como se não bastasse a mercadoria não ser descarregada no

porto de destino naquele momento, os riscos da viagem extra ainda eram por conta do comerciante.

Existiam outros absurdos, como a condição que informava que as mercadorias seriam descarregadas pelos agentes da companhia por conta e risco dos donos delas. Muito provavelmente, esse comportamento da companhia era em razão das cargas e passageiros não estarem segurados; porém, ainda assim, não justificava tamanha isenção de responsabilidade por parte da empresa.

Tanto assim que a Associação Comercial, em um documento enviado à presidência da Província⁴¹⁹, afirmava estar de acordo com as queixas dos comerciantes contra a Companhia Bahiana. Consideravam inaceitável a ausência de responsabilidade por parte da companhia, principalmente em se tratando das condições referentes aos borrifos do mar, chuvas, perdas ou avarias causadas pelas máquinas, caldeiras ou vapor, assim como de prejuízos causados por qualquer um dos tripulantes dos vapores, ou por mau estado das máquinas e equipamentos das embarcações.

Diante das condições impostas pela Companhia Bahiana para a realização dos fretes, a Associação Comercial comunicou que estava entrando com uma representação, assinada por vários comerciantes, contra a companhia⁴²⁰. Essa representação parece não ter surtido efeito, pois, mais de um ano depois, a população da vila de Canavieiras realizou um abaixo-assinado contra a Companhia Bahiana devido às condições do frete nos vapores, conforme trecho transcrito abaixo⁴²¹:

“Com muito pezar vimos nós abaixo assignados em nome de toda a população desta Villa de Cannavieiras; queixarmo-nos a V. Ex.^{cia}

⁴¹⁹ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Governo, Maço 1580-1. Associação Comercial. Documento datado de 31/07/1872.

⁴²⁰ Em um documento datado de 17/07/1878 foi encontrado um papel referente ao frete nos vapores da Companhia Brasileira, e existiam as mesmas condições absurdas. É provável que este fosse um procedimento padrão das companhias de navegação a vapor. APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5021-1. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 17/07/1878.

⁴²¹ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5020. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 20/09/1873.

efficaz remédio as nossas justas reclamações. (...) Em primeiro lugar temos nos últimos meses constantemente recebido gêneros avariados, provenientes d'água que da caldeira do vapor (sem dúvida por se achar em mal estado) sai, e nada podemos reclamar pelas condições que nos conhecimentos o Sr. Superintendente soube encaixar.”

Acrescentaram, ainda, que, no dia 14 de setembro do mesmo ano, o vapor Valéria Sinimbú não parou no porto da vila, alegando que a maré estava baixa, e seguiu viagem para o sul, com as mercadorias que ali deviam ter sido descarregadas. Ao retornar, o comandante do vapor foi informado que poderia aproximar a embarcação, pois a maré estava alta; mesmo assim, ele se recusou e seguiu viagem sem receber os passageiros e as mercadorias, como conta o trecho abaixo:

“(...) porém a nada atendeu o dito Comandante e nem ao menos concordou em demorar-se para receber a mala e os passageiros em número de quatorze que se achavam a espera de passagem, entre elles caixeiros, procuradores de importantíssimas casas comerciais dessa Praça, e outros negociantes mineiros moradores mais de cem léguas de distância beira-mar; assim como ficou esta Villa sem mantimento algum soffrendo os maiores prejuízos a sua lavoura em toda marcha de seus já não tão pequenos negócios com imensas privações em geral.”

Como se viu, a Companhia Bahiana estava cercada por uma série de problemas. O mais novo foi oriundo de duas decisões do governo provincial: a primeira, foi de não conceder a isenção de imposto solicitada pela companhia; a segunda, foi a criação de um imposto sobre os depósitos de carvão de pedra que consistia no pagamento de 1:000\$000 réis sobre o carvão de 1.^a Classe e de 500\$000 réis sobre o de 2.^a Classe.

Essa decisão não atingiu somente à Companhia Bahiana, mas a outras empresas que também necessitavam do carvão. Assim, muitas reclamações ocorreram, inclusive por parte da direção da companhia que, em razão desse imposto teria um aumento nas suas despesas num período que já era de dificuldades financeiras. Negociantes e comerciantes que também se sentiram prejudicados, realizaram um abaixo-assinado

pedindo sua revogação, pois era inconstitucional e o carvão já era tributado. O superintendente John Guillermo Illius assinou em nome da companhia⁴²²; no entanto essa manifestação não surtiu efeito, e o imposto foi implementado, demonstrando a necessidade que o governo provincial estava tendo de angariar recursos para aliviar o seu endividamento⁴²³.

Para agravar a situação, no início do ano de 1875, a Companhia Bahiana passou a contar com apenas 16 vapores, pois o Valéria Sinimbú naufragou no dia 17 de dezembro de 1874, na Província de Alagoas⁴²⁴. Com esse fato, começava uma fase de naufrágios na história da companhia que coincidia com o cenário de crise que a empresa atravessava.

A situação financeira da Companhia Bahiana piorou, porque, além do prejuízo com a perda desse vapor, que foi de 120:000\$000 réis, a empresa havia acabado de adquirir um novo, chamado Cachoeirano, que custava 126:000\$000 réis. Além disso, ainda acumulava uma dívida de 245:000\$000 réis⁴²⁵. Não obstante esse cenário, o quadro era mais grave, porque, simultaneamente a esses acontecimentos, houve uma redução na safra agrícola da Província da Bahia e um conseqüente decréscimo tanto no comércio quanto na lavoura. Com isso houve queda no tráfego de passageiros e no transporte de cargas. O presidente da Província, embora exagerando no número de funcionários, reconhecia o momento difícil por que a empresa estava passando, conforme mostra o trecho abaixo⁴²⁶:

“Em taes conjunturas é muito difícil a direção de uma companhia que possui grande número de vapores, com um pessoal superior a mil empregados, importando todo o material do estrangeiro, mediante preços elevados, o que tudo absorve a maior parte da receita.”

⁴²² APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Governo, Maço 1194. Consulado da Inglaterra. Documento datado de 12/10/1874.

⁴²³ OLIVEIRA, Waldir Freitas. *Op. cit.* p. 59.

⁴²⁴ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia Venâncio José de Oliveira Lisboa n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/03/1875.

⁴²⁵ Idem.

⁴²⁶ Ibidem. p. 58.

A situação piorou ainda mais, pois a empresa sofreu mais uma perda na sua frota – dessa vez, foi o vapor Paulo Afonso que naufragou no dia 2 de agosto de 1875⁴²⁷. O acidente foi causado por um grande temporal na costa da cidade de Salvador e não houve mortes. Em menos de um ano, era o segundo naufrágio da história da empresa.

Nessa época, ela passou a contar com 14 vapores em atividade e um, em conserto – o Dois de Julho – evidenciando a redução no patrimônio, que, como se viu, já havia chegado a ter 20 embarcações na sua melhor fase. Possuía, também, oito alvarengas para o serviço de descarga dos vapores e condução do combustível, número que, outrossim, já havia sido maior. A dívida da companhia continuava em torno de 244:000\$000 réis e, para agravar a situação, as Províncias de Sergipe e Alagoas estavam atrasando o pagamento das subvenções. Essa última devia quatro anos de subsídios que, somados, chegavam a um montante de 112:578\$744 réis. A Companhia Pernambucana também queixava-se dos atrasos da Província de Alagoas no pagamento das subvenções⁴²⁸.

A permanência da situação adversa, agravada pelos cenários econômicos, interno e externo, fez aumentar o receio dos acionistas britânicos o que motivou a queda das ações, que já vinham num processo de desvalorização devido à ausência do pagamento de dividendos. Surge, então, na história da Companhia Bahiana, o nome do Visconde de Pereira Marinho, homem influente na vida política e econômica da Província, um dos principais responsáveis pela criação do Banco da Bahia, além de estar entre os maiores comerciantes locais. Possuía, também, uma das maiores fortunas da região e, assim, Góes Calmon (1979: 100) referiu-se a ele:

“(...) o Barão de Pereira Marinho, depois Visconde, cujo vulto de negocios dominava o de xarque, aqui e no norte do pais, tendo navios de sua propriedade para o transporte de mercadorias e generos de seu commercio; os seus saques eram disputados, preferidos a titulos bancarios. (...) Pereira Marinho seria, como effectivamente veio a ser,

⁴²⁷ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5051. Cia. de Navegação. Documento datado de 08/02/1876.

⁴²⁸ ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *Op. cit.* p. 198.

o substituto do poder capitalista exercido por Pedroso de Albuquerque, durante longos annos.”

Era ex-trafficante de escravos e dono de uma companhia de navegação à vela, conhecida como Marinho e Cia., que comercializava o charque até na Província do Rio Grande do Sul⁴²⁹. Familiarizado com o negócio da navegação, decidiu investir na modernidade das embarcações a vapor e comprou grande parte das ações da Companhia Bahiana. Assim que concluiu a transação, iniciou o processo de transferência da sede para Salvador:

“Promove-se seriamente a transferência da sede da Companhia, de Londres para esta Capital, por haver o Ex.^{mo} Sr. Visconde de Pereira Marinho comprado grande parte das acções desta Companhia.”⁴³⁰

Finalmente, no ano de 1876, a sede da companhia foi transferida de Londres para Salvador. O Visconde de Pereira Marinho conseguiu realizar esta tarefa, esperando com isto amenizar o quadro de crise no qual estava mergulhada a empresa.

O superintendente, John Guillermo Illius, preocupado com a má fase da empresa, procurava enaltecê-la. Para isso, escreveu correspondências ao presidente da Província da Bahia, lembrando que a companhia auxiliou no assentamento do telégrafo e transportou, gratuitamente, gêneros para fins humanitários. Aproveitou para informar que, por estar preocupado com a situação da lavoura na Bahia, decidiu tomar uma providência com a intenção de contribuir para melhorar o quadro, como mostra o trecho abaixo:

“Sendo reconhecido o grande decrescimento da lavoura, fonte principal da riqueza de todas as classes e da grandeza do Estado, entendi de mandar buscar nos Estados Unidos, uma porção de semente do melhor algodão e do fumo da Havana, que tenciono repartir gratuitamente com os lavradores do centro e das cidades

⁴²⁹ AZEVEDO, Thales de, LINS, E. Q. *Op. cit.*

⁴³⁰ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5051. Cia. de Navegação. Documento datado de 08/02/1876.

costeiras, afim de ver se de alguma forma sai a nossa lavoura da apathia em que se acha.”⁴³¹

É interessante a referência ao algodão e ao fumo na citação acima. Afinal, durante o período áureo da Companhia Bahiana, ambos foram produtos responsáveis pelo incremento no tráfego de mercadorias. Seu comércio foi intensificado, como se viu, devido à Guerra de Secessão. Os Estados Unidos, então, maior produtor de algodão e, também, grande produtor de fumo, teve sua economia bastante afetada durante o período beligerante. Talvez saudoso daqueles tempos e na esperança de retornar a eles, o superintendente mencionava o algodão e o fumo. Tencionando melhorar a imagem da companhia frente ao governo e a sociedade, o superintendente, no mesmo documento, completou:

“Posso, portanto, affiançar a V. Ex.^{cia} que Companhia alguma, no Brazil, pode disputar a primazia à Companhia Bahiana ou com ella concorrer, quanto aos meios de transporte.”⁴³²

Dois anos após o enaltecimento da Companhia Bahiana proferido pelo superintendente, apareceu um empresário alemão, chamado Gustavo Américo Casselmann, apresentando uma proposta ao governo da Província da Bahia para estabelecer a navegação a vapor diária entre Salvador e a vila de Itaparica. Solicitava uma subvenção mensal de 550\$000 réis por um ano e propunha um preço para a passagem de \$500 réis. Acrescentava que o vapor utilizado seria novo, construído com aço, o que havia de mais moderno para a fabricação das embarcações⁴³³. Além disso, o barco seria capaz de desenvolver velocidade entre 10 e 12 milhas por hora e transportar entre 50 e 60 passageiros⁴³⁴.

⁴³¹ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5051. Cia. de Navegação. Documento datado de 08/02/1876.

⁴³² Idem.

⁴³³ Nesta época, o aço, oriundo da Segunda Revolução Industrial, começava a substituir o ferro na fabricação das embarcações a vapor.

⁴³⁴ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5053. Navegação – Itaparica. Documento datado de 21/03/1878.

Os dirigentes da Companhia Bahiana pressionaram o governo, que decidiu conceder-lhes o serviço da navegação a vapor entre Salvador e Itaparica em detrimento do empresário Gustavo Américo Casselman. O presidente da Província reconheceu, entretanto, que as propostas dele eram interessantes; porém, havia uma dívida passada, quando da concessão da navegação a vapor para Belmonte, Comandatuba e Una. Assim, ficou estabelecido com a Companhia Bahiana que as viagens seriam diárias e a subvenção anual de 12:000\$000 réis paga, mensalmente, pelo prazo de cinco anos. Ainda que tivesse obtido essa vitória, a companhia continuava dando sinais de decadência. Terminou o primeiro semestre de 1878 com 14 vapores e sete alvarengas, sendo que quatro estavam em serviço e três arruinadas⁴³⁵. Para agravar a situação, as Províncias de Sergipe e Alagoas continuavam atrasando o pagamento das subvenções. Segundo a fala do presidente da Província Barão Homem de Mello, o governo de Sergipe devia à Companhia Bahiana 39:267\$000 réis, e Alagoas, embora tivesse reduzido o montante da sua dívida, ainda devia 30:000\$000 réis de subvenções e 71:250\$000 réis de apólices.

Uma tentativa de soerguer a combalida companhia foi feita através da aquisição de três novos vapores vindos da Inglaterra; porém, os diretores tiveram pouco tempo para comemorar o aumento da frota para 17 embarcações, pois, no início do ano de 1880, o vapor Dantas naufragou no rio da Biriba entre Estância e Espírito Santo⁴³⁶. Era o terceiro vapor da Companhia Bahiana a naufragar em pouco mais de cinco anos. Com mais esse acidente, a companhia passou a contar com 16 vapores assim distribuídos: 1) Linha Costeira: Príncipe do Grão-Pará, Marinho Visconde, Alagoas, S. Salvador, Penedo, Marquês de Caxias, Gonçalves Martins e Gastão d'Orleans e Bragança; 2) Linha Interna: Rio Vermelho, São Francisco, Dois de Julho, Jequitaia, Boa Viagem, Santo Antônio e Cachoeirano.

Pouco mais de dois anos após a Companhia Bahiana ter ganho a concessão para realizar as viagens entre Salvador e Itaparica, essa linha já apresentava problemas. Os moradores da vila realizaram um abaixo-assinado, reclamando que a companhia não

⁴³⁵ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Barão Homem de Mello n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/05/1878.

⁴³⁶ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Antônio de Araújo de Aragão Bulcão n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/05/1880.

estava cumprindo as viagens diárias. A administração da empresa alegou que o vapor estava quebrado, mas os habitantes argumentavam que era uma questão de prioridade; pois, quando quebrava um vapor da linha de Cachoeira, Santo Amaro, Nazaré ou Valença, sempre a companhia disponibilizava outra embarcação, o que não estava ocorrendo com a vila de Itaparica⁴³⁷. Esse fato, apenas, reforça o quadro em que a companhia se encontrava em meio a inúmeras dificuldades.

Devido ao problema com esse vapor, que estava em manutenção, a Companhia Bahiana apresentou 15 vapores em atividade, sendo 14, de ferro e um, de madeira. Para expandir a frota, a direção adquiriu mais três vapores que estavam sendo construídos na Inglaterra. Era uma atitude imprudente da administração da companhia; logo, por causa dos empréstimos tomados para essas aquisições, a sua dívida elevou-se alcançando o montante de 731:909\$335 réis⁴³⁸.

Com a chegada dos vapores, vindos da Inglaterra, a Companhia Bahiana passou a contar com 19 barcos a vapor. O Visconde de Pereira Marinho buscava devolver ao patrimônio da empresa a quantidade de 20 embarcações que já possuía nos seus tempos áureos; mas a realidade, no momento, era outra, e a situação vivenciada não permitia novos endividamentos sem os devidos investimentos necessários na recuperação da frota existente e envelhecida. Então, um novo naufrágio aconteceu. Dessa vez, foi o vapor Alagoas que soçobrou no dia 27 de setembro de 1881, na Barra de Aracajú.

Com mais esse acidente, a Companhia Bahiana contabilizava a perda de quatro embarcações em praticamente sete anos. Isso significava que a cada 1,75 anos um vapor da empresa naufragava. O número total de embarcações, então, foi reduzido para 18, sendo que cinco delas estavam em conserto nas oficinas da empresa em Itapagipe, restando apenas 13 em operação. Preocupada com a quantidade de vapores necessitando de reparos, a empresa adquiriu caldeiras novas para três das cinco

⁴³⁷ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5021. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 16/07/1880.

⁴³⁸ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia João Lustosa da Cunha Paranaguá n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 03/04/1881.

embarcações, que estavam sendo consertadas. Os barcos, contemplados com as caldeiras, foram o São Salvador, o Rio Vermelho e o Príncipe do Grão-Pará⁴³⁹.

Pouco mais de cinco meses após esse investimento ter sido feito, um dos vapores beneficiados, o São Salvador, naufragou, após colisão, com o vapor inglês *Memnom* da Companhia de Liverpool. Essa fatalidade, não necessariamente relacionada à situação financeira e patrimonial da companhia, trouxe mais prejuízos o que contribuiu para agravar ainda mais o estado da empresa. Nesse acidente, houve uma vítima fatal: o imediato do vapor da Companhia Bahiana⁴⁴⁰.

Embora a administração da companhia tenha realizado o investimento na aquisição das novas caldeiras, ainda era insuficiente diante das necessidades das embarcações. Afinal, o estado de conservação dos vapores era crítico. Como se viu, essa condição estava levando a inúmeras queixas por parte da sociedade das diversas localidades assistidas pela companhia.

A evidência da situação ruim da empresa estava em mais um abaixo-assinado. Dessa vez, os moradores e negociantes da cidade de Cachoeira, além de outras localidades próximas a ela, como Feira de Santana, Amargosa e Curralinho que, freqüentemente, utilizavam os vapores da empresa para o transporte pessoal ou de cargas, reclamavam do estado de conservação das embarcações:

“Nós abaixo assignados, negociantes e moradores desta Cidade, viemos respeitosamente representar a V. Ex.^{cia} contra o inqualificável procedimento dos diretores da Companhia Bahiana de navegação a Vapor, que cegos pela ambição do lucro, sacrificam a vida do povo, arriscando-a em pequenos barcos, armados a vapor, a muito tempo estragados e já emprestáveis que fazem a navegação diária desta Cidade para a Capital, e vice-versa. Os ecos da imprensa tem debalde clamado contra o absurdo de tão grande abuso; e a todo momento se espera uma catástrofe, porque a direção surda aos clamores do povo,

⁴³⁹ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5023. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 03/03/1885.

⁴⁴⁰ Idem. Documento datado de 25/08/1885.

não cogita em dar a menor providência, auferindo lucros espantosos com o monopólio da navegação, largamente subvencionada por esta Província (...)”⁴⁴¹

Os moradores e negociantes da cidade de Cachoeira e localidades circunvizinhas não estavam exagerando. Na tarde do dia 26 de janeiro do ano seguinte, explodiu o reservatório da caldeira do vapor Dois de Julho, quando fazia a viagem de Salvador para Cachoeira, causando a morte de 27 pessoas⁴⁴². Logo em seguida, ocorreram acidentes com os vapores Rio Vermelho, Santo Antônio e Nazaré⁴⁴³. Com tantos naufrágios e acidentes, alguma medida tinha de ser tomada com urgência. A pressão do governo da Província por uma solução levou a direção da companhia a tomar a decisão de realizar uma rigorosa vistoria nos vapores e fazer reparos urgentes, para que pudessem voltar a funcionar. O documento, abaixo, mostra a gravidade da situação pela qual estava passando a companhia⁴⁴⁴:

“Estando nos estaleiros que a supplicante possui em Itapagipe, bem como em outras fábricas particulares existentes nesta cidade, sete vapores dentre os que fazem a navegação interna, isto motivado, sobretudo, pelos acidentes ultimamente acontecidos, e de que V. Ex.^{cia} e o público tem conhecimento, resultou daí ficarem unicamente em disponibilidade três vapores para a dita navegação interna, a saber, o S. Félix, o Boa-Viagem e o S. Francisco. Por offícios, entretanto, ontem e hoje recebidos da Capitania do Porto, determinou esta que não continuem a navegar, sem que sejam previamente vistoriados, os vapores S. Félix e Boa-Viagem_ ficando por este modo reduzida esta Companhia a um único vapor, o S. Francisco, para desempenhar todo o serviço da navegação interna, o que é impossível. Em vista, portanto, do exposto, e da emergência de força maior em que a Companhia se acha collocada, resolveu esta

⁴⁴¹ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5025. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 02/03/1887.

⁴⁴² FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Manoel do Nascimento Machado Portela n’ Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 03/04/1888.

⁴⁴³ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5025. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 08/03/1888.

⁴⁴⁴ Idem. Documento datado de 17/02/1888.

suspender durante o resto da semana e durante as duas semanas vindouras as viagens de costume para as cidades de Santo Amaro e Nazareth, continuando a serem feitas as para a Cachoeira e Itaparica.”

Essa situação trazia um enorme prejuízo para a companhia e à sociedade baiana, que ficava privada do serviço da navegação a vapor em algumas localidades da linha do Recôncavo. Essa linha, que realizava uma viagem semanal para Valença, duas, para Nazaré, três, para Santo Amaro e, diariamente, para Cachoeira e Itaparica (com exceção dos domingos e dias santos)⁴⁴⁵ passaria a ficar sem nenhuma por, pelo menos, duas semanas. Nos últimos anos de existência da companhia, enquanto empresa autônoma, não se teve mais notícias de naufrágios, envolvendo seus vapores, mas tampouco conseguiu reverter o quadro de decadência que já vivenciava.

⁴⁴⁵ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia João Capistrano Bandeira de Mello n’ Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 04/10/1887.

5.2. A NACIONALIZAÇÃO DA COMPANHIA E SEUS ÚLTIMOS ANOS

O ano de 1882, iniciava-se com a nacionalização completa da Companhia Bahiana. Os novos acionistas, brasileiros, decidiram aceitar a responsabilidade que cabia à empresa. Adquiriram todas as ações que a Companhia Bahiana possuía e converteram o capital em moeda nacional, considerando, assim, extinta a companhia inglesa, como mostra o trecho abaixo⁴⁴⁶:

“Os accionistas da nova Companhia Bahiana de Navegação a Vapor, aprovada pelo Decreto n. 7818, de 13 de Setembro de 1880, consideram extinta desde 10 de Dezembro findo a Companhia Ingleza Bahia Steam Navigation Company, Limited, em vista da deliberação que tomaram, em sessão desse dia, de aceitar toda a responsabilidade que cabia à mesma Companhia.”

O capital da companhia, nas mãos de capitalistas brasileiros, estava representado por 8.576 ações de 100\$000 réis cada, totalizando 857:600\$000 réis. De acordo com os estatutos aprovados, o mesmo deveria ser de 2.000:000\$000 réis. Para atingir esse montante, a direção decidiu emitir apólices. A dívida da empresa já havia alcançado 900:000\$000 réis devido aos enormes investimentos feitos na aquisição de novos vapores e reconstrução de outros. Reconhecendo o momento de enormes dificuldades pelo qual estava passando a Companhia Bahiana, a presidência da Província decidiu, enfim, aumentar a subvenção, acrescentando mais 14:000\$000 réis, elevando, portanto, o valor anual para 115:000\$000 réis⁴⁴⁷.

A situação, porém, era tão difícil que, freqüentemente, a direção da empresa solicitava a antecipação das subvenções o que é demonstrado pelo trecho transcrito abaixo, extraído de uma correspondência enviada pelo, então, novo superintendente

⁴⁴⁶ Relatório apresentado pelo Pres. da Província da Bahia João Lustosa da Cunha Paranaguá n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 05/01/1882.

⁴⁴⁷ Idem.

da Companhia Bahiana, José Lopes Pereira de Carvalho, para a presidência da Província em junho do ano de 1882⁴⁴⁸:

“(...) tendo no fim do corrente mez diversos compromissos a cumprir e precisando de meios para esse fim, vem pedir à V. Ex.^{cia} que lhe mande pagar, adiantada, a subvenção geral do corrente mez, o que por diversas vezes lhe tem sido concedido (...)”

Com a aproximação do final do ano de 1882, também chegava, ao fim, o prazo para o direito exclusivo de concessão do serviço de navegação a vapor à Companhia Bahiana. Era necessário fazer um novo contrato tanto com o governo imperial quanto com o provincial. O representante da companhia, José Lopes Pereira de Carvalho, viajou ao Rio de Janeiro para discuti-lo e assiná-lo.

Os termos do novo contrato⁴⁴⁹ começavam com o comprometimento da Companhia Bahiana de continuar realizando o serviço da navegação costeira, como já vinha fazendo. Como se viu, o governo imperial só se preocupava com as regras e pagamentos de subvenção relativos à navegação nas linhas do norte e do sul. Os termos do contrato da navegação interna e fluvial ficavam sob responsabilidade exclusiva do governo da Província da Bahia.

O novo contrato acrescentava a concessão de duas viagens mensais entre Salvador e Belmonte, vila localizada no sul da Província da Bahia. Essa linha, finalmente, chegava até a Companhia Bahiana após ter sido operada pela empresa falida dos negociantes John Bley, Christovam Retberg e George Adolf Stolze, que ganhou a concessão na época. A empresa não teve condições de realizar os investimentos necessários para a execução e ampliação do serviço; portanto, a região estava, desde 1875, sem a navegação a vapor. Belmonte era uma vila que, como a maioria das que se tornaram portos de escala dos vapores, exercia a função de entreposto comercial, principalmente para mercadorias que vinham da Província de

⁴⁴⁸ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5022. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 20/06/1882.

⁴⁴⁹ Idem. Documento datado de 07/12/1882.

Minas Gerais por estradas e pelos trechos navegáveis do rio Jequitinhonha; porém, também produzia coquilhos, milho, café, feijão e madeiras⁴⁵⁰. O contrato, outrossim, ampliava o serviço para duas novas localidades, Santa Cruz e Viçosa. Santa Cruz era uma vila cuja economia se destacava na comercialização de piaçava, madeiras e cereais⁴⁵¹. Viçosa era banhada pelo rio Peruípe e servia como porto de escala dos vapores até a vila de São José⁴⁵² (ver Mapa 17).

Quando o vapor São Francisco chegou ao porto de Belmonte, retomando essa escala, que estava, sem o serviço desde a extinção da empresa dos negociantes John Bley, Christovam Retberg e George Adolf Stolze, foi recebido com festa. A descrição dessa recepção foi feita pelo capitão-de-mar e guerra Felício de Sá e Brito ao Conde de Pereira Marinho, então presidente da Companhia Bahiana:

“(...) entramos na barra do Sul, e surgimos no porto de Belmonte, onde fomos recebidos com manifestações de grande regozijo, e victoriados com foguetaria, e salvas da artilharia por um povo que a mais de 8 annos, não ouvia o silvo do Vapor, esse símbolo do progresso e da civilização.”⁴⁵³

Outra novidade que constava, no novo contrato, era o aumento das exigências com a segurança dos passageiros, provavelmente em razão do número de naufrágios ocorridos com os vapores da companhia. Todas as embarcações eram obrigadas a terem a bordo cintas de salvação, embarcações salva-vidas e embarcações menores, sobressalentes, materiais de serviço dos passageiros, determinado número de oficiais, maquinistas, foguistas, que seriam fiscalizados pelo governo. As vistorias nos vapores ocorreriam a cada quatro meses.

Outrossim, incluía o reajuste da subvenção; assim, o governo imperial passaria a pagar à companhia a soma de 155:000\$000 réis. Tratava-se de um bom reajuste, uma

⁴⁵⁰ CARIGÉ, Eduardo. *Op. cit.*, p. 82-89.

⁴⁵¹ *Idem.*

⁴⁵² FERREIRA, Manoel Jesuino. *Op. cit.*, p. 19.

⁴⁵³ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5022. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 09/07/1883.

vez que o montante, até então pago, era de 124:000\$000 réis anuais⁴⁵⁴. Esse reajuste se deu em razão da inclusão das novas localidades a serem servidas pelos vapores, Belmonte, Santa Cruz, e Viçosa. Por fim, a última cláusula do contrato informava que ele vigoraria pelo prazo de cinco anos, mas o governo teria de anunciar o seu término pelo menos seis meses antes. Caso isso não acontecesse, o contrato estaria, automaticamente, renovado por mais um ano. Essa situação poderia se prolongar até o máximo de oito anos, quando, mesmo sem a notificação do governo, ele estaria encerrado⁴⁵⁵.

O contrato com o governo provincial também foi encerrado no final do ano de 1882; entretanto, os termos para a renovação já estavam sendo discutidos na Assembléia Provincial. A subvenção anual, que já havia sido reajustada para 115:000\$000 réis, continuava sendo paga em prestações mensais, pois o serviço não poderia parar para esperar o novo contrato.

Quando ele enfim foi renovado, a única alteração com relação ao anterior foi a autorização de um novo aumento na subvenção, da ordem de 13:000\$000 réis, sendo 5:000\$000 réis, como reajuste da navegação interna e 8:000\$000 para a linha de Itaparica. Assim, o montante total passou de 115:000\$000 réis anuais para 128:000\$000 réis⁴⁵⁶.

Nesse período, a Província da Bahia já contava com a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco com 234 quilômetros, ligando Salvador a Serrinha, no sertão, a Estrada de Ferro Central da Bahia que possuía duas secções, uma, de aproximadamente 45 quilômetros, interligando Cachoeira a Feira de Santana, e a outra, compreendendo um trecho de 84 quilômetros entre São Félix e Tapera. Também existia a Companhia Tram Road de Nazaré que trafegava num trecho de, aproximadamente, 35 quilômetros entre essa cidade e a de Santo Antônio de Jesus, e,

⁴⁵⁴ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5024. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de Janeiro de 1870.

⁴⁵⁵ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5022. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 07/12/1882.

⁴⁵⁶ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Pedro Luiz Pereira de Souza n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 09/04/1884.

por fim, a Estrada de Ferro de Santo Amaro, que ligava essa cidade à localidade de Bom Jardim, distante 35 quilômetros⁴⁵⁷ (ver Mapa 18).

Ao observar o mapa, percebe-se que todas as ferrovias em operação concentravam-se no Recôncavo e no norte da Província da Bahia, onde o tráfego de mercadorias era mais intenso. Os trajetos, no entanto, eram curtos, cobrindo uma pequena extensão do território provincial. Assim, as mercadorias das vastas regiões do interior continuavam a ser conduzidas pelos tropeiros, que as transportavam pelas estradas precárias até alguma localidade que fosse servida por uma das ferrovias. A partir daí, pelas estradas de ferro, a produção do interior era conduzida às cidades servidas pelos vapores da Companhia Bahiana, que faziam o transporte até a capital. A única exceção era, como se viu, a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, que ligava a produção do sertão, direto à Salvador. O sul da Província, menos desenvolvido economicamente, ficou sem a melhoria na infra-estrutura de escoamento, advinda da ferrovia.

A interligação entre os vapores da Companhia Bahiana e as ferrovias estava funcionando de maneira inadequada, pois as datas de saídas e chegadas tanto dos trens quanto das embarcações a vapor não foram ajustadas para tornar mais ágil o escoamento da produção. Assim, freqüentemente, mercadorias que eram trazidas pelas ferrovias para uma das cidades, servidas pela companhia, tinham que aguardar o dia de chegada do vapor para poderem embarcar com destino à capital. Com o intuito de corrigir essa distorção, o governo da Província exigiu, no contrato assinado com a Companhia Bahiana, no ano de 1889, o estabelecimento de uma segunda linha para Cachoeira, às terças, quartas e sextas, a fim de realizar o tráfego mútuo com a Estrada de Ferro Central⁴⁵⁸. A escolha de Cachoeira, dentre as localidades servidas tanto pelas ferrovias quanto pelos vapores, era em função da importância comercial que essa sempre teve ao longo do século XIX.

⁴⁵⁷ Ver: CARIGÉ, Eduardo. *Op. cit.* e TAVARES, Luís Henrique Dias. *Op. cit.*

⁴⁵⁸ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5025. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 30/01/1889.

O tamanho da empresa, que era motivo de orgulho para o governo e a Província, servia, também, de razão para o empenho em socorrê-la. Afinal, a Companhia Bahiana, no início do ano de 1883, possuía escritórios, pontes, agências, fábricas, depósitos, lanchas e vapores e também empregava entre 540 e 550 pessoas, cujos vencimentos somados eram de 201:009\$302 réis⁴⁵⁹. A informação anterior sobre a mão-de-obra empregada pela Companhia Bahiana datava do ano de 1867 e relatava que eram 415 pessoas, conforme visto no tópico 4.2 do capítulo anterior, ou seja, 16 anos depois, o número de empregados se elevou em torno de 135 pessoas. Isso equivale a uma média aproximada de 8,4 pessoas, empregadas a mais por ano. Um documento, datado de 10 de março de 1884, complementava com as informações sobre os vapores, citando a força em cavalos, o comprimento, a capacidade de transportar passageiros, a marcha média e o consumo de carvão diário. Dados semelhantes aos que constam nas tabelas 25, 26 e 27 do tópico 4.2 do capítulo anterior para o ano de 1867. Abaixo, seguem as tabelas com as informações referentes ao ano de 1884:

Tabela 64: Informações sobre os vapores da navegação costeira (1884).

Nome	Força (cavalos)	Comp. ⁴⁶⁰ (metros)	Passageiros		Marcha ⁴⁶¹ (milhas)	Carvão ⁴⁶¹ (24 hrs.)
			Ré	Proa		
São Salvador	152	63,4	40	60	10	20
Príncipe Grão-Pará	120	67,1	48	60	10	20
Marinho Visconde	107	61,0	46	60	11	11
Caravelas	180	61,0	40	60	11,5	14
São Félix	130	54,9	24	50	11	10
Rio Vermelho	85	45,7	20	40	9	11
Marquês de Caxias	214	68,9	40	60	12	24
Sergipe	-	62,5	40	60	11,5	14

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada em documento. Ver: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5023. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 10/03/1884.

⁴⁵⁹ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Pedro Luiz Pereira de Souza n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 03/04/1883.

⁴⁶⁰ A tabela original que consta no documento traz a medida em pés, que era a medida inglesa de comprimento. Mas, como estamos habituados a trabalhar com a medida em metros, foi feita a conversão para facilitar a compreensão a respeito do tamanho dos navios. Os valores originais em pés foram multiplicados por 0,30480 metros, que é o equivalente a um pé. Os valores que constam na tabela foram aproximados para uma casa decimal.

⁴⁶¹ Aqui trata-se da marcha média em milhas e do consumo de toneladas de carvão a cada vinte e quatro horas.

Tabela 65: Informações sobre os vapores da navegação interna (1884).

Nome	Força (cavalos)	Comp. ⁴⁶⁰ (metros)	Passageiros	Marcha ⁴⁶¹ (milhas)	Carvão ⁴⁶¹ (24 hrs.)
São Francisco	55	41,1	250	10	9
Cachoeirano	85	47,2	300	12	10
Jequitaia	60	43,9	250	11	10
Santo Antônio	45	30,5	200	10	6
Boa Viagem	45	30,5	200	10	6
Dois de Julho	60	41,1	300	10	9
Chata Progresso	20	17,5	100	8	2
Itaparica	-	30,5	200	10,5	6

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada em documento. Ver: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5023. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 10/03/1884.

Assim como ocorreu no procedimento anterior, ao estabelecer uma comparação entre as duas tabelas acima, observa-se que a média de comprimento dos vapores da navegação costeira, de aproximadamente 60,6 metros era bem superior aos vapores da navegação interna, que tinham em média 35,3 metros, o que já era esperado, pois as embarcações das linhas costeiras realizavam viagens mais longas, que chegavam a durar alguns dias e em mar aberto. Isso requeria maior estrutura do vapor o que não ocorria com as embarcações da navegação interna, que faziam o transporte percorrendo menores distâncias, além do que, intercalavam trechos nos mares e nos rios, ideal para embarcações menores.

Em decorrência dessa característica, a força média dos vapores da navegação costeira também era bastante superior aos da navegação interna. Os primeiros, apresentaram uma força média de, aproximadamente, 141,1 cavalos contra apenas 52,9 cavalos das embarcações menores. É perfeitamente compreensível que os barcos maiores necessitem de maior força das máquinas. Já com relação à velocidade média, essa foi, praticamente a mesma, entre os vapores da navegação interna e da costeira.

A capacidade de transporte de passageiros, entretanto, era bem superior na navegação interna, que podia transportar, em média, 225 passageiros

aproximadamente. Nos vapores da navegação costeira, esse número caía para, aproximadamente, 93,5 passageiros. A explicação dava-se pelo fato de que os vapores da navegação costeira, por realizarem viagens mais longas, necessitavam de acomodações melhores o que demandava mais espaço. Por causa disso, a capacidade interna era reduzida em comparação às embarcações das linhas internas que faziam viagens que duravam de quatro a seis horas, não havendo necessidade de possuírem este tipo de acomodação. Apenas existiam cômodos para as senhoras e para os doentes.

O consumo de carvão para cada período de vinte e quatro horas apresentou uma média bem superior para os vapores da navegação costeira, que consumiam, em média, 15,5 toneladas de carvão a cada vinte e quatro horas, enquanto que os vapores da navegação interna consumiam menos da metade, aproximadamente, 7,3 toneladas. A diferença entre os resultados das duas linhas é compreensível, pois os vapores da navegação costeira, por percorrerem distâncias muito maiores, consumiam mais carvão. Além dessas informações citadas e analisadas, também constavam referências ao material de construção, ano de aquisição, lugar e ano de construção e capacidade para carga. Esses dados foram compilados nas tabelas abaixo:

Tabela 66: Informações sobre os vapores da navegação costeira (1884).

Nome	Construção	Aquisição	Lugar e ano (construção)	Capacidade (toneladas)
São Salvador	Ferro	1867	Thames/1864	250
Príncipe Grão-Pará	Ferro	1879	Thames/1879	520
Marinho Visconde	Ferro	1879	Clyde/1879	330
Caravelas	Ferro	1881	Clyde/1881	320
São Félix	Ferro	1881	Clyde/1881	200
Rio Vermelho	Ferro	1868	Sunderland/1868	150
Marquês de Caxias	Ferro	1868	Clyde/1868	400
Sergipe	Ferro	-	Clyde/1882	320

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada em documento. Ver: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5023. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 10/03/1884.

Tabela 67: Informações sobre os vapores da navegação interna (1884).

Nome	Construção	Aquisição	Lugar e ano (construção)	Capacidade (toneladas)
São Francisco	Ferro	1867	Clyde/1867	100
Cachoeirano	Ferro	1874	Sunderland/1868	100
Jequitaia	Ferro	1862	Clyde/1851	50
Santo Antônio	Ferro	1863	Thames/1862	15
Boa Viagem	Ferro	1863	Thames/1862	15
Dois de Julho	Ferro	1862	Stockton/1862	60
Chata Progresso	Aço	1881	Thames/1881	-
Itaparica	Ferro	-	Thames/1882	15

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada em documento. Ver: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5023. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 10/03/1884.

Através das informações sobre o ano de aquisição das embarcações podem ser verificadas a idade delas e a diferença entre o período expansionista e a fase de decadência da companhia. Nas tabelas acima, existem 16 vapores e, embora dois estejam sem a informação sobre o ano de aquisição, observa-se que pertenciam à década de 1880 por causa dos dados sobre o ano de construção. Entre os 14 restantes, oito foram adquiridos na década de 1860, ou seja, no período áureo da empresa. Com relação aos outros seis vapores, três, pertenciam à década de 1870, sendo que dois deles foram adquiridos no último ano deste período, e três, pertenciam ao início da década de 1880. Metade dos barcos da frota pertencia ao período expansionista da companhia o que, também, significava que metade da frota tinha entre 15 e 20 anos aproximadamente.

O patrimônio da empresa apresentava uma frota envelhecida, com apenas uma embarcação construída em aço. Todos os vapores foram construídos na Inglaterra e, apenas três, haviam sido adquiridos com algum tempo de uso, como o São Salvador, que foi construído em 1864 e somente incorporado à Companhia Bahiana em 1867. O Cachoeirano, construído em 1868 e adquirido seis anos depois, e o Jequitaia, que foi comprado pela companhia 11 anos depois de construído. Este último antes havia servido a outra companhia na Grã-Bretanha – fato inclusive relatado por Freyre

(1948: 109) ao tratar de um engenheiro inglês, chamado Stevenson, que trabalhou durante muitos anos no Brasil:

“O engenheiro Stevenson correu meio mundo: não se fixou nem no Brasil nem na Argentina. (...) Mas só morreu Stevenson aos noventa anos, depois de muita viagem, muita aventura, muita experiência por terras estranhas. Talvez nenhuma aventura lhe tenha tocado tanto o sentimento como a surpresa que teve em Penedo: a de se encontrar um dia em repouso (...) a bordo de certo vaporzinho da *Bahia Steam Navigation Company* chamado Jequitaia, que não era senão o *Dumbarton Castle*, no qual, menino de colégio, muitas vezes atravessara o Clyde, entre Glasgow e Greenock.”

Havia a perspectiva de ampliação da frota com a aquisição de um novo vapor, adquirido na Inglaterra, exclusivamente, para a realização da navegação ao porto de Belmonte. Essa perspectiva concretizou-se com a chegada da embarcação Guahy, que foi adquirida no início do ano de 1885. Assim que isso ocorreu, o vapor São Francisco foi remanejado para auxiliar nas outras linhas da navegação costeira que passou a contar com 10 vapores⁴⁶².

Conforme já mencionado nesse trabalho, a companhia possuía uma fábrica em Itapagipe desde 1847 e que estava, no ano de 1885, sob a direção do engenheiro inglês James Thomaz Hunter. Nela, trabalhavam 171 pessoas entre engenheiros, empregados diversos, operários e serventes, destes 169 eram nacionais. Produziam-se engenhos e vapores que eram comercializados, inclusive para as Províncias de Sergipe, Alagoas e Pernambuco. A fábrica, também, contribuía na formação dos funcionários e aprendizes, que adquiriam experiência e, assim, podiam trabalhar, como mecânicos e encarregados de fábricas em outros lugares⁴⁶³. Um exemplo dessa política de

⁴⁶² FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Des. Espiridião Eloy de Barros Pimentel n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 01/05/1885.

⁴⁶³ Idem.

aprendizado e formação dos operários da companhia foi na reconstrução do vapor Marquês de Caxias, como mostra um trecho de um documento reproduzido abaixo⁴⁶⁴:

“Este vapor foi totalmente reconstruído em Itapagipe, com o único fim de conhecer as habilitações dos operários nacionaes, pois se tivesse seguido para a Inglaterra teria sido ali reconstruído em menos tempo e com maior economia, pois durou sua reconstrução 3 annos e importou seu conserto em Rs 181:144\$297, valor pelo qual está este vapor contemplado nas Propriedades fluctuantes: na reconstrução empregaram-se 251 operários de diversos ramos.”

Na citação acima, observa-se a discrepância de habilidade técnica e de recursos entre as oficinas britânicas e as da Companhia Bahiana, mas o aspecto principal é a preocupação com a formação de funcionários, qualificados para proporcionarem à empresa maior autonomia, quando esta necessitasse realizar reparos ou, até mesmo, reconstruir embarcações: prática que, também, era comum nas companhias férreas, em cujas oficinas eram restaurados os trens e construíam-se os vagões. Sendo, outrossim, centros importantes de treinamento de mão-de-obra.

Esse esforço de formação de mão-de-obra local era compreensível, porque a companhia tinha uma enorme dependência da Inglaterra. Tratava-se pelo menos, de uma tentativa de reduzi-la, no que dizia respeito à mão-de-obra. Afinal, a dependência estendia-se por outros setores. Por exemplo, sempre que se necessitava de materiais e equipamentos em geral para a reparação ou manutenção dos vapores, eram encomendados na Inglaterra. Como mostra o trecho abaixo, que trata da aquisição de peças para o vapor Sergipe⁴⁶⁵:

“Este vapor achando-se aqui há pouco mais de um anno, sofreu em novembro próximo passado grossa avaria no machinismo, quando acabava de transpor a barra de Penedo; tornando-se encomendar para Inglaterra, por telegrapha, um novo cilindro e seus pertences visto

⁴⁶⁴ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5023. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 03/03/1885.

⁴⁶⁵ Idem.

não se poder fazer aqui; importará este conserto pouco mais ou menos em Rs 25:000\$000, e o vapor só em Abril poderá de novo prestar serviços, este desastre causou e está causando grandes prejuízos à Companhia visto não ter vapor disponível para fretamentos que lhe tem sido requisitados para transporte de açúcar da Província de Sergipe para esta.”

A dependência, contudo, com relação à mão-de-obra de maquinistas, estava sendo reduzida. Foram encontrados 309 registros de cartas de maquinistas para o período entre 1860 e 1892. Desse total, eram declarados nacionais, 219 e estrangeiros, 90, ou seja, os maquinistas nacionais representaram, nesse período, 70,9% do total. Os dados foram organizados na tabela abaixo, para se ter uma noção melhor de como evoluiu a situação do registro dos maquinistas de máquinas a vapor na Província da Bahia, ao longo de 32 anos do período oitocentista.

Tabela 68: Registro de maquinistas na Província da Bahia (1860-1892).

Ano	Estrangeiros	Nacionais	Ano	Estrangeiros	Nacionais
1860	2	2	1877	2	8
1862	10	1	1878	2	6
1863	2	0	1879	3	13
1864	3	2	1880	0	4
1865	7	10	1881	4	3
1866	7	2	1882	3	1
1867	2	1	1883	0	8
1868	0	2	1884	8	8
1869	0	1	1885	2	15
1870	3	3	1886	0	6
1871	5	6	1887	0	11
1872	0	3	1888	4	17
1873	8	1	1889	5	9
1874	1	6	1890	2	7
1875	1	3	1891	4	14
1876	0	9	1892	0	37
Total (1)	51	52	Total (2)	39	167

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada em documento. Ver: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Governo, Maço 1985. Registro de Cartas de Maquinistas (1860-1892).

É interessante observar, entretanto, que a concentração de estrangeiros era maior nos primeiros anos. Depois, foram diminuindo, gradativamente, indicando que os brasileiros começaram a aprender a operar as máquinas; logo, a presença de estrangeiros, como maquinistas, foi se tornando cada vez menos importante, reduzindo, dessa forma, a dependência da Inglaterra nesse quesito.

Esse documento tratou do registro de maquinistas de máquinas a vapor, em geral, para a Província da Bahia. Foram encontrados, porém, dois documentos que continham os registros de maquinistas nacionais e estrangeiros da Companhia Bahiana⁴⁶⁶. Nesse caso o resultado foi diferente. Foram 55 registros entre os anos de 1860 e 1889; portanto, não contemplando todo o período de existência da empresa, mas serve como uma boa amostragem. Do total, 32 eram estrangeiros e 23 nacionais, o que equivale a 58,2% de estrangeiros e 41,8% de nacionais. Embora os resultados apresentem a maioria, como estrangeiros, a tendência estava se invertendo. A concentração de maquinistas nacionais também aumentava, enquanto a de estrangeiros diminuía no decorrer do tempo. Os números apresentados abaixo são mais explícitos nesse sentido, como mostra a tabela:

Tabela 69: Registro de maquinistas da Companhia Bahiana (1860-1889).

Ano	Estrangeiros	Nacionais	Ano	Estrangeiros	Nacionais
1860	1	1	1873	2	1
1863	2	0	1875	0	1
1864	2	1	1877	4	1
1866	1	0	1878	0	1
1868	1	0	1879	1	3
1869	1	0	1886	0	3
1870	8	2	1887	0	5
1871	1	2	1889	1	0
1872	7	2	-	-	-
Total (1)	24	8	Total (2)	8	15

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada em documento. Ver: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Polícia do Porto, Maços 4995 e 4996. Maquinistas – Cartas de Exames (1840-1889).

⁴⁶⁶ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Polícia do Porto, Maços 4995 e 4996. Maquinistas - Cartas de Exames (1840-1889). Embora os documentos contemplem registros desde 1840, para a Companhia Bahiana só foram encontrados registros a partir de 1860.

A situação da companhia, enquanto isso, só piorava. Devido à administração imprudente de seus dirigentes, sua dívida atingiu, em 1887, o montante de 1.358:100\$000 réis⁴⁶⁷. A tentativa de repor a frota que, no período áureo, chegara a 20 embarcações, levou à nova tomada de empréstimos que, associados aos prejuízos causados pelos naufrágios de alguns vapores, contribuíram para a elevação da dívida. O presidente da Província, ciente do estado financeiro da companhia e da importância dos serviços prestados, ainda antes da dívida atingir esse montante, defendia as subvenções e argumentava⁴⁶⁸:

“É justo reconhecer que a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor presta óptimos serviços. Sem ella lutariam esta e as províncias limítrofes com dificuldades insuperáveis para o transporte de seus produtos.”

A situação era calamitosa, pois a dívida da Companhia Bahiana era enorme: seus vapores encontravam-se em péssimo estado de conservação; do total de 16 embarcações, sete estavam em conserto e suas despesas eram elevadas. Somente com o trabalho de reparações, foram gastos 137:018\$000 réis. Mesmo com a dívida e as despesas com conserto de embarcações, a direção da companhia decidiu não repetir a atitude da antiga administração dos ingleses e pagou dividendos aos acionistas o equivalente a 3\$000 réis por ação. O total de ações emitido era de 12.289 o que resultou num valor final de 36:867\$000 réis⁴⁶⁹.

A companhia possuía muitos funcionários o que contribuía para manter as despesas em patamares elevados. Somente nas embarcações a vapor, o total de tripulantes era de 189 na navegação costeira e 73 nas linhas internas⁴⁷⁰. Normalmente, os vapores possuíam um comandante, um imediato, um contra-mestre, um prático, dois ou três maquinistas (dependendo do tamanho da embarcação), três ou quatro

⁴⁶⁷ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia João Capistrano Bandeira de Mello n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 04/10/1887.

⁴⁶⁸ FALLA que recitou o Pres. da Província da Bahia Pedro Luiz Pereira de Souza n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 09/04/1884. p. 208.

⁴⁶⁹ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5025. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 08/03/1888.

⁴⁷⁰ Idem. Documento datado de 28/02/1889.

marinheiros, quatro moços, três ou quatro foguistas, três ou quatro carvoeiros, um cozinheiro, um despenseiro e criados⁴⁷¹. Os salários dos tripulantes dos vapores, no ano de 1888, somaram 170:987\$680 réis⁴⁷². O número total de tripulantes era de 262; então, a média salarial anual foi de 652\$625 réis aproximadamente, o que equivalia a um salário médio mensal de 54\$385 réis aproximadamente.

No escritório central da companhia, no ano de 1888, trabalharam 25 funcionários, e a soma total das suas remunerações foi de 37:783\$160 réis. Isso significava que a média salarial anual era de 1:511\$326 réis aproximadamente; logo, o salário médio mensal era de aproximadamente 125\$944 réis, ou seja, pouco mais do dobro do que recebiam os tripulantes das embarcações.

Nas oficinas, estaleiros e picadeiros de Itapagipe trabalhavam 185 pessoas, entre engenheiros, sub-chefes, mestres, operários e serventes. A soma dos salários desses funcionários, no ano de 1888, foi de 92:241\$260 réis⁴⁷³. A média salarial anual nesse setor da companhia era de 498\$601 réis o que equivalia a um salário médio mensal de 41\$550 réis em valores aproximados.

Os salários dos engenheiros, sub-chefes e mestres, certamente, eram mais altos, como já demonstrado anteriormente, ao tratar de um outro período da história da empresa. Já a média salarial dos funcionários das oficinas e estaleiros era mais baixa em razão da enorme quantidade de serventes e operários, que eram os profissionais com a menor remuneração dentro da Companhia Bahiana.

Existia, ainda, o pessoal encarregado do serviço do carvão, que cuidava do depósito da companhia e, também, realizava o seu transporte para os vapores, em seis lanchas. Esses funcionários não eram fixos e, portanto, a quantidade variava de acordo

⁴⁷¹ O imediato era uma espécie de vice-comandante, ele substituíva o comandante quando necessário. O prático era o piloto que desenvolveu sua técnica na prática da atividade. O contra-mestre era um substituto do mestre ou do piloto. O moço era o aprendiz de marinheiro. Nas embarcações maiores existiam os foguistas de caldeirinhas. A quantidade final de tripulantes nas embarcações dependia do tamanho delas e de suas necessidades.

⁴⁷² APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5025. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 28/02/1889.

⁴⁷³ Idem.

com as circunstâncias. No ano de 1888, receberam 8:548\$380 réis e a despesa com carvão foi de 122:205\$990 réis⁴⁷⁴, valor que equivalia ao consumo de 6.206,5 toneladas, o que representava um preço médio de 19\$690 réis por tonelada. O carvão, conforme visto ao longo do trabalho, sempre onerou de forma significativa as despesas da Companhia Bahiana. Do total consumido, 2.208 toneladas foram na linha do norte da navegação costeira, 1.554 na linha do sul, 2.263,5, na navegação interna e 181, em Itapagipe⁴⁷⁵.

A despesa da companhia com o material e reparação dos vapores nesse mesmo ano foi de 52:233\$770 réis, montante que foi reduzido com relação ao período crítico da empresa. A despesa, com expedição de telegramas, foi de 3:634\$300 réis e o somatório final das despesas, envolvendo os salários de todos os funcionários, despesas com carvão, reparação dos vapores e os telegramas, durante o ano de 1888, foi de 487:634\$300 réis.

No ano seguinte, seis embarcações da Companhia Bahiana ainda estavam sendo consertadas. Eram elas: Caravelas, Marquês de Caxias, Santo Antônio, Rio Vermelho, Cachoeirano e Jequitaiá. A Companhia Bahiana possuía, no ano de 1888, seis agências no norte, nove, no sul e quatro, nas linhas internas. No norte, havia trapiches em São Cristóvão, Aracajú e Penedo. No Recôncavo, havia armazéns e depósitos nas cidades de Cachoeira, Valença e Nazaré. Além dessas localidades, Salvador, também, possuía trapiches da companhia⁴⁷⁶. Não era, portanto, de se admirar que, embora estivesse passando por um momento de dificuldades, muitos afirmassem que essa companhia era, pelo seu porte, uma das maiores empresas de navegação do Império.

O capital social havia aumentado, chegando a 2.000:000\$000 réis, divididos em 20.000 ações de 100\$000 réis. Desse capital, foram emitidos 1.335:300\$000 réis, faltando 664:700\$000 réis. O ativo da companhia era dividido em 2.023:888\$300 réis

⁴⁷⁴ FALLA que recitou o 1.º Vice-Presidente da Província da Bahia Des. Aurélio Ferreira Espinheira n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 03/04/1889.

⁴⁷⁵ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5025. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 28/02/1889.

⁴⁷⁶ FALLA que recitou o 1.º Vice-Presidente da Província da Bahia Des. Aurélio Ferreira Espinheira n' Abertura da Assembléa Legislativa da mesma província em 03/04/1889.

de material flutuante, 267:641\$010 réis de bens imóveis e 28:437\$600 de utensílios e máquinas. O total em ativos era de 2.319:966\$910 réis. Já os débitos da companhia chegavam a 1.388:885\$868 réis. Esse montante era resultado da soma das dívidas com debêntures, que eram de 904:000\$000 réis e mais outros títulos que chegavam a 75:000\$000 réis e contas correntes, que perfaziam um total de 409:885\$868 réis.

A Companhia Bahiana continuava recebendo de subvenção 283:000\$000 réis, sendo 155:000\$000 réis do governo imperial e 128:000\$000 réis do governo provincial. O superintendente da companhia ressaltava a importância da manutenção do pagamento dessas subvenções para o serviço da navegação a vapor, prestado pela companhia⁴⁷⁷:

“O Governo concedendo uma larga subvenção à Companhia Bahiana facilita a esta o desenvolvimento dos seus serviços e, por consequência, contribui consideravelmente para o interesse do público, que terá todas as vantagens e facilidades nos transportes e comunicações indispensáveis à lavoura, ao commercio, enfim à vida.”

Os preços das passagens para os diversos trechos da navegação interna, no ano de 1888, foram informados sem a distinção das categorias de ré e proa⁴⁷⁸ o que dificulta a comparação com anos anteriores. De qualquer modo, as viagens que tinham como origem ou destino à cidade de Salvador, não tiveram reajustes significativos, se comparados com os valores das passagens de ré, do ano de 1867, vistos na tabela 55 – o último ano que informou os valores cobrados para as diversas viagens da navegação interna.

Estabelecendo uma comparação entre os dados informados sobre aquele ano e os fornecidos na tabela abaixo, observa-se que as passagens de ida na categoria de ré para Cachoeira, Santo Amaro e Taperoá não tiveram qualquer reajuste. Nazaré obteve um aumento de \$500 réis e Valença de 1\$000 réis. Para Itaparica, mantendo as

⁴⁷⁷ Idem.

⁴⁷⁸ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5025. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 12/11/1888.

mesmas características das outras localidades, houve uma redução de \$500 réis, mas, se o valor for comparado com a passagem da categoria de proa, ocorreu um aumento de \$100 réis. A diferença de 21 anos entre as passagens, anteriormente cobradas, e as que vigoraram no ano de 1888, produziram um reajuste insignificante.

Tabela 70: Valores das passagens nos diversos trechos da navegação interna (1888).

Origem	Destino	Preço
Salvador	Vila de S. Francisco e Santo Amaro	2\$000
Salvador	Cachoeira	2\$000
Salvador	Maragogipe	1\$500
Salvador	Valença e Taperoá	4\$000
Salvador	Nazaré	2\$500
Salvador	Jaguaripe	2\$000
Salvador	Itaparica	\$500
Bom Jesus	Santo Amaro	1\$000
Maragogipe	Cachoeira	1\$000
Valença	Taperoá	1\$000
Jaguaripe	Nazaré	1\$000

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada em documento. Ver: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5025. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 12/11/1888.

A estagnação econômica da Província e o controle de preços por parte do governo podem explicar esse comportamento de reajuste cauteloso nas passagens. Afinal, conforme já mencionado em outras ocasiões ao longo desse trabalho, os reajustes nos preços das passagens e dos fretes somente ocorriam com a anuência dos governos provincial e imperial. Naturalmente que, dentro de um contexto econômico desfavorável para a Província da Bahia, o Estado seria mais rigoroso na concessão de reajuste dos valores cobrados.

Em um outro documento, saiu uma relação dos preços das passagens nos diversos trechos da navegação costeira nas linhas do norte e do sul. Os preços

referiam-se tanto a viagens de ida quanto de volta e estavam divididos nas categorias de ré e proa. Abaixo, segue a tabela com as informações sobre a linha do norte:

Tabela 71: Valores das passagens nos trechos da linha do norte (1889).

Origem	Destino	Preço (Ré)	Preço (Proa)
Salvador	Estância	20\$000	10\$000
Salvador	São Cristóvão	24\$000	12\$000
Salvador	Aracajú	28\$000	14\$000
Salvador	Penedo	35\$000	18\$000
Salvador	Maceió	37\$000	19\$000
Estância	São Cristóvão	8\$000	4\$000
Estância	Aracajú	12\$000	6\$000
Estância	Penedo	20\$000	10\$000
Estância	Maceió	30\$000	15\$000
São Cristóvão	Aracajú	5\$000	2\$500
São Cristóvão	Penedo	14\$000	7\$000
São Cristóvão	Maceió	25\$000	12\$000
Aracajú	Penedo	12\$000	6\$000
Aracajú	Maceió	22\$000	11\$000
Penedo	Maceió	12\$000	6\$000

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada em documento. Ver: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5025. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 19/02/1889.

Os valores, apresentados na tabela acima, podem ser comparados com os que constam na tabela abaixo sobre a linha do sul, embora esta esteja incompleta, pois não aparecem as localidades de Barra do Rio de Contas, Alcobaça e Belmonte. Realizando o cálculo de média aritmética, observa-se que o valor médio, cobrado nas passagens para os diversos trechos da linha do sul, foi superior ao referente aos trechos da linha do norte, tanto na categoria de ré quanto na de proa, como já havia ocorrido na ocasião anterior. Na linha do sul, o preço médio da passagem na categoria de ré foi de, aproximadamente, 22\$524 réis, e, na de proa, o preço médio foi de 11\$476 réis. Na

linha do norte, o preço médio da categoria de ré foi de, aproximadamente, 20\$267 réis, enquanto que, na de proa, foi 10\$167 réis.

Tabela 72: Valores das passagens nos trechos da linha do sul (1889).

Origem	Destino	Preço (Ré)	Preço (Proa)
Salvador	Ihéus	20\$000	10\$000
Salvador	Canavieiras	25\$000	13\$000
Salvador	Santa Cruz e P. Seguro	32\$000	16\$000
Salvador	Caravelas	43\$000	22\$000
Salvador	Viçosa	45\$000	23\$000
Salvador	São José	48\$000	24\$000
Ihéus	Canavieiras	8\$000	4\$000
Ihéus	Santa Cruz e P. Seguro	15\$000	8\$000
Ihéus	Caravelas	25\$000	13\$000
Ihéus	Viçosa	30\$000	15\$000
Ihéus	São José	32\$000	16\$000
Canavieiras	Santa Cruz e P. Seguro	9\$000	5\$000
Canavieiras	Caravelas	22\$000	11\$000
Canavieiras	Viçosa	25\$000	13\$000
Canavieiras	São José	27\$000	14\$000
Santa Cruz e P. Seguro	Caravelas	16\$000	8\$000
Santa Cruz e P. Seguro	Viçosa	18\$000	9\$000
Santa Cruz e P. Seguro	São José	20\$000	10\$000
Caravelas	Viçosa	4\$000	2\$000
Caravelas	São José	5\$000	3\$000
Viçosa	São José	4\$000	2\$000

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada em documento. Ver: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5025. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 19/02/1889.

Os valores médios, cobrados nas passagens para os diversos portos de escala da linha do sul, continuavam superiores aos referentes aos trechos da linha do norte o que, conforme já visto anteriormente, era explicado pelas distâncias entre os trechos

da linha do sul que, em média, eram maiores. Durante muito tempo, a adoção dessa política de preços, embora estivesse dentro de uma racionalidade econômica, resultou em um quadro de baixo fluxo de passageiros nos portos da linha do sul.

No mesmo documento, consta uma relação das distâncias de Salvador para cada uma das localidades. A tabela que as apresenta para os portos de escala da linha do norte está completa; porém, conforme já mencionado, a tabela que as apresenta para os portos da linha do sul está incompleta, faltando as localidades de Barra do Rio de Contas, Belmonte e Alcobaça.

Em virtude do documento somente apresentar a relação das distâncias entre Salvador e cada um dos portos de escala, foi necessário fazer uma subtração simples das distâncias de cada localidade respectiva em relação à capital, para saber os demais números, isto é, os que não envolviam a capital. Comparando as informações apresentadas nas tabelas acima com a relação abaixo, chega-se aos trechos mais caros e aos mais baratos, proporcionalmente.

A viagem entre São Cristóvão e Aracajú, que consta na tabela 73, por exemplo, não compensava ser feita nos vapores, pois a distância era muito pequena⁴⁷⁹ e o preço, comparativamente, muito superior aos outros trechos. Muito provavelmente, esse trecho não era utilizado pelas pessoas que se serviam das vias terrestres. Nota-se, entretanto, que havia um equilíbrio entre os diversos trechos, com exceção da viagem entre Estância e Aracajú, que apresentava uma discrepância em relação aos demais.

Na tabela 74, referente às distâncias em milhas dos trechos da linha do sul, também percebe-se um equilíbrio muito grande entre os preços dos diversos trechos. Uma pequena distorção da média dos preços das passagens estava no trecho entre Canavieiras e Santa Cruz, e nos trechos entre Viçosa e Caravelas e Viçosa e São José. Abaixo seguem as duas tabelas:

⁴⁷⁹ Uma milha náutica equivale a 1.852 metros aproximadamente, ou 1,85 quilômetros.

Tabela 73: Distâncias entre os diversos portos da linha do norte e seus respectivos preços médios por milha náutica (1889).

Origem	Destino	Distância	Preço (Ré) ⁴⁸⁰	Preço (Proa) ⁴⁸⁰
Salvador	Estância	140	\$142,9	\$071,4
Salvador	São Cristóvão	187	\$128,3	\$064,2
Salvador	Aracajú	188	\$148,9	\$074,5
Salvador	Penedo	262	\$133,6	\$068,7
Salvador	Maceió	348	\$106,3	\$054,6
Estância	São Cristóvão	47	\$170,2	\$085,1
Estância	Aracajú	48	\$250,0	\$125,0
Estância	Penedo	122	\$163,9	\$082,0
Estância	Maceió	208	\$144,2	\$072,1
São Cristóvão	Aracajú	1	5\$000,0	2\$500,0
São Cristóvão	Penedo	75	\$186,7	\$093,3
São Cristóvão	Maceió	161	\$155,3	\$074,5
Aracajú	Penedo	74	\$162,2	\$081,1
Aracajú	Maceió	160	\$137,5	\$068,8
Penedo	Maceió	86	\$139,5	\$069,8

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada em documento. Ver: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5025. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 19/02/1889.

⁴⁸⁰ Os valores são relativos aos preços médios das passagens por milha. Trata-se de uma divisão do valor total da passagem referente a cada trecho pela distância em milhas no trecho. A média final foi aproximada para uma casa decimal. Estes cálculos foram feitos pelo autor.

Tabela 74: Distâncias entre os diversos portos da linha do sul e seus respectivos preços médios por milha náutica (1889).

Origem	Destino	Distância	Preço (Ré) ⁴⁸¹	Preço (Proa) ⁴⁸¹
Salvador	Ilhéus	120	\$166,7	\$083,3
Salvador	Canavieiras	179	\$139,7	\$072,6
Salvador	Santa Cruz	219	\$146,1	\$073,1
Salvador	Porto Seguro	231	\$138,5	\$069,3
Salvador	Caravelas	315	\$186,1	\$095,2
Salvador	Viçosa	335	\$134,3	\$068,7
Salvador	São José	355	\$135,2	\$067,6
Ilhéus	Canavieiras	59	\$135,6	\$067,8
Ilhéus	Santa Cruz	99	\$151,5	\$080,8
Ilhéus	Porto Seguro	111	\$135,1	\$072,1
Ilhéus	Caravelas	195	\$128,2	\$066,7
Ilhéus	Viçosa	215	\$139,5	\$069,8
Ilhéus	São José	235	\$136,2	\$068,1
Canavieiras	Santa Cruz	40	\$225,0	\$125,0
Canavieiras	Porto Seguro	52	\$173,1	\$096,2
Canavieiras	Caravelas	136	\$161,8	\$080,9
Canavieiras	Viçosa	156	\$160,3	\$083,3
Canavieiras	São José	176	\$153,4	\$079,5
Santa Cruz	Porto Seguro	12	-	-
Santa Cruz	Caravelas	96	\$166,7	\$083,3
Santa Cruz	Viçosa	116	\$155,2	\$077,6
Santa Cruz	São José	136	\$147,1	\$073,5
Porto Seguro	Caravelas	84	\$190,5	\$095,2
Porto Seguro	Viçosa	104	\$173,1	\$086,5
Porto Seguro	São José	124	\$161,3	\$080,7
Caravelas	Viçosa	20	\$200,0	\$100,0
Caravelas	São José	40	\$125,0	\$075,0
Viçosa	São José	20	\$200,0	\$100,0

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada em documento. Ver: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5025. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 19/02/1889.

⁴⁸¹ Os valores são relativos aos preços médios das passagens por milha. Trata-se de uma divisão do valor total da passagem referente a cada trecho pela distância em milhas no trecho. A média final foi aproximada para uma casa decimal. Estes cálculos foram feitos pelo autor.

Abaixo, constam duas tabelas sobre os fretes de algumas mercadorias para os trechos das linhas do norte e do sul. Conforme procedimento já adotado em ocasiões anteriores, foram selecionados os produtos mais destacados na economia da Província da Bahia oitocentista e o boi. Acrescentando os preços dos fretes do cavalo ou burro, por se tratarem de animais representativos no contexto da análise econômica da Província, no século XIX, devido a sua função de meio de transporte. Os preços dos fretes estão relacionados às viagens dos respectivos trechos para Salvador.

Tabela 75: Fretes de algumas mercadorias na navegação costeira (1889).

Trechos	Algodão (kg.)	Açúcar (kg.)	Cacau (60 kg.) ⁴⁸²	Café (60 kg.) ⁴⁸²
Estância ⁴⁸³	\$030	\$020	\$950	\$850
Aracaju ⁴⁸³	\$032	\$020	\$950	\$850
Penedo ⁴⁸³	\$034	\$020	\$950	\$850
Ilhéus	\$017	\$010	\$800	\$720
Canavieiras ⁴⁸³	\$022	\$012	\$950	\$850
São José ⁴⁸³	\$028	\$015	\$240	1\$100

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada em documento. Ver: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5025. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 19/02/1889.

Tabela 76: Fretes de algumas mercadorias na navegação costeira (1889).

Trechos	Couro (unidade)	Fumo em folha (kg.)	Boi (unidade)	Cavalo ou burro (unidade)
Estância ⁴⁸³	\$350	\$028	5\$000	20\$000
Aracaju ⁴⁸³	\$400	\$030	6\$000	28\$000
Penedo ⁴⁸³	\$500	\$035	8\$000	35\$000
Ilhéus	\$320	\$022	5\$000	20\$000
Canavieiras ⁴⁸³	\$400	\$029	6\$000	25\$000
São José ⁴⁸³	\$500	\$035	8\$000	43\$000

Fonte: Tabela desenvolvida pelo autor baseada em documento. Ver: APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5025. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 19/02/1889.

⁴⁸² O cacau e o café tiveram o preço dos seus fretes utilizando como medida os sacos de 60 quilogramas.

⁴⁸³ O preço do frete para Estância é o mesmo de Espírito Santo. O frete de Aracaju é o mesmo de São Cristovão. O frete de Penedo é igual ao de Maceió. Na linha do sul, o preço do frete de Canavieiras é igual ao de Santa Cruz e Porto Seguro. O frete de São José é o mesmo de Caravelas e Viçosa.

Observando os valores cobrados nos fretes das mercadorias acima mencionadas e comparando com os dados dos anos de 1867 e 1868, que constam das tabelas 48, 49 e 50, do tópico 4.4, percebe-se que, praticamente, não houve qualquer reajuste em pouco mais de 20 anos. Alguns preços sofreram pequenas variações para mais ou para menos, sem, contudo, significar nenhuma alteração de relevância, ou seja, o que se verificou no comportamento dos preços das passagens, repetiu-se nos fretes das mercadorias – apenas reajustes tímidos e cautelosos, fruto de acordos entre a Companhia Bahiana e os governos provincial e imperial. A melhor explicação para essa política baseia-se no cenário econômico desfavorável, iniciado desde o fim da Guerra do Paraguai que inibiu tentativas de elevação dos preços, os quais poderiam resultar num arrefecimento ainda maior do tráfego de cargas e passageiros nas diversas linhas.

Com o fim dos contratos celebrados pela Companhia Bahiana com o governo imperial e o provincial, no ano de 1889, houve uma redução nos valores pagos de subvenção em 28:000\$000 réis. A regularização do pagamento necessitava da renovação contratual, o que ocorreu, de imediato, com o governo imperial. Com a presidência da Província da Bahia houve a aceitação de um pedido de prorrogação do prazo por três meses, enquanto eram negociados os termos do novo contrato.

Esta redução no montante do subsídio, pago à empresa, teve uma resposta rápida do gerente da Companhia Bahiana. Em correspondência endereçada ao presidente da Província, ele protestou veementemente e argumentou:

“O Governo concedendo uma larga subvenção à Companhia Bahiana facilita à esta o desenvolvimento dos seus serviços e, por consequencia, contribue consideravelmente para o interesse do publico, que terá todas as vantagens e facilidades nos transportes e communicações indispensaveis à lavoura, ao commercio, enfim à vida. Sobrecarregar a Companhia de onus por um contracto celebrado entre ella e o governo, diminuir a cifra das subvenções anteriores, é intorpecer-lhe os movimentos, diffcultar-lhe a situação, e, portanto, diminuir tambem as vantagens de que o publico tem necessidade e

possa gosar. A Companhia Bahiana quizéra poder satisfazer as suas innumeras necessidades somente com as suas receitas proprias, dispensando as subvenções e favores que o Governo lhe concede. Ella não estaria assim sujeita à censura e exigencias de todos, sobretudo d'aquelles que nada entendem de materias como a de que se trata. Infelizmente não lhe é possível obter essa liberdade e necessita para poder servir ao publico que o Governo a auxilie com uma subvenção que ajude a satisfazer as suas necessidades.”⁴⁸⁴

Essa citação é bastante pontual, porque primeiro, o gerente repete um argumento proferido reiteradas vezes por outros membros da Companhia Bahiana ao longo da sua história, de que a subvenção é necessária, até mesmo essencial para a sobrevivência da empresa, o que, de fato, foi comprovado durante a análise da trajetória da companhia; porém, o que se observa é que, mais de quarenta anos depois do início do pagamento de subvenções, que começou com a Companhia Bonfim, a dependência ainda era visível.

Isso permite concluir que o desenvolvimento econômico regional não foi suficiente para proporcionar melhorias no tráfego de cargas e passageiros nas diversas linhas, que pudessem levar a empresa a sobreviver, exclusivamente, de suas receitas, como deveria acontecer após um determinado tempo de maturação do negócio. Afinal, a idéia de auxílio financeiro a uma empresa, através de subsídios baseia-se na contribuição para o seu fortalecimento, até o momento em que ela não mais dependa dessa ajuda. Naturalmente, espera-se que esse período de auxílio pecuniário não se estenda por muitos anos.

Outra questão interessante, abordada no documento, diz respeito às exigências que o governo fazia para subsidiar a empresa. Essas exigências estavam relacionadas à obrigatoriedade de realização de determinado número de viagens para as diversas localidades, realização de obras de melhoramentos, como construção de pontes para embarque e desembarque de cargas e passageiros, dentre outras. O governo visava

⁴⁸⁴ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5025. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 28/02/1889.

com isso a preservar o caráter público do serviço, cujo objetivo era a integração regional e a promoção do desenvolvimento econômico em várias regiões da Província da Bahia, assim como objetivava intensificar as relações comerciais com as Províncias vizinhas, principalmente Sergipe e Alagoas.

Essa busca pela preservação do caráter público do serviço, muitas vezes, colidia com os interesses privados da direção da empresa. O desempenho econômico da linha do sul e as posturas opostas da administração da empresa e do governo ilustram bem essa dualidade de interesses. A análise gerencial dos diretores da companhia levava à conclusão, como se viu, de que a linha do sul deveria ser abandonada em razão dos constantes resultados ruins apresentados. Em contrapartida, os excelentes resultados, apresentados pela linha do norte, estimularam-nos a ampliar o número de viagens, inclusive, acima do que estava estabelecido no contrato.

Para os objetivos estratégicos do governo provincial não era interessante abandonar a região sul; pelo contrário, era fundamental estimular o seu desenvolvimento econômico. Em muitas ocasiões, o Estado cedeu às pressões da direção da empresa e permitiu a redução no número de viagens para essa linha; mas não aceitou a proposta de seu abandono. Isto acarretou dificuldades financeiras para a Companhia Bahiana, que tinha de equilibrar uma linha deficitária com os bons resultados das outras; por isso, o gerente reclamou da falta de liberdade e das exigências. O interesse do governo, no entanto, era legítimo; pois, de outra forma, estaria beneficiando, apenas, a companhia em detrimento de toda uma população que habitava o sul da Província.

O governo recuou diante das pressões da direção da companhia em razão de sua situação e aumentou a subvenção para 135:000\$000 réis; mas, em troca, aumentou as exigências. No novo contrato, assinado em primeiro de outubro de 1889, passou a exigir que o vapor, que estivesse realizando o serviço da linha de Santo Amaro, fosse obrigado a parar nas localidades de Bom Jesus e no Instituto Agrícola; também

acrescentou que, quando o contrato completasse seis meses em vigor, a companhia teria de acrescentar mais uma viagem para Nazaré⁴⁸⁵.

Outra exigência do contrato era a construção de uma ponte para ligar a margem direita do rio Paraguassú ao porto da cidade de Maragogipe. Essa medida tinha o objetivo de promover a substituição da chata que fazia o serviço de transporte no local. A exigência, com relação à duração das viagens na navegação interna, também se tornou um pouco mais rigorosa nas linhas de Cachoeira e Itaparica, reduzindo, em uma hora, os prazos máximos anteriores para realizá-las.

Apesar do aumento da subvenção, a situação da Companhia Bahiana não melhorou com o passar dos anos; pelo contrário, piorou ainda mais. Em 1893, os problemas já conhecidos, como a má qualidade do serviço prestado e o péssimo estado de conservação das embarcações, eram o motivo da fala proferida pelo deputado Francisco Bulcão:

“(...) resulta que o serviço da navegação a vapor até hoje tem sido pessimo, desgraçado mesmo sendo uma grande verdade o que aqui foi dito, há pouco tempo, pelo ilustre Sr. Deputado Antonio Bahia, que este serviço por parte da Companhia Bahiana tem attingido o supra-summa (sic) do ruim. (...) A Companhia Bahiana serve muito mal ao publico; todo o seu material está imprestavel e arruinado; os seus vapores são uma constante ameaça à vida dos passageiros, alem dos incommodos por que pressam (sic) pela demora das viagens e irregularidades que se dão no serviço.”⁴⁸⁶

No ano seguinte, preocupado com a situação calamitosa da companhia e com a má qualidade do serviço prestado, o deputado Ramiro de Azevedo solicitou um novo aumento para a subvenção que, então, passaria de 135:000\$000 réis para 200:000\$000

⁴⁸⁵ APEB. Seção Colonial e Provincial. Série: Viação Transportes Fluviais e Marítimos, Maço 5025. Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Documento datado de 30/01/1889.

⁴⁸⁶ APEB. Annaes da Camara dos Deputados da Bahia. Sessões do anno de 1893. Vol. 4. Bahia: Typographia do Diario da Bahia, 1893. p.19/20.

réis. Diante dos protestos da maioria dos deputados, indagou o deputado Rodrigues Teixeira, defendendo-o:

“Como é que querem que se melhore o serviço da Companhia Bahiana contra a qual todos clamam ?”⁴⁸⁷

A explicação era de que, embora a companhia tenha sido contemplada com alguns aumentos na subvenção, eles nunca foram realmente significativos a ponto de ajudarem a resolver seus problemas financeiros. O que, obviamente, não era verdade, pois, na maioria das vezes, os resultados do tráfego foram positivos, e isto ocorreu, justamente, por causa do pagamento dos subsídios governamentais. Ora, se os resultados eram positivos, o valor pago pela subvenção não era insuficiente para atender às necessidades da Companhia Bahiana; assim, o deputado Salvador Pinto criticou a postura dos dois colegas que defendiam mais um aumento de subvenção para a Companhia Bahiana, argumentando:

“Não é isto que fará com que a Companhia Bahiana melhore o seu serviço, sabem-n’o todos; quem o poderá fazer é o governo obrigando-a a cumprir a letra do contracto, fazendo-a respeitar melhor os seus compromissos, e ao mesmo tempo zelar, como lhe cumpre, pela vida dos que veem-se na contingencia de servirem-se dos seus desgraçados meios de transporte.”⁴⁸⁸

Acrescentou, inclusive, uma história incrível que retratava o estado lastimável que, de fato, encontrava-se a companhia:

“Até o carvão já tem faltado à bordo, e faltou por tal forma em um d’estes ultimos dias, que os passageiros não se puderam conter e, para não ficar parados nas proximidades de Itaparica, em alto mar, sem recursos outros, si não alli permanecerem até que d’esta capital enviassem-lhes soccorros, quero dizer, um pouco de carvão, viram-se

⁴⁸⁷ APEB. Annaes da Camara dos Deputados da Bahia. Sessões do anno de 1894. Vol. 4. Bahia: Typographia do Diario da Bahia, 1894. p.107.

⁴⁸⁸ Idem.

obrigados a quebrar cadeiras, caixões, etc. para poderem ter combustível capaz de trazê-los até o ancoradouro.”⁴⁸⁹

Para piorar a situação dos defensores do aumento da subvenção para a Companhia Bahiana, a história foi confirmada pelo próprio deputado Rodrigues Teixeira. Sua réplica, então, foi pífia, limitando-se a dizer:

“Foi um descuido. Fazemos o contracto com ella, si, porventura, provar mal para o anno vindouro...”⁴⁹⁰

O problema residia no fato de que, constantemente, a direção da companhia solicitava aumento da subvenção, redução no número de viagens, isenção de impostos, como se viu ao longo desse trabalho; porém, os resultados, salvo no período áureo da empresa, jamais foram satisfatórios. Nos últimos anos, então, somente pioraram consideravelmente. O deputado Salvador Pinto, por saber disto, interrompeu seu colega parlamentar, clamando exaltado:

“Há quatro annos é esta a linguagem que ouço, nesta casa, de alguns srs. Deputados, e a cousa continua no mesmo pé, para não dizer muito e muito peor.”⁴⁹¹

Dessa vez, não se registraram mais argumentos dos defensores da Companhia Bahiana. A maioria dos deputados decidiu, por fim, rejeitar a proposta de aumento da subvenção. Para a companhia que já se encontrava numa situação extremamente difícil, pois estava endividada, com vários dos seus vapores em péssimo estado de conservação, prestando um serviço de má qualidade e, com a imagem desgastada perante a opinião da sociedade baiana, a rejeição do pedido de novo aumento do auxílio financeiro que recebia dos cofres públicos, foi a gota d'água. Seu conselho administrativo entendeu que, diante das circunstâncias, seria melhor vendê-la para a Companhia Lloyd Brasileiro, que estava demonstrando interesse em adquiri-la.

⁴⁸⁹ Ibidem. p.108.

⁴⁹⁰ Ibidem.

⁴⁹¹ Ibidem.

Essa companhia foi fundada em 1890, por um oficial da marinha chamado, Artur Silveira, o Barão de Jaceguai, que incorporou, a princípio, quatro linhas menores já existentes, um estaleiro e uma fundição. Começou a operar com 64 vapores e não demorou a assegurar o monopólio de todo o tráfego costeiro⁴⁹². De fato, no ano de 1894, ele ampliou o patrimônio de sua empresa, incorporando a Companhia Bahiana que se tornou uma seção sua, deixando, portanto, de ser uma empresa autônoma, como relatou o governador da Bahia Joaquim Manuel Rodrigues:

“Continua no serviço da navegação costeira e do recôncavo do Estado a Companhia Bahiana de Navegação, que ultimamente passou a ser uma secção da Companhia Lloyd Brasileiro (...)”⁴⁹³

Dessa forma, encerra-se a história da Companhia Bahiana de Navegação a Vapor, como uma empresa autônoma. A partir de então, ela passou a ser uma seção da Companhia Lloyd Brasileiro até o ano de 1905, quando foi adquirida pelo governo do Estado da Bahia.

⁴⁹² MONT’ALEGRE, Omer. *Op. cit.*, p.274.

⁴⁹³ Relatório apresentado pelo Governador da Bahia Dr. Joaquim Manuel Rodrigues Lima no ano de 1894. p. 48.

CONCLUSÃO

A falta de infra-estrutura adequada para o escoamento da produção devido à precariedade das vias terrestres e aos pequenos trechos navegáveis dos rios era um entrave ao desenvolvimento da economia da Província da Bahia. A necessidade de tornar mais eficiente o transporte das mercadorias e melhorar as comunicações entre suas diversas regiões foram os principais fatores para o surgimento da Companhia Bahiana de Navegação a Vapor ainda na primeira metade do século XIX. O período de instabilidade política por que o país atravessava com insurreições, em várias partes do território nacional, também pode ser apontado como um motivo para o seu aparecimento. O poder central necessitava tornar mais rápidas, seguras e eficientes suas comunicações com as diversas províncias, através do envio de correspondências, relatórios, jornais; enfim, informações dos seus atos, assim como transportar tropas, quando fosse necessário, com o intuito de preservar a ordem institucional e fortalecer a unidade do país. Desse modo, foi criada a Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor e incentivada a criação de outras companhias de cunho regional para serem auxiliares do governo nessa tarefa.

A primeira Companhia Bahiana, entretanto, fracassou na tentativa de empreender a navegação a vapor na Província da Bahia. Os fatores, apontados para esse insucesso, foram a má administração por parte dos seus dirigentes que resultou na diminuição do seu patrimônio e na precariedade dos serviços prestados, o contexto econômico provincial desfavorável e, principalmente, a ausência do pagamento de uma subvenção governamental.

O cenário econômico da Província da Bahia, por sua vez, foi adverso durante a maior parte do século XIX, situação que, sem dúvida, dificultou o desenvolvimento da Companhia Bahiana e de suas congêneres. A decadência da economia açucareira foi o principal fator responsável por esse cenário que, também, sofreu a influência do fraco mercado interno devido à base escrava de sua mão-de-obra e ao baixo poder aquisitivo da maioria de sua população livre, da pauta de exportações pouco diversificada e da falta de infra-estrutura nas vias de comunicação terrestres e fluviais.

Essas demandavam obras de melhoramentos, para que pudessem tornar mais eficientes as relações comerciais entre as diversas regiões da Província; porém, os recursos do governo eram exíguos o que dificultava a realização dessas benfeitorias. Para aumentá-los, o governo tributava, principalmente o setor exportador, o que contribuía para arrefecer, ainda mais, o comércio. Diante desse quadro, sem o auxílio de uma subvenção governamental e ainda sendo má administrada por seus dirigentes, a primeira Companhia Bahiana prestou um péssimo serviço e teve seu contrato rescindido pela presidência da Província, resultando na sua falência.

Após o fracasso da primeira Companhia Bahiana, coexistiram durante alguns anos, na Província da Bahia, duas companhias de navegação a vapor: a Bonfim e a Santa Cruz. A primeira, surgiu em 1847, adquirindo as embarcações da antiga Companhia Bahiana, mas nunca possuiu recursos adequados para realizar um empreendimento do porte de uma empresa de navegação a vapor. Afinal, como foi demonstrado ao longo do trabalho, era um empreendimento que necessitava de um volume bastante significativo de capitais devido ao preço das embarcações, número de funcionários necessários, altos custos para a manutenção da companhia e renovação da frota, além de investimentos razoáveis em oficinas, trapiches e pontes. Sucumbiu, então, por não possuí-los e, ainda, por ter enfrentado uma conjuntura desfavorável, pois durante a sua curta existência, a Província da Bahia sofreu com a epidemia de cólera-morbo e enfrentou uma seca avassaladora, que durou quatro anos.

É de se recordar que a Companhia Santa Cruz iniciou suas atividades em 1854 com duas grandes vantagens: a primeira, foi receber subvenções provinciais e imperiais, por realizar o serviço para além das fronteiras da Bahia. A segunda, por ser administrada pelo coronel Antônio Pedrozo de Albuquerque, que possuía uma das maiores fortunas da região e, principalmente, por contar com grande prestígio no meio político local; porém, mesmo assim, em virtude do contexto econômico desfavorável, principalmente por causa dos efeitos da epidemia de cólera-morbo e da seca, outrossim, da falta de recursos necessários para enfrentar esse cenário, a empresa não resistiu.

O contexto econômico da Província da Bahia, que se mostrou tão adverso às companhias de navegação a vapor, não se resumiu à influência de fatores, como a seca ou uma epidemia grave. Afinal, esses eram acidentais, não se constituindo, portanto, em parte integrante da estrutura vigente. O que comprometeu o cenário por um período mais longo foi o declínio da cultura açucareira que, por muito tempo, impulsionou o desenvolvimento nacional e regional, sem que surgisse nesse panorama, um substituto da mesma importância. Somado a esse quadro, após o fim do tráfico de escravos, a Província estava perdendo mão-de-obra escrava para a economia cafeeira do sul do país, que se tornara o novo motor do crescimento econômico brasileiro oitocentista.

Além desses fatores, o mercado interno mostrava-se muito fraco por motivos vários, dentre os quais, têm destaque: tratar-se de uma economia escravista e, portanto, pouco monetarizada, além de pouco diversificada em sua estrutura de produção e sem vias de comunicação ágeis e eficientes; outrossim, por ser influenciada pelas crises que afetavam não somente à sua economia, mas de todo o país, como a crise financeira de 1857 e a de 1864, por exemplo. O fraco mercado interno mostrava sua face mais aguda no sul da Província da Bahia, onde a maioria das localidades possuía economias incipientes, mas que necessitavam do serviço dos vapores para o transporte mais eficaz de suas mercadorias e, assim, poderem vislumbrar a possibilidade de saírem da condição de atraso em que se encontravam.

Diante de uma economia com essas características, revestia-se, de importância primordial, a necessidade de uma companhia de navegação a vapor receber subvenção governamental para auxiliar a sua consolidação. O pagamento de subvenção, conforme foi demonstrado ao longo do trabalho, mostrou-se essencial às empresas do ramo de navegação a vapor. As companhias que não contavam com esse tipo de apoio governamental, perdiam credibilidade no mercado de ações, pois os acionistas duvidavam de sua viabilidade. Essa afirmação foi corroborada, quando a primeira Companhia Bahiana e a linha de navegação a vapor do litoral da cidade de Salvador, implementada pela segunda Companhia Bahiana, inviabilizaram-se pela falta de auxílio pecuniário do Estado.

Conforme se mostrou no decorrer desse trabalho, o pagamento de subvenções, embora apresentasse benefícios às companhias, não era consenso dentro do governo, existindo vozes discordantes. Os empresários que administraram tanto a Companhia Bahiana, quanto as empresas Bonfim e Santa Cruz, não obtiveram facilidades para conseguir esse auxílio e, muito menos, para receber os reajustes, constantemente, pleiteados.

Nem mesmo, quando a Companhia Bahiana teve na sua administração personalidades do cenário regional, como o Barão de São Lourenço ou Joaquim Pereira Marinho, percebe-se qualquer tipo de favorecimento ou de facilidade para receber mais recursos dos cofres públicos. Esse argumento foi reforçado com a constatação de que nem o Visconde de Mauá, nem tampouco a Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor receberam recursos sem que houvesse vozes discordantes. Registra-se, no trabalho, que alguns ministros do Império manifestaram-se contra o auxílio financeiro governamental.

Apesar dessa dicotomia de opiniões, normal numa monarquia parlamentar, as subvenções foram pagas e reajustadas comedido, mas, na maioria das vezes, as solicitações e pressões dos empresários não foram suficientes para obterem êxito, ou seja, os reajustes das subvenções, quando ocorreram, na maior parte dos casos, não foram no momento em que se deram as solicitações ou pressões por parte dos empresários. Mesmo quando os reajustes aconteceram, freqüentemente, o governo também aumentava as suas exigências, fosse quanto ao número de viagens para determinada linha ou localidade, ou na determinação de construção de uma ponte, ou outros melhoramentos complementares.

Convém lembrar que, quando a Companhia Bahiana solicitava a redução no número de viagens para uma determinada linha, considerada anti-econômica, o governo ao atender a reivindicação, imediatamente, reduzia o valor pago a título de subvenção. Essas ações e reações representavam o nível das relações entre os governos provincial e imperial e a Companhia Bahiana sempre pautadas pela

observância de acordos, debates, discussões, não se identificando nenhum tipo de favorecimento à empresa sem uma contrapartida para o Estado.

A questão relativa aos preços praticados nas passagens e nos fretes das Companhias Bahiana, Bonfim e Santa Cruz, mostrou, continuamente, a forte presença arbitral do Estado, pois, em nenhum momento qualquer das empresas teve autonomia para decidir os valores que cobraria, pois seriam decididos de comum acordo com o governo provincial e/ou imperial.

O episódio que retratou a exceção, foi o que excluiu a direção da Companhia Santa Cruz da decisão sobre os preços a serem cobrados, ficando a cargo exclusivo do governo em 1857; porém, é preciso frisar, tratou-se de uma excepcionalidade. O que normalmente acontecia era a determinância desses valores, como resultado da discussão entre a companhia e o governo, tendo, como base, a demonstração das despesas específicas para cada linha e suas respectivas previsões de fluxo de passageiros e cargas, conforme demonstrado no caso do trecho de Itaparica, e, finalmente, uma solução final acordada por ambas as partes.

Apesar das inúmeras dificuldades pelas quais passaram, as Companhias Bahiana, Bonfim e Santa Cruz representaram uma contribuição para o incremento das relações comerciais nas diversas localidades assistidas por seus vapores. Percebe-se que isto pôde ser demonstrado em inúmeras ocasiões, principalmente, nos registros de aumento absoluto dos valores auferidos com o movimento de cargas e passageiros. Afinal, se a companhia não lograva obter resultados positivos sem o pagamento das subvenções, isso não significava que o tráfego de cargas e passageiros, necessariamente, estivesse sendo reduzido. O que se conclui é que ocorria um crescimento pífio, abaixo do esperado, na maioria das vezes, enquanto as despesas permaneciam em nível elevado. Isso levava a Companhia Bahiana, por exemplo, a depender, constantemente, das subvenções para a composição de um saldo positivo; mas, através de uma visão geral sobre o desempenho de cada linha, nota-se que havia melhoria, com exceção dos períodos de crise mais profunda, como a seca, a epidemia

de cólera-morbo, as crises financeiras de 1857 e 1864, e a crise mundial de 1873, agravadas na Bahia pela peste da cana-de-açúcar.

Um fato que demonstra, em particular, a contribuição da navegação a vapor na dinamização da economia regional foi o crescimento lento e gradativo do movimento do tráfego nos portos do sul. A princípio, nenhuma companhia queria se comprometer a realizar mais do que uma viagem por mês. A direção da Companhia Bahiana chegou a propor a extinção das viagens para a região sul da Província; porém, ao fim da fase áurea da companhia, essa linha já dava sinais de crescimento, alcançando o patamar de 20 viagens anuais, embora atravessando as dificuldades da conjuntura desfavorável, como se viu, em razão da Guerra do Paraguai, das desvalorizações cambiais e do endividamento da companhia.

Com exceção do serviço da navegação a vapor, prestado no rio São Francisco, na Província de Alagoas e na linha do litoral da cidade de Salvador, os demais trechos operados, principalmente no período da Companhia Bahiana, registraram melhoria nas suas relações comerciais e, conseqüentemente, na dinâmica de suas economias internas. As manifestações dos órgãos representativos do comércio e da população e o tom favorável dos relatórios governamentais, inseridos nesse trabalho, são expressivos na avaliação positiva do serviço prestado pela navegação a vapor e, em especial, a Companhia Bahiana em determinados períodos.

Um outro fato que reforça essa contribuição da navegação a vapor e, em particular, da Companhia Bahiana, estava relacionado às freqüentes listas com coletas de assinaturas de habitantes de diversas localidades, solicitando à empresa que os vapores chegassem até seus portos. O interesse demonstrado por diversas vilas de serem contempladas pelas embarcações da companhia, apresentando, inclusive, números sobre suas produções internas, volumes de comércio, quantidades de habitantes, como exemplificado no caso da vila de Alcobaça, somente corroboram a hipótese de que as economias das localidades, servidas pelos vapores, foram beneficiadas.

Se os resultados do tráfego não foram mais evidentes, ou mais significativos, isso pode ser atribuído não somente a questões relacionadas ao cenário econômico desfavorável, mas também às condições precárias das vias terrestres, que eram responsáveis por conduzir a produção do interior da Província para os portos atendidos pelos vapores. Afinal, como se viu, por se encontrarem em péssimas condições, essas vias serviam de obstáculo a qualquer possibilidade de maior incremento comercial das regiões, assistidas pela Companhia Bahiana.

A fraca presença das ferrovias na Província também contribuiu para dificultar o serviço da empresa. Os investimentos ficaram concentrados, em sua absoluta maioria, na região sul do país, em virtude do desenvolvimento da economia cafeeira. Restando à região norte e à Província da Bahia, em particular, uma participação ínfima na totalidade dos quilômetros de estradas de ferro no Brasil. Se houvesse maiores recursos empregados em ferrovias na Bahia, os resultados alcançados, certamente, seriam superiores.

Acrescenta-se a esses problemas de ordem estrutural um fator que, igualmente, contribuiu para os baixos resultados obtidos. A má administração e o excesso de otimismo dos empresários diante do cenário que se apresentava em certos momentos da trajetória da empresa: os limites discutíveis da ampliação da frota da companhia diante dos primeiros resultados favoráveis; a expansão desmesurada do número de linhas e portos atendidos, sem o respaldo da subvenção necessária e adequada ao fornecimento do serviço; a negligência com relação à manutenção das embarcações, diante de uma conjuntura financeira difícil, a temeridade de não-pagamento de dividendos aos acionistas, da estratégia equivocada da manutenção de dois escritórios administrativos, sendo um, em Londres e outro, em Salvador. O peso do endividamento da empresa, sem a contrapartida dos resultados auferidos no desempenho das diversas linhas, que, embora estivessem melhorando, não correspondiam aos investimentos feitos.

Além disso, agravava o quadro, o comprometimento de boa parte das despesas em moeda britânica, como a aquisição do carvão, que era importado, a manutenção do

escritório e direção da companhia em Londres que, também, apresentavam seus custos em libras esterlinas, e as despesas pela presença de funcionários ingleses na companhia. O caso do carvão, por exemplo, era emblemático, pois seus custos elevados representaram um problema para as principais companhias de navegação a vapor do Brasil, conforme foi mencionado ao longo do trabalho. A questão do câmbio, constantemente desvalorizado, contribuiu para que as despesas em moeda estrangeira permanecessem em patamares elevados, sem que o aumento das receitas compensasse em moeda nacional.

Os interesses das elites agrárias ligadas ao setor exportador e sua influência sobre o governo central também prejudicaram o desempenho da Companhia Bahiana, pois, em alguns documentos, citados no decorrer do trabalho, surgiram queixas desde a época da Companhia Santa Cruz, tanto por parte de representantes da empresa, quanto da Associação Comercial, de que havia privilégios para as companhias de navegação a vapor estrangeiras que faziam o trajeto de longo curso, estendidos somente à Companhia Brasileira, embora esta fosse restrita à cabotagem.

Isso devido ao fato de que o escoamento da produção nacional para os mercados externos se dava, na sua maior parte, pelos vapores das companhias estrangeiras. A Companhia Brasileira, além da função política de colaborar para a unificação do país em torno da autoridade do poder monárquico, operava em toda a costa, sendo o mais eficiente elo de ligação entre a produção econômica brasileira de exportação e as embarcações estrangeiras. Os privilégios que lhes eram dados consistiam em usufruir da primazia nos processos de embarque e desembarque de mercadorias, além da isenção de tributos e da pouca exigência de requisitos burocráticos, tais como apresentação de documentos e assinaturas de papéis na alfândega e na polícia do porto.

Em suma, as Companhias Bonfim, Santa Cruz e, principalmente a Bahiana, foram alcançadas pelas instabilidades econômicas e pela decadência que atingiu a Província da Bahia e suas circunvizinhas. Situação agravada por más administrações, excesso de otimismo por parte dos seus empresários e falta de investimentos

governamentais na infra-estrutura regional. Somadas a isso, acrescentem-se as crises de ordem internacional, enfrentadas pelo país, pelo lento crescimento econômico das localidades servidas pelos vapores, ficando muito aquém do montante de investimentos realizados para a sua operacionalização e, ainda, o favorecimento à grande navegação de cabotagem nacional e, principalmente, a de longo curso, que era primordialmente de bandeira estrangeira.

A história da Companhia Bahiana e das empresas que, por um breve período, a substituíram, sem dúvida, esteve diretamente relacionada a alguns dos momentos mais importantes da história econômica da Bahia e do Brasil durante o século XIX. Acredita-se, portanto, que o estudo de sua trajetória contribuirá para uma melhor compreensão, não somente do cenário baiano, mas, principalmente, da história dos transportes no Brasil, ao longo do oitocentos. Por certo, enriquecerá com informações, análise e sua interpretação, o estudo desse setor de atividades, podendo auxiliar estudiosos que se disponham a pesquisar o desenvolvimento da navegação a vapor em outros locais desse imenso país.

FONTES MANUSCRITAS E IMPRESSAS:**ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA (APEB)****SEÇÃO COLONIAL E PROVINCIAL**

Maço n ^o	Série	Documento	Período
799	Governo	Avisos Recebidos do Ministério da Fazenda (Originais)	1858
1170-3	Governo	Consulado do Brasil na Inglaterra	1833/1881
1188/1189/1190/ 1191/1192/1193/ 1194/1195/1196	Governo	Consulado da Inglaterra	1824/1889
1212-7	Governo	Legação Imperial do Brasil na Inglaterra	1828/1889
1580-1/1580-2	Governo	Associação Comercial	1840/1889
1985	Governo	Registro de Cartas de Maquinistas	1860/1892
4631	Agricultura	Abastecimento (Gêneros Alimentícios)	1823/1889
4995/4996	Polícia do Porto	Maquinistas (Cartas de Exames)	1840/1889
5018-2/5019/ 5020/5021/ 5021-1/5022/ 5023/5024/5025/ 5026	Viação: Transportes Fluviais e Marítimos	Companhia Bahiana de Navegação a Vapor	1844/1889
5029	“	Bahia Steam Navigation Co. Ltd.	1862/1864
5034	“	Empresa Santa Cruz	1854/1856
5051	“	Cia. de Navegação	1876/1877
5053	“	Navegação – Itaparica	1878
5054	“	Cia. Litoral Barra-Itapagipe	1865
5058	“	Navegação (Contratos)	1854/1872

5066	“	Navegação (Assuntos)	1845/1889
5527	Judiciário	Tribunal do Comércio – Registro das Companhias e Sociedades Comerciais	1851/1877
6412	Polícia do Porto	Navegação	1845/1889

SEÇÃO DE MICROFILMAGEM

Microfilme n ^o	Flash	Documento
2	1	Jornais Diversos – Correio Mercantil
2	13	Jornais Diversos – O Mercantil
27	1	Jornais Diversos – Diário de Notícias
28	7	Jornais Diversos – Jornal da Tarde

FONTES IMPRESSAS

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA (APEB)

FALLAS, MENSAGENS E RELATÓRIOS DE PRESIDENTES DA PROVÍNCIA

Presidente	Ano	Documento
Thomaz Xavier Garcia de Almeida	1839	Falla
Thomaz Xavier Garcia de Almeida	1840	Falla
Paulo José Azevedo e Brito	1841	Falla
Joaquim José P. de Vasconcellos	1842	Falla
Joaquim José P. Vasconcellos	1843	Falla
Joaquim José P. Vasconcellos	1844	Falla
Francisco J. de S. D’Andrea	1845	Falla
Francisco J. de S. D’Andrea	1846	Falla
Antonio Ignacio d’Azevedo	1847	Falla
José de M. Magalhães	1848	Falla
José de M. Magalhães	1848	Relatório
Francisco A. G. Martins	1849	Falla
Francisco A. G. Martins	1850	Falla

Francisco A. G. Martins	1851	Falla
Francisco A. G. Martins	1852	Falla
João Maurício Wanderley	1853	Falla
João Maurício Wanderley	1854	Falla
João Maurício Wanderley	1855	Falla
Alvaro Tibério Moncorvo e Lima	1856	Falla
João Vieira Cansansão e Sinimbú	1857	Falla
Manoel Messias de Leão	1858	Falla
Francisco X. Barreto	1859	Falla
Herculano Ferreira Penna	1860	Falla
Herculano Ferreira Penna	1860	Relatório
José Augusto Chaves	1861	Falla
Antônio da Costa Pinto	1861	Falla
José Augusto Chaves	1862	Relatório
Joaquim Antão F. Leão	1862	Falla
Joaquim Antão F. Leão	1862	Relatório
Antônio C. Sá e Albuquerque	1862	Falla
Antônio C. Sá e Albuquerque	1863	Falla
Antônio C. Sá e Albuquerque	1863	Relatório
Manuel Maria do Amaral	1864	Falla
Antônio Joaquim Gomes	1864	Relatório
Luiz Antônio B. de Almeida	1865	Relatório
Manuel Pinto de S. Dantas	1866	Relatório
Pedro Leão Velloso	1866	Relatório
Ambrósio Leitão da Cunha	1867	Relatório
José Bonifácio Azambuja	1868	Relatório
Barão de São Lourenço	1869	Relatório
Barão de São Lourenço	1870	Relatório
Barão de São Lourenço	1871	Relatório
João José de Almeida Couto	1871	Relatório
João Antônio de Araújo F. Henriques	1872	Falla

João José de Almeida Couto	1872	Relatório
João José de Almeida Couto	1873	Falla
José Eduardo F. Carvalho	1873	Relatório
Venâncio José de Oliveira Lisboa	1874	Relatório
Antônio Cândido da Cruz Machado	1874	Falla
Venâncio José de Oliveira Lisboa	1875	Relatório
Luiz Antônio da Silva Nunes	1876	Relatório
Luiz Antônio da Silva Nunes	1876	Relatório
Henrique Pereira de Lucena	1877	Falla
Henrique Pereira de Lucena	1877	Relatório
Ignácio José Ferreira	1878	Relatório
Barão Homem de Mello	1878	Falla
Antônio de Araújo Bulcão	1879	Falla
Antônio de Araújo Bulcão	1880	Falla
Lustosa da Cunha Paranaguá	1881	Falla
Lustosa da Cunha Paranaguá	1882	Relatório
João dos Reis de Souza Dantas	1882	Relatório
Pedro Luiz Pereira de Souza	1883	Falla
Pedro Luiz Pereira de Souza	1884	Falla
João Rodrigues Chaves	1884	Relatório
Espiridião Eloy de Barros Pimentel	1885	Falla
Theodoro Machado Freire Silva	1886	Falla
João Capistrano B. de Mello	1887	Falla
Manoel do N. M. Portella	1888	Falla
Aurélio Ferreira Espinheira	1889	Falla
Gov. José Gonsalves da Silva	1891	Relatório
Vice-Gov. Joaquim Leal Ferreira	1892	Relatório
Gov. Joaquim Manuel R. Lima	1893	Relatório
Gov. Joaquim Manuel R. Lima	1894	Relatório

ANAIS DA CÂMARA DOS DEPUTADOS DA BAHIA

Documento	Volume
Sessões do ano de 1893	4
Sessões do ano de 1894	4

FONTES BIBLIOGRÁFICAS:

- ABREU, Maurício de Paiva. *British Business in Brazil: maturity and demise (1850-1950)*. Rio de Janeiro: Revista Brasileira de Economia, Out./ Dez., 2000.
- ACCIOLY, Ignácio. *Memórias Históricas e Políticas da Província da Bahia*. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1937. 5 vols.
- ALMEIDA, Rômulo. *Traços da História Econômica da Bahia no Último Século e Meio*. Salvador: Revista de Economia e Finanças, 1951. (Textos sobre Economia Baiana).
- ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *A Companhia Pernambucana de Navegação*. Recife: UFPe, 1989. (Dissertação de Mestrado).
- ARAÚJO, Ubiratan Castro, BARRETO, Vanda Sampaio de Sá. A Bahia Econômica e Social. In: BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional: a Bahia no século XIX*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1978 d.
- ARRUDA, José Jobson de Andrade. *A Revolução Industrial*. 2.^a ed., São Paulo: Ática, 1991.
- ASSADOURIAN, Carlos Sempat. *Modos de Producción en America Latina*. Buenos Aires: Cuadernos de Pasado y Presente, 1973.
- AULETE, Caldas. *Dicionário Contemporâneo da Língua Portuguesa*. 5.^a ed., Rio de Janeiro: Delta, 1964.
- _____. *Minidicionário Contemporâneo da Língua Portuguesa*. 1.^a ed., Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2004.
- AZEVEDO, Antônio Carlos do Amaral. *Dicionário de Nomes, Termos e Conceitos Históricos*. 3.^a ed., Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.
- AZEVEDO, Thales de. *Povoamento da Cidade do Salvador*. 3.^a ed., Salvador: Itapuã, 1969. (Coleção Baiana).

- _____, LINS, E. Q. *História do Banco da Bahia (1858-1958)*. 1.^a ed., Rio de Janeiro: José Olympio, 1969.
- _____. *A Economia Baiana em Torno de 1850*. Salvador: Planejamento, 5 (4), Out./Dez., 1977.
- BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional – 1.^a Etapa: 1850-1889 – Atividades Produtivas*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1978 a.
- BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional – 1.^a Etapa: 1850-1889 – Atividades Não-Produtivas*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1978 b.
- BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional – 1.^a Etapa: 1850-1889 – Anexo Estatístico*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1978 c.
- BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional: a Bahia no século XIX*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1978 d.
- BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional – 1.^a Etapa: 1850-1889 – Agentes Econômicos na Bahia no Século XIX*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1979.
- BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional – 1.^a Etapa: 1850-1889 – Comércio*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1980.
- BAPTISTA, José Murilo Philigret de O. Bancos. In: BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional – 1.^a Etapa: 1850-1889 – Atividades Não-Produtivas*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1978 b.
- BARRETO, Vanda Sampaio de Sá. Finanças. In: BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional – 1.^a Etapa: 1850-1889 – Atividades Não-Produtivas*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1978 b.
- BARROS, Francisco Borges de. *A Margem da História da Bahia*. Anais do APEB. Bahia, 2(III). 1-178, 1934.

- BASILE, Marcello Otávio N. de C. *O Império Brasileiro: panorama político*. In: LINHARES, Maria Yedda(org.). *História Geral do Brasil*. 9^a ed., Rio de Janeiro: Campus, 2000.
- BATISTA Jr., Paulo Nogueira. *Política Tarifária Britânica e Evolução das Exportações Brasileiras na Primeira Metade do Século XIX*. Revista Brasileira de Economia, Abril-Junho, 1980.
- BERG, Maxine. *The Machinery Question And The Making Of Political Economy, 1815 – 1848*. New York: Cambridge University Press, 1982.
- _____. *The Age Of Manufactures, 1700 – 1820: industry, innovation and work in Britain*. London: Routledge, 1994.
- BETHELL, Leslie. *A Abolição do Tráfico de Escravos no Brasil*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1976. (Trad. Vera Neves Pedroso).
- BIRNIE, Arthur. *História Econômica da Europa, 1760 – 1939*. 7^a ed., Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1964. (Trad. Christiano Monteiro Oiticica).
- BORBA, Silza F. Costa. Fumo. In: BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional – 1^a Etapa: 1850-1889 – Atividades Produtivas*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1978 a.
- BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Commercio. Directoria Geral de Estatística – Recenseamento do Brazil. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, vol. 5, parte 1 – Indústria, 1923.
- BRAUDEL, Fernand. *História e Ciências Sociais*. 5^a ed., Lisboa: Editorial Presença, 1986. (Trad. Rui Nazaré).
- BUESCU, Mircea. *História Econômica do Brasil – Pesquisas e Análises*. Rio de Janeiro: APEC, 1970.
- _____. *Evolução Econômica do Brasil*. 2^a ed., Rio de Janeiro: APEC, 1974.
- BURLAMAQUI, Armando. *O Problema dos Transportes Marítimos*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917.
- BURTON, Captain Richard F. *The Highlands of The Brazil*. London: Tinsley Brothers, 18, Catherine Street, Strand, 1869. Vol. I.

- CAIRNCROSS, A. K. *Home and Foreign Investment (1870 – 1913)*. London: Cambridge University Press, 1953.
- CALDEIRA, Jorge. *Mauá: empresário do Império*. 14.^a ed., São Paulo: Cia. das Letras, 1995.
- _____. *A Nação Mercantilista*. São Paulo: Ed. 34, 1999.
- CALMON, Francisco Marques de Góes. *Vida Econômico-Financeira da Bahia de 1808 a 1899*. Salvador: Fundação de Pesquisa/CPE, SEPLANTEC, 1979.
- CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *História Marítima*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.
- CARDOSO, Ciro Flamarion. As Concepções Acerca do “Sistema Econômico Mundial” e do “Antigo Sistema Colonial”; a preocupação excessiva com a “extração do excedente”. In: LAPA, José Roberto do Amaral (org.). *Modos de Produção e Realidade Brasileira*. Petrópolis: Vozes, 1980.
- _____. El Modo de Producción Esclavista Colonial en America. In: ASSADOURIAN, Carlos Sempat. *Modos de Producción en America Latina*. Buenos Aires: Cuadernos de Pasado y Presente, 1973.
- _____. *Escravo ou Camponês ? O Proto-Campesinato Negro nas Américas*. São Paulo: Brasiliense, 1987.
- _____, BRIGNOLI, Héctor Pérez. *Os Métodos da História*. 5.^a ed., Rio de Janeiro: Graal, 1990.
- _____, VAINFAS, Ronaldo. *Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia*. 5.^a ed., Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- CARDOSO, Fernando Henrique. *O Modelo Político Brasileiro*. 2.^a ed., São Paulo: Difel, 1973.
- _____, FALETTO, Enzo. *Dependência e Desenvolvimento na América Latina: ensaio de interpretação sociológica*. 6.^a ed., Rio de Janeiro: Zahar, 1981.
- CARIGÉ, Eduardo. *Geographia Physica e Politica da Provincia da Bahia*. Bahia: Imprensa Economica, 1882.
- CARLETTO, Cássia Maria Muniz. *A Estrada de Ferro de Nazaré No Contexto da Política Nacional de Viação Férrea*. Salvador: FFCH/UFBa, 1979. (Dissertação de Mestrado).

- CARMO-NETO, Dionísio. *Metodologia Científica Para Principiantes*. 18^a ed., Salvador: Universitária Americana, 1992.
- CASTRO, Antônio Barros de. A Economia Política, o Capitalismo e a Escravidão. In: LAPA, José Roberto do Amaral (org.). *Modos de Produção e Realidade Brasileira*. Petrópolis: Vozes, 1980.
- CASTRO, Ana Célia. *As Empresas Estrangeiras no Brasil (1860-1913)*. 1^a ed., Rio de Janeiro: Zahar, 1978.
- CERVO, Amado Luiz. *O Parlamento Brasileiro e as Relações Exteriores (1826-1889)*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1981. Col. Temas Brasileiros, vol. 21.
- CHURCHILL, Winston S. *História dos Povos de Língua Inglesa*. São Paulo: IBRASA, 1960. (Trad. Aydano Arruda).
- COHEN, Benjamin J. *A Questão do Imperialismo – A Economia Política Da Dominação e Dependência*. Rio de Janeiro: Zahar, 1976.
- COIMBRA, Crésio. *Visão Histórica e Análise Conceitual dos Transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: CEDOP do Min. dos Transportes, 1974.
- COSTA, Iraci Del Nero da. *Repensando o Modelo Interpretativo de Caio Prado Júnior*. São Paulo: NEHD-FEA/USP, 1995. (Cadernos NEHD, n^o 3).
- _____, PIRES, J. M. A Fórmula do Capital Escravista-Mercantil. *Estudos Econômicos* 24 (3): 527-532, Set./ Dez., 1994.
- COSTA, Emília Viotti da. *Da Monarquia à República*. São Paulo: Grijalbo, 1977.
- DEAN, Phyllis. *A Revolução Industrial*. 3^a ed., Rio de Janeiro: Zahar, 1975. (Trad. Meton Porto Gadelha).
- DENIS, Henri. *História do Pensamento Econômico*. Lisboa: Livros Horizonte, 1974. (Trad. Antônio Borges Coelho).
- DEVEZA, Guilherme. Política Tributária no Período Imperial. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de, CAMPOS, Pedro Moacyr. *História Geral da Civilização Brasileira – o Brasil Monárquico*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1971. Vol. 4, Tomo II.
- DOBB, Maurice. *A Evolução do Capitalismo*. 7^a ed., Rio de Janeiro: Guanabara, 1987. (Trad. Manuel do Rêgo Braga).

- DOLES, Dalisia Elizabeth Martins. *As Comunicações Fluviais Pelo Tocantins e Araguaia no Século XIX*. São Paulo: FFLCH/USP, 1972. (Tese de Doutorado).
- DOMINGUES NETO, Hilário. *Singrando o Mogi-Guaçu: um estudo sobre a formação de um mercado interno regional (1883-1903)*. Araraquara: UNESP, 2001. (Dissertação de Mestrado).
- DOWBOR, Ladislau. *A Formação do Capitalismo Dependente no Brasil*. 3^a ed., São Paulo: Brasiliense, 1982.
- DUNNING, John. *International Investment (Select Readings)*. England: Penguin Books, 1972.
- EL-KAREH, Almir Chaiban. *A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor e a Centralidade do Poder Monárquico*. São Paulo: Revista História Econômica & História de Empresas/ ABPHE, vol. V, n^o 2, 2002.
- _____. *O Rio de Janeiro e as Primeiras Linhas Transatlânticas de Paquetes a Vapor: 1850-1860*. São Paulo: Revista História Econômica & História de Empresas/ ABPHE, vol. VI, n^o 2, 2003.
- EMERSON, Ralph Waldo. *Inglaterra e Sua Gente*. Salvador: Progresso, 1948. (Trad. Acácio França).
- ESPINDOLA, Haruf Salmen. *Sertão do Rio Doce*. Bauru: EDUSC, 2005.
- EWBANK, Thomas. *A Vida no Brasil ou Diário de Uma Visita ao País do Cacau e das Palmeiras*. Rio de Janeiro: Editora Conquista, 1973. Temas Brasileiros, Vol. 14, Vols. I e II. (Trad. Homero de Castro Jobim).
- FALCÃO, Edgard de Cerqueira. *A Primeira Machina a Vapor Introduzida no Brasil e O Primeiro Barco a Vapor Que Sulcou Águas Brasileiras*. Salvador: Revista do Inst. Geographico e Histórico da Bahia, vol. 62, 1936.
- FALCÓN, Gustavo Aryocara de O. Diamante. In: BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional – 1^a Etapa: 1850-1889 – Atividades Produtivas*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1978 a.
- _____. *A Bahia e a Vida Política do Império – Auge e Declínio de Suas Elites*. In: BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional: a Bahia no século XIX*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1978 d.

- FAORO, Raymundo. *Os Donos do Poder*. 12^a ed., São Paulo: Globo, 1997.
- FARIA, Alberto de. *Mauá – Irineu Evangelista de Souza, Barão e Visconde de Mauá (1813-1889)*. 4^a ed., São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1958.
- FAUSTO, Boris. *História do Brasil*. 12^a ed., São Paulo: EDUSP, 2004.
- FEIS, Herbert. *Europe: the world's banker, 1870 – 1914*. New York: The Norton Library, 1965.
- FERREIRA, Manoel Jesuíno. *A Província da Bahia – apontamentos*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875.
- FRAGOSO, João Luís. Economia Brasileira no Século XIX: mais do que uma *plantation* escravista-exportadora. In: LINHARES, Maria Yeda (org.). *História Geral do Brasil*. 4^a ed., Rio de Janeiro: Campus, 1990.
- _____, FLORENTINO, Manolo. História Econômica. In: (orgs.) CARDOSO, Ciro Flamarion, VAINFAS, Ronaldo. *Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia*. 5^a ed., Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- _____. *O Arcaísmo Como Projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, 1790 – 1840*. Rio de Janeiro: Diadorim, 1993.
- FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil – aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil*. São Paulo: José Olympio, 1948. (Col. Documentos Brasileiros).
- FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 16^a ed., São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1979.
- FURTADO, Milton Braga. *Síntese da Economia Brasileira*. 6^a ed., Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 1998.
- GARDNER, George. *Viagem ao Interior do Brasil – Principalmente nas Províncias do Norte e nos Distritos do Ouro e do Diamante Durante os Anos de 1836 – 1841*. Belo Horizonte: Livraria Itatiaia Editora, 1975. Col. Reconquista do Brasil, Editora da USP, Vol. 13. (Trad. Milton Amado).
- GONÇALVES, Reinaldo. *Evolução das Relações Comerciais do Brasil com a Inglaterra: 1850-1913*. Rio de Janeiro: Revista do Instituto de Economia Industrial (FEA/IEI – UFRJ), n^o 1, 1982.

- GORENDER, Jacob. O Conceito de Modo de Produção e a Pesquisa Histórica. In: LAPA, José Roberto do Amaral (org.). *Modos de Produção e Realidade Brasileira*. Petrópolis: Vozes, 1980.
- _____. *O Escravismo Colonial*. 6.^a ed., São Paulo: Ática, 1992.
- GRAHAM, Maria. *Diário de Uma Viagem ao Brasil e de Uma Estada Nesse País Durante Parte dos Anos de 1821, 1822, 1823*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1956. Biblioteca Pedagógica Brasileira, série V, Brasiliana, Vol. 8. (Trad. Américo Jacobina Lacombe).
- GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o Início da Modernização no Brasil (1850-1914)*. São Paulo: Brasiliense, 1973. (Trad. Roberto Machado de Almeida).
- HABSBURGO, Maximiliano de. *Bahia, 1860. Esboços de Viagem*. Rio de Janeiro/Salvador: Tempo Brasileiro/FCEB, 1992.
- HALL, Alan Ross. *The Export Of Capital From Britain, 1870 – 1914*. London: Methuen, 1968.
- _____. *Capital Imports And The Composition Of Investment In a Borrowing Country*. In: HALL, Alan Ross. *The Export Of Capital From Britain, 1870 – 1914*. London: Methuen, 1968.
- HARDEN, Donald. *Los Fenicios*. Barcelona: Aymá Editora, 1967. (Trad. Enrique Llobregat).
- HEILBRONER, Robert L. *Introdução à História das Idéias Econômicas*. 2.^a ed., Rio de Janeiro: Zahar, 1965. (Trad. Waltensir Dutra).
- HOBSBAWN, Eric J. *Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo*. 4.^a ed., Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 1986. (Trad. Donaldson Magalhães Garschagen).
- _____. *A Era das Revoluções: Europa 1789-1848*. 9.^a ed., Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996. (Trad. Maria Tereza Lopes Teixeira e Marcos Penchel).
- _____. *A Era do Capital, 1848-1875*. 10.^a ed., Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004. (Trad. Luciano Costa Neto).
- _____. *A Era dos Impérios, 1875-1914*. 2.^a ed., Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989. (Trad. Sieni Maria Campos e Yolanda Steidel de Toledo).

- _____. *Sobre História*. 3^a ed., São Paulo: Cia. das Letras, 2000.
(Trad. Cid Knipel Moreira).
- HOBSON, Charles Kenneth. *The Export Of Capital*. London: Constable and Company, 1914.
- HOFFMANN, Rodolfo. *Estatística Para Economistas*. 3^a ed., São Paulo: Biblioteca Pioneira de Ciências Sociais, 1998.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de, CAMPOS, Pedro Moacyr. *História Geral da Civilização Brasileira – O Brasil Monárquico*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1971. Vol. 4, Tomo II.
- HOLTEN, Birgitte. *Why Brazil Did Not Develop a Merchant Marine; Brazilian Shipping and The World In The 19th Century*. São Paulo: Revista História Econômica & História de Empresas/ ABPHE, vol. VI, n^o 2, 2003.
- HUBERMAN, Leo. *História da Riqueza do Homem*. 20^a ed., Rio de Janeiro: Zahar, 1985.
- HUGON, Paul. *História das Doutrinas Econômicas*. 14^a ed., São Paulo: Atlas, 1995.
- HUNT, E. K. *História do Pensamento Econômico*. 11^a ed., Rio de Janeiro: Campus, 1989. (Trad. José Ricardo Brandão Azevedo).
- IBGE. *Estatísticas Históricas do Brasil – séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1985*. 2^a ed., Rio de Janeiro: IBGE, 1990.
- _____. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. Rio de Janeiro: IBGE, 1959. vol. XIX.
- JAPIASSU, Cleto. *A Bahia na Vida Naval Brasileira*. Salvador: Imprensa Oficial/Diário Oficial (1823-1923), 1923.
- JOSLIN, David. *A Century of Banking in Latin America*. London: Oxford University Press, 1963.
- KOSTER, Henry. *Viagens ao Nordeste do Brasil*. 2^a ed., Recife: Secretaria de Educação e Cultura, Gov. Estado de Pernambuco, 1978. Col. Pernambucana, Vol. XVII. (Trad. Luís da Câmara Cascudo).
- KULA, Witold. *Problemas y Métodos de la Historia Económica*. Barcelona: Ediciones Península, 1977.

- LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias, Agricultura de Exportação e Mão-de-Obra no Brasil no Século XIX*. São Paulo: Revista História Econômica & História de Empresas/ ABPHE, vol. VI, n^o 2, 2000.
- LANDES, David. *Prometeu Desacorrentado: transformação tecnológica e desenvolvimento industrial na Europa Ocidental desde 1750 até a nossa época*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1994. (Trad. Vera Ribeiro).
- _____. *A Riqueza e a Pobreza das Nações: por que algumas são tão ricas e outras são tão pobres*. 7^a ed., Rio de Janeiro: Campus, 1998. (Trad. Álvaro Cabral).
- LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Nacional-EDUSP, 1968.
- _____. *Modos de Produção e Realidade Brasileira*. Petrópolis: Vozes, 1980.
- LEFF, Nathaniel H. O Comércio Internacional Tropical e o Desenvolvimento Durante o Século Dezenove: A Experiência Brasileira. In: (orgs.) PELÁEZ, Carlos Manuel; BUESCU, Mircea. *A Moderna História Econômica*. 1^a ed., São Paulo: APEC, 1976.
- LIMA, Heitor Ferreira. *História do Pensamento Econômico no Brasil*. 2^a ed., São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1978.
- LIMA, Oliveira. *O Império Brasileiro (1822-1889)*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1986. Col. Temas Brasileiros, vol. 58.
- LINDLEY, Thomas. *Narrativa de Uma Viagem ao Brasil*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1969. Brasiliana, Vol. 343. (Trad. Thomas Newlands Neto).
- LINHARES, Maria Yedda (org.). *História Geral do Brasil*. 9^a ed., Rio de Janeiro: Campus, 2000.
- LINS, Yara Cecy Falcón. Pecuária. In: BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional – 1^a Etapa: 1850-1889 – Atividades Produtivas*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1978 a.
- LIST, Georg Friedrich. *Sistema Nacional de Economia Política*. São Paulo: Abril Cultural, 1983. (Trad. Luiz João Baraúna).

- LLOYD, Christopher. *As Estruturas da História*. 1.^a ed., Rio de Janeiro: Zahar, 1995. (Trad. Maria Julia Goldwasser).
- LLOYDS BANK. *Presença Britânica no Brasil (1808 – 1914)*. 2.^a ed., São Paulo: Paubrasil, 1987. (Comemoração dos 125 anos de Brasil do Lloyds Bank).
- LOBO, Eulália L.. História Empresarial. In: (orgs.) CARDOSO, Ciro Flamarion, VAINFAS, Ronaldo. *Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia*. 5.^a ed., Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- LOBO, Roberto Haddock. *História Econômica Geral e do Brasil*. 5.^a ed., São Paulo: Atlas, 1975.
- LUZ, Nícia Villela. *Aspectos do Nacionalismo Econômico Brasileiro, Os Esforços em Prol da Industrialização*. São Paulo: Revista de História, ano VII, n.^o 32, 1959.
- _____. *A Luta Pela Industrialização do Brasil (1808-1930)*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1961.
- _____. A História Econômica do Brasil no Período de 1830 a 1930 – abordagens e problemas: um ensaio bibliográfico. In: (orgs.) PELÁEZ, Carlos Manuel, BUESCU, Mircea. *A Moderna História Econômica*. 1.^a ed., São Paulo: APEC, 1976.
- MACHADO, Eduardo Paes. Cacau. In: BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional – 1.^a Etapa: 1850-1889 – Atividades Produtivas*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1978 a.
- MACHADO, Fernando da Matta. *Navegação do Rio São Francisco*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2002.
- MAGALHÃES FILHO, Francisco de B. B. de. *História Econômica*. 4.^a ed., São Paulo: Sugestões Literárias, 1977.
- MANCHESTER, Alan K. *Preeminência Inglesa no Brasil*. 1.^a ed., São Paulo: Brasiliense, 1973. (Trad. Janaína Amado).
- MANTOUX, Paul. *A Revolução Industrial no Século XVIII: estudo sobre os primórdios da grande indústria moderna na Inglaterra*. São Paulo: Hucitec, 1998. (Trad. Sonia Rangel).

- MARANHÃO, Sílvio Marcelo. *Economic Development and Internal Dependency: the case of northeastern Brazil*. Madison: University of Wisconsin, 1976. (Tese de Doutorado).
- MARTINS, Wilson. *História da Inteligência Brasileira*. São Paulo: Cultrix, 1977. 4 Vols.
- MARX, Karl. *O Capital*. São Paulo: Nova Cultural, 1996. (Trad. Regis Barbosa e Flávio R. Kothe).
- MATTOS, Waldemar. *Panorama Econômico da Bahia (1808-1960)*. Salvador: Edição Comemorativa do Sesquicentenário da Associação Comercial da Bahia, 1961.
- MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Bahia: a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX*. 1.^a ed., São Paulo: Hucitec, 1978.
- _____. *Ser Escravo no Brasil*. 3.^a ed., São Paulo: Brasiliense, 1990.
- _____. *Bahia, século XIX: uma província no Império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.
- _____. *Da Revolução dos Alfaiates à Riqueza dos Baianos no Século XIX – Itinerário de Uma Historiadora*. Salvador: Corrupio, 2004.
- MAUÁ, Irineu Evangelista de Souza, Visconde de. *Exposição do Visconde de Mauá aos Credores de Mauá & C. e ao Público*. Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve & C., 1878.
- MAURO, Frédéric. *História Econômica Mundial (1790-1970)*. 2.^a ed., Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1976. (Trad. Lincoln Penna).
- MAURO, José Eduardo Marques. *Os Primórdios do Desenvolvimento Econômico Brasileiro: 1850 – 1929*. São Paulo: FFLCH/USP, 1972. (Tese de Doutorado).
- _____. Os Primórdios do Desenvolvimento Econômico Brasileiro (1850-1930). In: (orgs.) PELÁEZ, Carlos Manuel, BUESCU, Mircea. *A Moderna História Econômica*. 1.^a ed., São Paulo: APEC, 1976.
- MAWE, John. *Viagens ao Interior do Brasil*. Belo Horizonte: Livraria Itatiaia Editora, 1978. Col. Reconquista do Brasil, Editora da USP, Vol.33. (Trad. Selená Benevides Viana).
- MEDEIROS, Fernando Sabóia de. *A Liberdade de Navegação do Amazonas*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1938.

- _____. *Os Norte-Americanos e a Liberdade de Navegação do Amazonas – excertos*. São Paulo: IPE/USP, Revista de História da Economia Brasileira, vol. 1, n.º 1, 1953.
- MEDEIROS, Gago de. *O Transporte Marítimo*. Lisboa: Sociedade Industrial de Tipografia, 1942.
- MEIRA, Mércia Maria Lima, SAMPAIO, José Luiz Pamponet, LINS, Yara Cecy Falcón. Algodão e Têxtil na Bahia. In: BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional – 1ª Etapa: 1850-1889 – Atividades Produtivas*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1978 a.
- MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte Agrário e o Império (1871-1889)*. 2ª ed., Rio de Janeiro: Topbooks, 1999.
- MELLO, João Manuel Cardoso de. *O Capitalismo Tardio*. 8ª ed., São Paulo: Brasiliense, 1991.
- MESQUITA, Elpídio de. *Aspectos de Um Problema Econômico*. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1909.
- MITCHELL, Brian R., DEANE, Phyllis. *Abstract of British Historical Statistics*. London: Cambridge University Press, 1962.
- MONT'ALEGRE, Omer. *Capital & Capitalismo no Brasil*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1972.
- MOREIRA, Virleene Cardoso. *Entre a Baía e os Sertões - a dinâmica comercial do Recôncavo Baiano: São Félix (1857-1889)*. Salvador: FFCH/UFBa, 2002. (Dissertação de Mestrado).
- MOTA, Carlos Guilherme. *Brasil em Perspectiva*. 17ª ed., Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.
- _____. *1822: Dimensões*. São Paulo: Perspectiva, 1972.
- MOTTA, José Flávio, COSTA, Iraci Del Nero da. A Formação Econômica e Social do Brasil Sob Nova Ótica. *Informações Fipe*. São Paulo: FIPE, n.º 183, Dez., 1995.
- Navegação Baiana*. In: Quatro Séculos de História da Bahia. Salvador: Tip. Beneditina, 1949. Edição Especial do 4º Centenário da Fund. da Cidade do Salvador, Revista Fiscal da Bahia.

- NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. *Dez Freguesias da Cidade do Salvador – aspectos sociais e urbanos do séc. XIX*. Salvador: Fund. Cultural do Estado da Bahia, 1986.
- NEUHAUS, Paulo. *Economia Brasileira: uma visão histórica*. 1^a ed., Rio de Janeiro: Campus, 1980.
- NOVAIS, Fernando. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. 6^a ed., São Paulo: Hucitec, 1995.
- NÓVOA, Jorge Luiz Bezerra. *Raízes da Dependência Econômica da Bahia*. Salvador: FFCH/UFBa, 1979. (Dissertação de Mestrado).
- NOZOE, Nélson, MOTTA, José Flávio. *Cafecultura e Acumulação*. São Paulo: Revista de Estudos Econômicos, IPE-USP, n^o 24(2), maio/set., 1994.
- OLIVEIRA, Luís de Carvalho e. *A Evolução Técnica e As Crises Econômicas*. São Paulo: Livros Horizonte, 19??.
- OLIVEIRA, Waldir Freitas. *História de um Banco: o Banco Econômico*. 1^a ed., Salvador: Museu Eugênio Teixeira Leal, 1993.
- _____. *A Crise da Economia Açucareira do Recôncavo na Segunda Metade do Século XIX*. Salvador: CEB/UFBa, n^o 146, 1999.
- PEDRÃO, Fernando. *Raízes do Capitalismo Contemporâneo*. 1^a ed., São Paulo/Salvador: Hucitec/EDUFBA, 1996 a.
- _____. *O Recôncavo Baiano na Origem da Indústria de Transformação no Brasil*. Salvador: *Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia*, n^o 92, 1996 b.
- PELÁEZ, Carlos Manuel, BUESCU, Mircea(orgs.). *A Moderna História Econômica*. 1^a ed., São Paulo: APEC, 1976.
- _____, NOGUEIRA, Dênio. *O Sistema Monetário Brasileiro em Perspectiva Histórica (1800-1906)*. In: (orgs.) PELÁEZ, Carlos Manuel, BUESCU, Mircea. *A Moderna História Econômica*. 1^a ed., São Paulo: APEC, 1976.
- _____, SUZIGAN, Wilson. *Comportamento e Instituições Monetárias no Brasil, 1852-1972*. In: NEUHAUS, Paulo. *Economia Brasileira: uma visão histórica*. 1^a ed., Rio de Janeiro: Campus, 1980.

- PINHO, João Maurício W. de Araújo. *Pesquisas Sobre o Marquês de Barbacena; Alguns Inéditos*. Salvador: Revista do Inst. Geográfico e Histórico da Bahia, vol. 76, 1950/1951.
- PINHO, Joaquim Wanderley de Araújo. *A Viação na Bahia*. In: Diário Oficial. Publicação do Centenário da Independência da Bahia (1823-1923). Salvador: Imprensa Oficial, 1923.
- PINTO, Virgílio Noya. Balanço das Transformações Econômicas no Século XIX. In: (org.) MOTA, Carlos Guilherme. *Brasil em Perspectiva*. 17^a ed., Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.
- PIRES, J. M., COSTA, Iraci Del Nero da. Considerações Sobre o Capital Escravista-Mercantil. *Estudos Econômicos* 24 (1): 129 – 143, Jan./ Abr., 1994.
- _____. *O Capital Escravista-Mercantil: caracterização teórica e causas históricas de sua superação*. São Paulo: Estudos Avançados/USP, vol. 14, n^o 38, Jan./Abr., 2000.
- PRADO Jr., Caio. *História Econômica do Brasil*. 34^a ed., São Paulo: Brasiliense, 1986.
- _____. *História e Desenvolvimento: a contribuição da historiografia para a teoria e prática do desenvolvimento brasileiro*. São Paulo: Brasiliense, 1972.
- _____. *Formação do Brasil Contemporâneo (colônia)*. 17^a ed., São Paulo: Brasiliense, 1981.
- QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *A Navegação na Bacia do Paraná e a Integração do Antigo Sul de Mato Grosso ao Mercado Nacional*. São Paulo: Revista História Econômica & História de Empresas/ ABPHE, vol. VII, n^o 1, 2004.
- RAMOS, António Mora. *Pequena História dos Transportes*. Lisboa: Coleção Educativa, n^o 7, 1960.
- REZENDE, Cyro. *História Econômica Geral*. 1^a ed., São Paulo: Contexto, 1991.
- RIBEIRO, Paulo de Assis. *Estrutura, Economia e Política dos Transportes*. Rio de Janeiro: Biblioteca de Divulgação Cultural, 1956.
- RIPPY, J. Fred. *Latin America: a modern history*. New York: University of Michigan Press, 1958.

- RODRIGUES, Jorge Martins. *A Rivalidade Comercial de Norte-Americanos e Ingleses no Brasil do Século XIX*. São Paulo: IPE/USP, Revista de História da Economia Brasileira, vol. 1, n^o 1, 1953.
- ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho. *O Porto de Salvador – modernização em projeto (1854-1891)*. Salvador: FFCH/UFBa, 1983. (Dissertação de Mestrado).
- RUGENDAS, Johann Moritz. *Viagem Pitoresca Através do Brasil*. São Paulo: Martins Fontes/USP, 1972.
- SAMPAIO, José Luiz Pamponet. Indústria. In: BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional – 1^a Etapa: 1850-1889 – Atividades Produtivas*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1978 a.
- SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. *A Abolição do Tráfico de Escravos e os Impactos no Comércio da Cidade do Salvador (1850-1870)*. Salvador: FCE/UFBa, 1999. (Monografia de conclusão da graduação).
- SANDRONI, Paulo. *Novíssimo Dicionário de Economia*. 11^a ed., São Paulo: Best Seller, 2003.
- SANTOS, Luiz Chateaubriand Cavalcanti dos. Café. In: BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional – 1^a Etapa: 1850-1889 – Atividades Produtivas*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1978 a.
- SCHUMPETER, Joseph. *História da Análise Econômica*. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1964. vol.1.
- SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos: Engenhos e Escravos na Sociedade Colonial, 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- SILVA, Clodomiro Pereira da. *A Evolução do Transporte Mundial*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, vol. 1, 1940.
- SILVA, Fábio Carlos da. *Barões do Ouro e Aventureiros Britânicos no Brasil – a Companhia Inglesa de Macaúbas e Cocais 1828-1912*. São Paulo: FFLCH/USP, 1997. (Tese de Doutorado).

- SILVA, Hélio Schlittler. *Tendências e Características do Comércio Exterior do Brasil no Século XIX*. São Paulo: IPE/USP, Revista de História da Economia Brasileira, vol. 1, n^o 1, 1953.
- SILVA, Moacir M. F. *Geografia dos Transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1949.
- SIMÕES, Lindinalva. *As Estradas de Ferro do Recôncavo*. Salvador: FFCH/UFBa, 1970. (Dissertação de Mestrado).
- SIMON, Matthew. *The Pattern Of New British Portfolio Foreign Investment, 1865 – 1914*. In: HALL, Alan Ross. *The Export Of Capital From Britain, 1870 – 1914*. London: Methuen, 1968.
- SODRÉ, Nélon Werneck. *Formação Histórica do Brasil*. 5^a ed., São Paulo: Brasiliense, 1970.
- _____. *As Razões da Independência*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1965.
- _____. *Modos de Produção no Brasil*. In: LAPA, José Roberto do Amaral (org.). *Modos de Produção e Realidade Brasileira*. Petrópolis: Vozes, 1980.
- _____. *História e Materialismo Histórico no Brasil*. 2^a ed., São Paulo: Global, 1987.
- SOUZA, Affonso Ruy. *História da Câmara Municipal de Salvador*. Salvador: Câmara Municipal, 1953.
- STEIN, Stanley J. *Origens e Evolução da Indústria Têxtil no Brasil – 1850/1950*. Rio de Janeiro: Campus, 1979. (Trad. Jaime Larry Benchimol).
- _____, STEIN, Barbara H. *A Herança Colonial da América Latina: ensaios de dependência econômica*. 4^a ed., Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989. (Trad. José Fernandes Dias).
- STEVENS, W. O., WESTCOTT, A. *História do Poderio Marítimo*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 19??. (Trad. Godofredo Rangel).
- TARQUÍNIO, Mário. *Vias de Comunicação e Meios de Transporte no Estado da Bahia*. Salvador: Revista do Inst. Geográfico e Histórico da Bahia, vol. 60, 1934.

- TAVARES, Lúcia Maria T., PURIFICAÇÃO, Vera Maria P. Cana-de-Açúcar. In: BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. *A Inserção da Bahia na Evolução Nacional – 1ª Etapa: 1850/1889 – Atividades Produtivas*. Salvador: Fund. Centro de Pesquisas e Estudos – CPE, 1978 a.
- TAVARES, Luís Henrique Dias. *História da Bahia*. 10ª ed., São Paulo/Salvador: UNESP/EDUFBA, 2001.
- THOMAS, Brinley. *The Historical Record Of International Capital Movements to 1913*. In: DUNNING, John. *International Investment (Select Readings)*. England: Penguin Books, 1972.
- TIETZ, F. *Os Estrangeiros no Brasil – excertos de 1839*. São Paulo: IPE/USP, Revista de História da Economia Brasileira, vol. 1, n.º 1, 1953.
- TORRES, João Nepomuceno. *O Primeiro Barco de Vapor no Brazil*. Salvador: Revista do Inst. Geographico e Histórico da Bahia, vol. 31, ano XII, 1905/1906.
- VAN LOON, Hendrik Willem. *Navios, E De Como Eles Singraram Os Sete Mares*. Porto Alegre: Globo, 1941.
- VIEIRA, Dorival Teixeira. *Evolução do Sistema Monetário Brasileiro*. São Paulo: IPE/USP, 1981.
- VERGER, Pierre. *Notícias da Bahia – 1850*. Salvador: Corrupio, 1981.
- _____. *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos Entre o Golfo de Benin e a Baía de Todos os Santos – dos Séculos XVII a XIX*. 3ª ed., São Paulo: Corrupio, 1987.
- WETHERELL, James. *Brasil: apontamentos sobre a Bahia*. Salvador, s. n., 1970.
- WOODWARD, Ernest Llewellyn. *Uma História da Inglaterra*. Rio de Janeiro: Zahar, 1964. (Trad. Alvaro Cabral).