

A CIDADE DO RECIFE E O ABASTECIMENTO DE GÊNEROS DE PRIMEIRA NECESSIDADE (1825-1835)

THE CITY OF RECIFE AND THE SUPPLY OF STAPLE FOODS (1825-1835)

Josenildo Américo PAULINO*
Bruno Augusto Dornelas CÂMARA**

Resumo: O presente artigo tem como objetivo analisar o comércio de gêneros de primeira necessidade na cidade do Recife entre os anos de 1825 e 1835. A alimentação-base dos habitantes era a farinha de mandioca e o charque, sendo complementada por frutas, verduras e legumes. O Porto do Recife teve um papel importante no fornecimento de farinha de mandioca e charque, que chegava de várias partes do Império. Já as frutas, as verduras e os legumes tinham como origem os sítios localizados próximo aos bairros principais. Nosso argumento principal é que a ligação entre estes dois centros foi essencial para manter uma boa oferta de alimentos nos mercados do Recife.

Palavras-chave: comércio interprovincial; gêneros de primeira necessidade; sítios.

Abstract: This article aims to analyze the trade of staple foods in the city of Recife between the years 1825 and 1835. The basic food of the inhabitants was manioc flour and jerked beef, complemented by fruits, vegetables, and legumes. The port of Recife played an important role in the supply of manioc flour and jerked beef, which came from various parts of the Empire. On the other hand, the fruits and vegetables were originated from the ranches close to the main neighborhoods. Our main argument is that the connection between these two centers was essential to maintain a good supply of food in Recife's markets.

Keywords: interprovincial trade; staple foods; ranches.

Nenhuma cidade alimenta a si mesma. Diferentemente de uma vila ou aldeia, uma cidade necessita de um grande contingente que vive fora de suas imediações para garantir que os produtos cheguem aos mercados. O Recife do século XIX não escapava a essa regra: vendedores ambulantes, barqueiros, merceeiros, açougueiros, negociantes de gado, importadores, escravos e livres participavam ativamente de uma extensa rede que garantia a oferta de alimentos. Este tema também mobilizava diretamente as autoridades da época, que se esforçavam para garantir o pleno funcionamento da cidade. Bastava um período de instabilidade e escassez para que a população e as autoridades ficassem em alerta.

Os habitantes das principais cidades dos oitocentos tinham uma dieta baseada em carboidratos, fornecidos por cereais ou raízes, podendo ser consumidos isoladamente ou combinado com leguminosas. No caso da cidade do Recife, a dieta-base dos habitantes

* Mestrando do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco – UFPE. E-mail: josenildo.paulino@hotmail.com. Agradeço ao CNPq pelo apoio financeiro, em forma de bolsa de mestrado, para a realização deste trabalho.

** Professor adjunto da Universidade de Pernambuco – UPE – *Campus* Garanhuns; Docente do Programa de Pós-Graduação em Culturas Africanas, da Diáspora e dos Povos Indígenas – Procadi. E-mail: brunohist@hotmail.com

girava em torno de dois itens: farinha de mandioca — que fornecia uma alta quantidade de calorias — e a carne, que poderia ser comprada *in natura* — a chamada carne-verde — ou conservada em sal — o charque. Outros alimentos, como verduras, frutas, óleos, gorduras e condimentos, também estavam presentes, mas seu papel como fonte de calorias era secundário. Os que detinham maior poder aquisitivo poderiam usufruir de artigos importados do além-mar, como: farinha de trigo, vinho, paio, cerveja, queijo, azeite, etc.

Os estudos que envolvem o abastecimento de gêneros de primeira necessidade têm um longo histórico de produções dentro da historiografia brasileira. Ainda nas primeiras décadas do século XX, já apareciam os primeiros estudos que trabalhavam esse tema de maneira central ou periférica. A interpretação clássica, sustentada por Caio Prado Jr., colocava a economia colonial como um mero apêndice da metrópole. As relações mercantis dentro da América Portuguesa eram consideradas insignificantes e existiam apenas para produzir o necessário à subsistência dos colonos. Segundo ele, a produção interna só era estimulada quando a conjuntura internacional era desfavorável em virtude do aumento de preço.

Em meados da década de 1960 e mais fortemente na década de 1970, historiadores, cientistas sociais e economistas passaram a defender uma inversão do ponto central de análise sobre a colônia. Alguns estudiosos afirmavam que, para compreender melhor a formação social e econômica do país, era necessário olhar de dentro para fora, da colônia para a metrópole. Essa abordagem trouxe uma nova visão sobre a movimentação da economia interna e seus desdobramentos. Segundo Pedro Henrique Campos (2005, s/p), pode-se destacar os trabalhos de Mafalda Zemella e Myriam Ellis sobre o abastecimento das minas setecentistas, além do grupo de história agrária, sob a liderança da Maria Yedda Linhares. Além disso, uma ampla historiografia vem ampliando de maneira significativa o entendimento sobre a temática do abastecimento no Império brasileiro, boa parte dela está aqui contemplada e será apresentada no decorrer da análise.

O objetivo deste artigo é apontar alguns aspectos que envolvem o abastecimento da cidade do Recife no século XIX, entre os anos de 1825 e 1835. Esse recorte foi escolhido por marcar, de início, um período de estabilidade política e comercial na província, após os problemas da Independência e da Confederação do Equador¹. Além disso, 1825 marca o início da circulação de periódicos na província, principal fonte para a realização da pesquisa. Já o ano de 1835 marca o fim da Guerra dos Cabanos (1832-1835)², que causou inúmeras dificuldades no abastecimento.

Podem ser destacados três grandes centros produtores e/ou fornecedores de alimentos para a capital da província de Pernambuco: 1) o interior da província, que era marcado pela agricultura de subsistência em larga escala; 2) o comércio interprovincial, que fornecia à cidade do Recife farinha de mandioca e charque em abundância; 3) os sítios localizados próximo aos três bairros principais — Santo Antônio, Boa Vista e São José —, que forneciam frutas, legumes e verduras. Escolhemos, entretanto, privilegiar em nossa análise os dois últimos.

O artigo está dividido em três partes. Na primeira, tratamos da cidade do Recife na primeira metade dos oitocentos. Um dos traços marcantes era sua proximidade com os rios Capibaribe e Beberibe. Esses rios tinham um papel importante na circulação de pessoas e alimentos. Também é dada uma atenção especial ao porto, local de entrada de boa parte dos produtos consumidos na cidade.

Na segunda parte, o foco de análise é o comércio interprovincial de gêneros de primeira necessidade. Renato Marcondes (2012, p. 143) afirma que havia, no século XIX, um comércio de cabotagem, que abarcava as trocas de mercadorias nacionais não exportadas, sobretudo alimentos. Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco e Rio Grande do Sul faziam parte desse sistema comercial. Durante o período aqui analisado, 131 embarcações com farinha de mandioca e 179 carregadas com charque chegaram à província. Como será demonstrado, esse comércio foi importante para manter uma boa oferta desses produtos na cidade.

Já a terceira parte versa sobre os sítios localizados nos arredores dos três bairros principais: Santo Antônio, Boa Vista e São José. Surgidas após a desativação de engenhos de açúcar, essas pequenas propriedades se especializaram em fornecer frutas, legumes, verduras, entre outros produtos, complementando a dieta-base dos habitantes. Como será visto, o trabalho de escravos e feitores nessas propriedades era marcante e foi essencial para fazer a ponte entre os sítios e os mercados.

O espaço urbano, população, fluxo de mercadorias e consumo

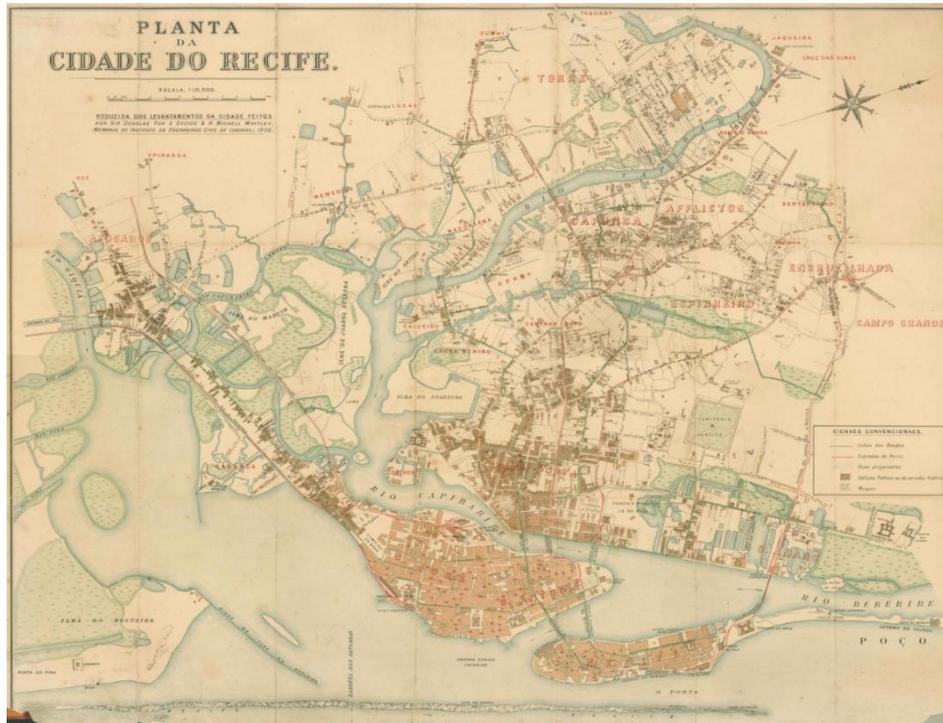
Na primeira metade do século XIX, a cidade do Recife passou por uma rápida mudança em poucas décadas. Antes uma vila colonial, a capital da província de Pernambuco se transformou em um agrupamento urbano em pleno movimento e expansão. A abertura dos portos, assinada logo após a chegada da família real, em 1808, promoveu um incremento no comércio, passando a englobar embarcações dos mais variados locais do Mundo Atlântico. Cidades como Rio de Janeiro, Salvador e Recife

passaram a ter o ritmo da vida cotidiana influenciado, em grande parte, pelo movimento do porto e os interesses mercantis ali existentes.

Boa parte dessa mudança foi promovida pelo tráfico transatlântico de escravos. Segundo dados do *The Transatlantic Slave Trade Database*, dos mais de 5.848.266 africanos escravizados para o Brasil, cerca de 2.450.570 entraram entre 1800 e 1850; desse montante, 297.015 tiveram como local de desembarque o Porto do Recife.³ O sistema escravista estava presente em todos os setores da sociedade, sendo o seu principal sustentáculo. Esse tipo de mão de obra foi utilizado nos mais variados serviços e contribuiu para o rápido crescimento da cidade.

Uma das principais marcas do Recife é sua aproximação com os rios Capibaribe e Beberibe, amplamente navegáveis e com ligação direta ao Oceano Atlântico. O Beberibe e, principalmente, o Capibaribe faziam parte do espaço urbano formado pelos então bairros do Recife, Santo Antônio e Boa Vista. Ao olhar para um mapa da época, percebe-se facilmente a relevância do sistema fluvial para a vida cultural e social da cidade: através dos rios, circulavam pessoas, cargas e produtos, como os alimentos que abasteciam a população.

A capital da província de Pernambuco figurava como um dos principais centros urbanos do Império brasileiro na primeira metade do século XIX. Entretanto, não é tarefa fácil apontar com exatidão quantas pessoas habitavam esse espaço no período estudado. Um censo realizado no ano de 1828 ajuda, em partes, nessa tarefa. Entretanto, Marcus Carvalho aponta uma espécie de subnotificação nessa contagem, pois, no referido ano, o recrutamento estava a todo vapor, fazendo com que os habitantes temessem participar dessa contagem. Outro fator apontado pelo autor é que muitos senhores de escravizados poderiam ter optado por não mencionar seus cativos, por medo de uma possível cobrança de imposto por parte do Estado Imperial (1998, p. 21-23).

Figura 01 - Mapa da Cidade do Recife no ano de 1906⁴

Laboratório Topográfico de Pernambuco: Planta da cidade do Recife, 1906

O referido censo indicava 25.678 pessoas somente nos três bairros centrais, das quais 7.935 eram escravas. No termo do Recife — que incluía alguns subúrbios —, havia 38.159 pessoas, das quais 11.692 eram cativas. Em torno de 60% dos escravos da zona portuária eram homens, o que se justifica pela necessidade de funções que geralmente eram atribuídas aos escravizados: a carga e a descarga de embarcações com os mais variados produtos e o trabalho na estiva (CARVALHO, 1998, p. 44-50).

Todo esse contingente populacional — até mesmo os cativos — necessitava de extensa rede comercial para garantir sua alimentação diária, envolvendo os mais variados agentes. Bertie Mandelblatt (2007, p. 21) afirma que precisamos romper com a visão do escravo como uma *commodity* e um produtor de *commodities*, eles também eram consumidores. Sidney Mintz (2010, p. 155-156) destaca que, a longo prazo, o custo principal para manter um cativo era a alimentação. Ainda que não tivessem como definir, na maioria das vezes, o que iriam comer, os cativos eram, nesse sentido, consumidores, mesmo que de maneira indireta.

Segundo Evaldo Cabral de Mello, a cidade do Recife teve um importante papel de entreposto comercial para as regiões mais próximas (2002, p. 179). O núcleo desse sistema era a Mata Pernambucana, tendo como seu grande item de exportação o açúcar. Já a Mata Seca e o Agreste tinham o algodão, a pecuária e a agricultura de subsistência

como principais atividades econômicas. Esse protagonismo do Recife só foi possível pela existência de uma ampla rede de ligações comerciais, que operavam como “agentes do Recife”. Portos de mar, como Fortaleza e Maceió; cidades de fundo estuário, como Sobral; ou centros localizados próximos a rios navegáveis por embarcações de pequeno e médio porte, como Paraíba, Rio Grande, Porto Calvo e Penedo, fizeram parte dessa rede. A navegação de cabotagem proporcionou a criação de uma rede local de intermediários, que mantinham relações extremamente regulares com o Recife, onde escoavam sua produção. A facilidade e o baixo custo do transporte costeiro foram maximizados pelo mau estado das estradas (esse cenário só iria mudar na segunda metade do século XIX).

A importância da locomoção marítima é perceptível através de algumas estatísticas colhidas por Evaldo Cabral de Mello: no último quartel do século XVIII, metade do açúcar produzido na Mata Pernambucana era conduzida ao Porto do Recife em canoas; a outra metade, em barcos e sumacas. Em meados do século XIX, estima-se que três quartos da produção do açúcar e seus derivados eram feitos via mar. Ao incluir as exportações das regiões próximas (Paraíba, Rio Grande e Ceará), a participação do transporte de cabotagem seria ainda maior. Dados do Segundo Reinado sobre o transporte de açúcar e algodão apontam que 41,5% do açúcar e 43,3% do algodão foram escoados pelo transporte de cabotagem. Na segunda metade do século XIX, Ceará, Rio Grande, Paraíba e Alagoas começaram a dispensar a intermediação do Recife e fizeram ligações diretas com o exterior. Mesmo assim, a cabotagem recifense ainda era responsável por escoar 2/5 da produção (MELLO, 2002, p. 180-181).

Bruna Dourado afirma que Pernambuco esteve entre os três maiores portos de exportação do Império entre 1775 e 1885. Os principais produtos da pauta de exportação pernambucana — açúcar, algodão, aguardente e couros — representaram em torno de 93,2% das receitas provenientes (2015, p. 60-61). Entretanto, ao mesmo tempo em que tinha um enorme fluxo de exportação, a província de Pernambuco também recebia, em seus portos, os mais variados produtos, entre eles os alimentos que se destinavam à população da cidade do Recife e seus arredores.

Ao consultar o *Diário de Pernambuco*, principal jornal da província, é perceptível a alta movimentação de embarcações no porto descarregando alimentos dos mais variados locais, fornecendo produtos que atendiam desde gostos sofisticados até os chamados gêneros de primeira necessidade, presentes na mesa de parcela significativa da população. A diversidade fica latente quando se olha a seção dos *preços correntes de importação*. Chegavam ao porto e eram distribuídos pela cidade produtos como: bacalhau seco,

bolachas inglesas, carnes de boi conservadas – do Rio Grande do Sul, Montevidéu, da Irlanda, dos Estados Unidos, carne de porco – dos EUA e da Irlanda, manteiga inglesa, paios de Lisboa, peixes da Suécia e dos EUA, presuntos do Porto e da Inglaterra, queijos, vários tipos de chá, vinhos portugueses e franceses, além da farinha de trigo, considerada um artigo de luxo (Diário de Pernambuco, 31/05/1834).

Nos anúncios de jornais, é possível encontrar ofertas dos mais variados produtos na seção de vendas. Em alguns casos, era até difícil caracterizar a que tipo de produto ela se dedicava, pois alimentos se misturavam facilmente com a oferta de outros itens:

[vende-se] queijos londrinos, presuntos para fiambre, vinho do Porto, e da madeira em barris, chá hisson em latas de quatro libras, dito preto, e aljôfar, pimenta da Índia em sacas de duas arrobas, feijão mulatinho e rajado, velas de espermacete, fato para marujo de todas as qualidades, camisas finas de madapolão, ditas de riscado, casacas e sobrecasacas inglesas, charutos da Havana, conservas de salmão, e lagostinho em latas, molhos de toda a qualidade, carne de vaca em barris, chapéus de castor brancos e pretos, genebra de Holanda em caixas de dúzia, cerveja preta, chapéus do Chile e de palha americana, verniz fino e ordinário para navios: na Rua da Cruz, armazém n. 10 (Diário de Pernambuco, 04/03/1835).

No recorte que o presente estudo contempla, embarcações carregadas com farinha de trigo chegavam constantemente ao Porto do Recife. No ano de 1827, por exemplo, seis embarcações deram entrada tendo a farinha de trigo como principal produto. Quatro delas saíram dos EUA — uma da Filadélfia, uma de Nova Iorque e duas de Boston —, além de Gibraltar e Halifax (Diário de Pernambuco, 06/02/1827; 20/02/1827; 23/02/1827; 03/03/1827; 21/03/1827; 29/05/1827). Não foi possível perseguir os rastros de todos os consignatários, pois, em alguns casos, a carga era declarada como sendo do mestre da embarcação. Entretanto, a firma Luiz Gomes Ferreira & Mansfield foi apontada como dona da carga de três embarcações: duas vindas de Boston e uma de Gibraltar.

O comércio desse produto na cidade do Rio de Janeiro foi analisado por Rafael Marquese. O autor aponta que a firma Maxwell, Wright & Co esteve profundamente ligada com o comércio de farinha de trigo americana, especificamente de Richmond e Baltimore. Na década de 1830, quando o mercado norte-americano estava favorável ao café brasileiro, esses dois comerciantes articularam diretamente a importação da farinha de trigo e a exportação de café. Marquese afirma que “essas companhias criaram um circuito comercial perfeito, no qual as barcas que traziam farinha da Virginia e de Maryland retornavam, para os Estados Unidos, com café brasileiro” (MARQUESE, 2013, p. 56-57). Das exportações de café para os EUA, 32% foram feitas por essa firma.

Luiz Gomes Ferreira e outros consignatários de embarcação e atacadistas tinham em comum, quase sempre, a nacionalidade portuguesa. Alguns eram “brasileiros adotivos”, imigrantes que se naturalizaram ao longo do processo de independência do país. Assim como em outras praças do Império, no caso do Recife do século XIX, esse tipo de comércio era dominado pelos portugueses. O contingente de imigrantes portugueses era bastante heterogêneo, com pessoas de diversas procedências e ocupações. Parcela significativa se dedicava a atividades ligadas ao comércio, que tinha uma trajetória extremamente peculiar de trabalho, ascensão profissional, riqueza e prestígio social. Muitos deles começaram a vida como caixeiros e, ao longo do tempo, foram ascendendo até se tornarem donos de seus próprios estabelecimentos. Esses comerciantes atuavam em vários ramos do comércio, destacando-se, sobretudo, no tráfico transatlântico de escravos e também no comércio de grosso trato. Boa parte dos produtos que circulavam pelo Recife, oriundos de outras regiões do país, e até do Mundo Atlântico, passava pelas redes comerciais dos portugueses (CÂMARA, 2013, p. 251-285).

Para além desses produtos, os chamados gêneros de primeira necessidade também estavam presentes, sobretudo farinha de mandioca, charque — do Rio Grande do Sul e de Montevideu — arroz e feijão (Diario de Pernambuco, 31/05/1834). Os dois primeiros são apontados pela historiografia como os principais alimentos de parcela significativa da população oitocentista. Em períodos de instabilidade e escassez, a falta desses dois produtos trazia certa insegurança, sobretudo nos lares menos abastados. Queixas apareciam frequentemente nos jornais. No ano de 1827, um anônimo denunciava a ação de atravessadores, que interceptavam as cargas de farinha de mandioca vindas do interior e as armazenavam em suas casas, no intuito de especular com o preço. Segundo ele, esta era a causa da carestia da farinha nos mercados da cidade (Diario de Pernambuco, 24/04/1827). Menos de um mês depois, a queixa era sobre o comércio de carnes da cidade, que também sofria com a atuação de atravessadores. Segundo o denunciante: “os gados chegam aqui comprados, recomprados, vendidos e revendidos em muitas mãos. Todos ganham e quem paga tudo são os consumidores” (Diario de Pernambuco, 07/05/1827).

O comércio de carne fresca era uma marca latente nas principais cidades do Império brasileiro do século XIX (ROLIM, 2012, p. 73). Entretanto, além da atuação de atravessadores, a rápida degradação da carne, por dificuldades em manter seu estado de conservação, impactava diretamente no consumo desse produto. Uma das saídas encontradas foi investir no processo de conservação dessa proteína por meio do sal. O charque tinha a seu favor a característica de se manter com uma boa qualidade por meses. Portanto, esse produto passou a chegar à cidade do Recife não apenas pela via terrestre,

mas também através do comércio de cabotagem. Parcela significativa da charque consumida na cidade tinha como local de origem o Rio Grande do Sul.

A farinha de mandioca teve um papel fundamental antes mesmo da chegada dos portugueses à América. Alimento domesticado pelos indígenas americanos ao longo de séculos, a mandioca e sua farinha passaram a ser utilizadas amplamente pelos portugueses a partir da era das navegações. Segundo Jaime Rodrigues, por ser um produto carregado de calorias e ter fácil preservação, se tornou extremamente importante nas expedições de longa distância e foi vital para o tráfico transatlântico de escravos, sendo incorporada às rações de marinheiros e escravos nos dois lados do Atlântico (2017, p. 71). Já no século XIX, ela transcendeu esses espaços, chegando à mesa de parcela significativa da população. Assim como o charque, a farinha de mandioca e sua capacidade de preservação possibilitaram que esses produtos alcançassem mercados distantes, através do comércio de cabotagem.

Entre os anos de 1825-35, em levantamento realizado na seção das notícias marítimas do *Diario de Pernambuco*, foram contabilizadas 131 embarcações carregadas com farinha de mandioca e 179 embarcações com charque como seu produto principal. Esses dados são expressivos, demonstrando que havia um ativo comércio interprovincial de gêneros de primeira necessidade, que não deve ser desprezado. Essa articulação entre os mais variados portos do Império foi um dos pilares para abastecer a população da cidade do Recife, sobretudo em períodos de instabilidade e escassez. As próximas páginas serão destinadas a apresentar alguns aspectos desse comércio, sobretudo os locais de onde essas embarcações eram remetidas.

O comércio interprovincial de farinha de mandioca e charque para a cidade do Recife

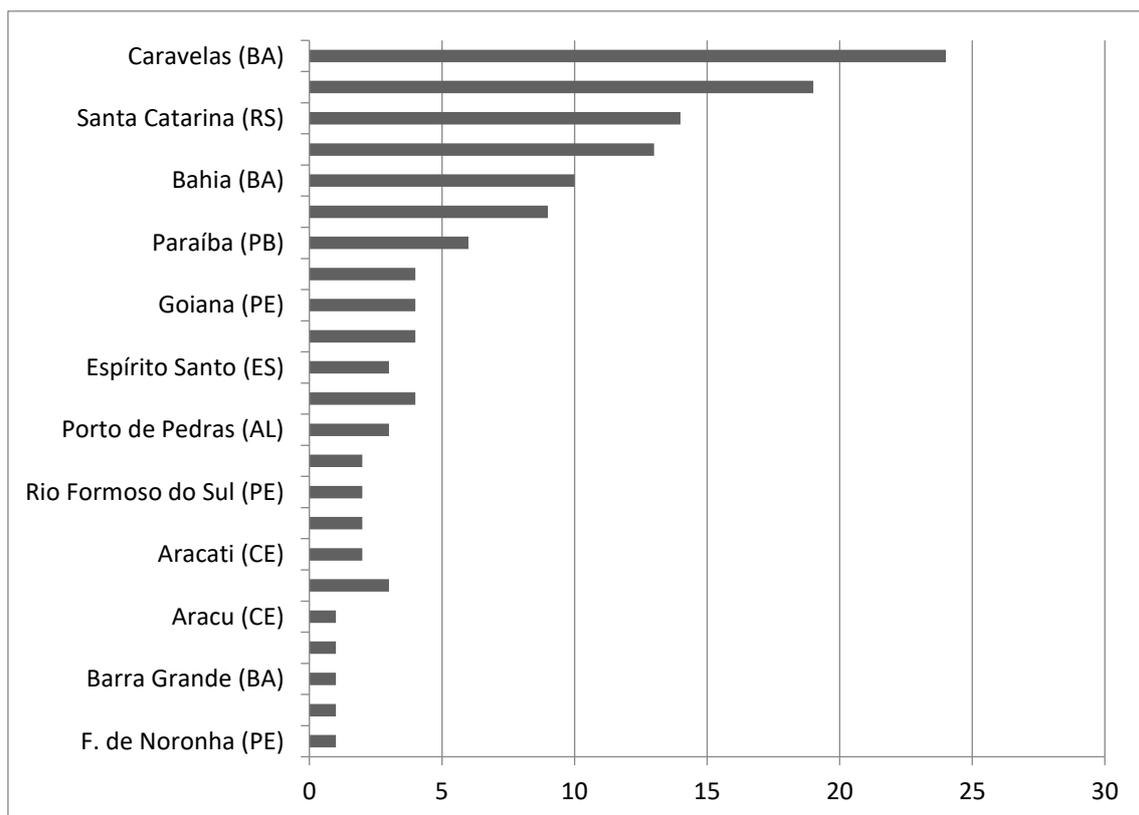
Durante os anos de 1825 a 1835, 131 embarcações com farinha de mandioca deram entrada no Porto do Recife⁵. Nos primeiros anos, há um número diminuto, que é explicado, em parte, pela pouca quantidade de edições do jornal *Diario de Pernambuco*: três em 1825, uma em 1826, nenhuma em 1827 e dezenove em 1828. Encontramos dados mais consistentes sobre o comércio de cabotagem da farinha de mandioca a partir de 1829, período em que 119 embarcações entraram com uma relativa constância, exceto em 1835, quando a quantidade caiu drasticamente após dois anos com números altos. Um dado que chama bastante atenção são as 67 embarcações que chegaram no período da Guerra dos Cabanos (1832-35). Tudo indica que o conflito ocorrido no sul de Pernambuco, já na divisa com Alagoas, aumentou a demanda por farinha de mandioca. Além de abastecer a

população, era necessário alimentar as tropas que estavam reprimindo o movimento de Vicente de Paula.

Um dos fatores que, sem dúvida, influenciavam a chegada de gêneros de primeira necessidade via mar era o baixo imposto pago no momento da importação. Enquanto todos os gêneros importados pagavam uma taxa que variava de 10% a 15%, a farinha de mandioca era livre da cobrança de impostos. Sobre cada barrica de farinha de trigo que estava custando entre 10\$000 e 10\$500 réis, por exemplo, eram cobrados 1\$000 réis de taxa de alfândega, influenciando diretamente no preço desse produto (*Diário de Pernambuco*, 06/06/1829).

O gráfico a seguir traz as principais praças mercantis que mantiveram relações comerciais com a província de Pernambuco. Mais de vinte locais diferentes forneceram farinha de mandioca para o Recife no período aqui estudado: desde Santa Catarina, ao sul, até Maranhão, situada ao norte de Pernambuco. O principal fornecedor de farinha é a província da Bahia, com mais de 40 embarcações no período.

Gráfico 1 – Locais de origem das cargas de farinha de mandioca (1825-35)



Jornal Diário de Pernambuco: seção de notícias marítimas, 1825-1835

Sobre o comércio baiano, Barickman pontua que a farinha de mandioca produzida na região do recôncavo era vendida para além do comércio local. Salvador era uma cidade com um porto extremamente movimentado, chegando a receber cerca de duas mil pessoas

por dia: marinheiros, escravos, etc. Os navios que partiam de lá levavam provisões para se manter em alto-mar, e faziam sua presença ser sentida no Porto de Salvador (BARICKMAN, 2003, p. 99). Parte da farinha negociada no comércio da capital, que recebia a produção do recôncavo, era exportada para outras regiões do Império. As dez embarcações grafadas como oriundas da Bahia provavelmente passaram pelo Porto de Salvador. O montante da farinha enviada para a exportação era menor em comparação ao que ficava na província: a primeira demanda a ser suprida era a interna.

Havia também uma parcela do produto que era escoado sem passar pelo Porto de Salvador: o transporte marítimo, que facilitava o escoamento da produção, era o mesmo que expunha o mercado de Salvador às flutuações da oferta. As tentativas de fiscalizar, limitar e proibir essas compras eram ineficazes. Quando os comerciantes eram proibidos de comprar a farinha no mercado da capital, faziam a ligação direta com os produtores de mandioca no interior. A costa baiana era extensa e pouco vigiada, facilitando a ação dos negociantes. Relatos de autoridades da época diziam que as crises causadas pelas exportações eram maiores que as provocadas pelas secas (BARICKMAN, 2003, p. 149).

No *Diário de Pernambuco*, foi possível notar que 13 embarcações tinham como origem a freguesia de São Matheus; 9 eram oriundas de Alcobaça; e 24, de Caravelas — todas elas situadas no sul da Bahia. Essa ligação direta com os fornecedores trazia benefícios para ambos os lados. Ao enviar sua produção para o Porto de Salvador, esses lavradores teriam que arcar com os custos do transporte, além de pagar o imposto. Esses custos eram amenizados no caso dos produtores que detinham mais capital e usavam embarcações próprias para levar os sacos de farinha. O comércio direto trazia benefício para os dois lados: para os comerciantes da praça do Recife, fazer essa ligação direta auxiliava a burlar o controle que se tinha sobre a farinha em Salvador e garantia que a carga não fosse barrada, já os lavradores economizavam com o transporte, além de não ter que pagar impostos.

O Rio de Janeiro aparece como o segundo maior fornecedor, apesar de não ser um local marcado pela agricultura de subsistência em larga escala. O porto da capital do Império estava entre os principais da América e recebia constantemente inúmeros produtos de várias partes do Mundo Atlântico. Renato Marcondes argumenta que as ligações comerciais do Rio de Janeiro com outras áreas do Império constituíam parte significativa do comércio da corte. Por ser um local estratégico, parte dos produtos que chegavam à capital era revendida para outros locais, entre eles Pernambuco (MARCONDES, 2012, p. 145). O socorro em situações de falta de gêneros também poderia influenciar o envio de embarcações com carne-seca ou farinha de mandioca. No

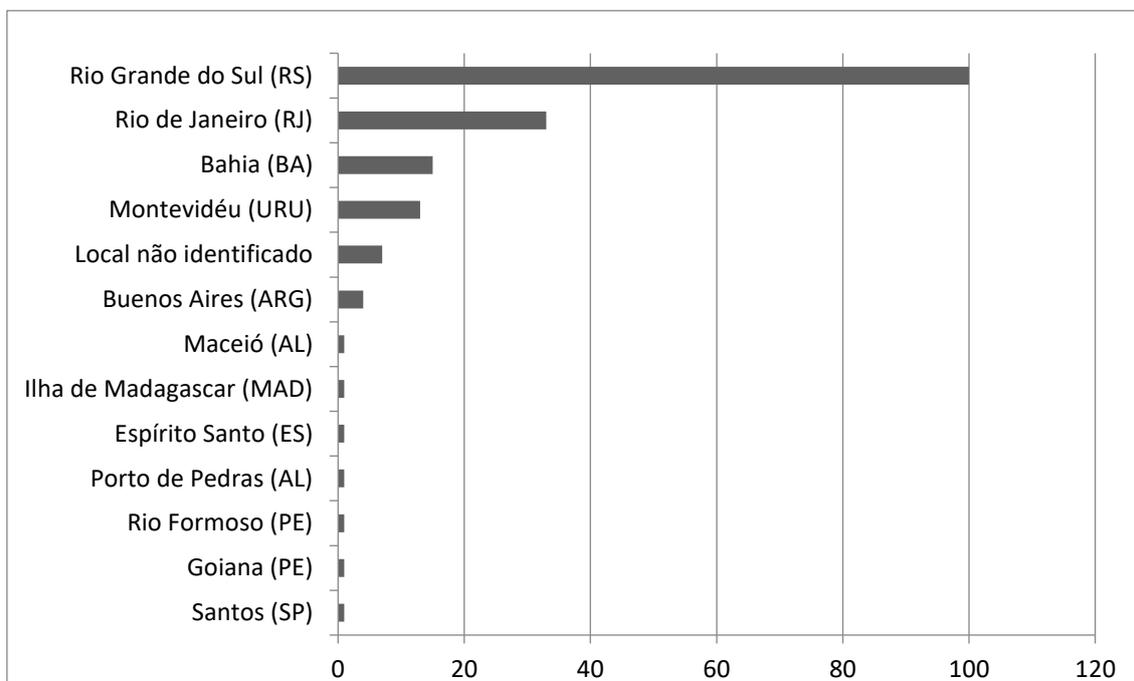
ano de 1834, por exemplo, os pernambucanos enviaram uma petição ao governo imperial pedindo ajuda com o fornecimento de farinha de mandioca, pois esta se encontrava em grande falta. O pedido foi prontamente atendido nos dias seguintes: o governo se comprometeu a enviar o dito gênero para suprir à ausência, pagando dos cofres públicos a quantia referente à carga, tanto da dita praça, quanto de Santa Catarina, o que explica, em parte, o motivo de esse último local figurar como o terceiro maior fornecedor (*Diário de Pernambuco*, 11/04/1834).

O número de embarcações transportando charque para a província de Pernambuco chegou a ser superior ao de farinha de mandioca: 179 embarcações deram entrada no Porto do Recife entre 1825 e 1835⁶. A partir de 1827, os dados passam a ser mais sólidos, e uma estimativa consistente pode ser traçada. Entre esse ano e 1830, as importações estavam em um ritmo lento, contabilizando apenas 21 embarcações. A partir do ano de 1831, o comércio de charque cresce e mantém certa constância até o ano de 1835, apresentando leves variações no período. Assim como no caso do comércio de farinha de mandioca, o charque teve uma procura grande no período da Guerra dos Cabanos (1832-35), atingindo o número de 128 embarcações.

Os baixos números entre 1825-30 podem ter sido um reflexo da Guerra da Cisplatina. Os conflitos na região perduraram entre os anos de 1811 e 1828 e envolveram questões inerentes à produção de charque. O território da chamada banda oriental era rico em pastagens, causando embates entre os produtores dos dois locais. Após a anexação, entre 1821 e 1825, a instabilidade na região continuou, culminando na Guerra da Cisplatina. O desfecho não foi favorável aos charqueadores: a região se emancipou, e foi criada a República do Uruguai. Os gastos foram extremamente altos para o Império; e os benefícios, mínimos (BERUTE, 2011, p. 98-102). Nesse período de instabilidade, as exportações de charque sofreram uma queda significativa.

Ao contrário da farinha de mandioca, que era livre de impostos, o charque era tributado. Segundo informações encontradas no *Diário de Pernambuco*, a cada arroba de charque vinda do Rio Grande do Sul, eram cobrados \$160 réis de imposto. Já para produtos importados, a taxa variava entre 10% e 15%. Sobre a carne salgada de origem bovina oriunda da Irlanda e dos EUA, eram cobrados 1\$200 réis por barril, por exemplo (*Diário de Pernambuco*, 30/05/1829, fl. 3 e 4). Devido ao alto preço e a distância, esses dois produtos não ofereciam concorrência ao charque rio-grandense.

Gráfico 2 - Locais de origem das cargas de charque (1825-35)



Jornal Diário de Pernambuco: seção de notícias marítimas, 1825-1835

A cidade do Recife revendia carne-seca vinda, em grande parte, do Rio Grande do Sul. Aliados à produção de couro, esses dois produtos eram o eixo motor das exportações da província. Segundo Jonas Vargas, enquanto o comércio de charque se concentrava no mercado nacional (pequenas remessas eram enviadas para Cuba e Lisboa), os couros tinham uma alta demanda nas indústrias europeias e dos EUA e conectavam os comerciantes do sul do país ao mercado internacional (VARGAS, 2013, p. 18).

A charque do Rio Grande do Sul não enfrentava concorrência, sendo local de origem de mais de 60% das embarcações que vieram para Pernambuco. Outro fator que chama bastante atenção é que não havia, nas tabelas de preço dos gêneros de primeira necessidade, uma distinção entre o charque do Rio Grande do Sul e os de outros locais do Império. Tudo indica que as outras praças revendiam o charque sulista para Pernambuco, como é o caso do Rio de Janeiro, que aparece como o segundo maior local de origem das embarcações.

As ligações comerciais entre o Rio Grande do Sul e Pernambuco iniciaram ainda no final do século XVIII. Junto com a Bahia, Pernambuco se tornou um importante

comprador de charque. Após a entrada dessas duas localidades, a produção anual foi crescendo gradativamente, ao ponto da Bahia e de Pernambuco superarem o Rio de Janeiro como principais compradores. Jonas Moreira Vargas afirma que o circuito mercantil Rio Grande do Sul – Bahia – Pernambuco era estimulado pelos próprios comerciantes de Salvador e do Recife. As embarcações vindas do Sul, ao desembarcar nos portos das províncias citadas, eram carregadas com sal, açúcar, fumo, escravos e aguardente, abastecendo a província do Rio Grande do Sul (VARGAS, 2014, p. 544). Assim, os lucros eram maiores, e ambos os comerciantes saíam beneficiados.

De 1820 em diante, os dados sobre as quantidades e os locais para onde o charque foi remetido são fragmentados. Jonas Moreira Vargas encontrou dados mais seguros a partir do ano de 1828. Nele, o Rio de Janeiro superou a soma dos montantes da Bahia e de Pernambuco juntos, sendo 51,3% e 39,8%, respectivamente. Quatro anos depois, a balança voltava a ser favorável para os nordestinos. Pernambuco e Bahia totalizaram 50,8% do charque comprado, contra 42% do Rio de Janeiro (VARGAS, 2014, p. 546). A importância de Pernambuco na compra do charque do Sul é reforçada por dados encontrados por Gabriel Berute. Em um estudo que busca analisar o comércio das cidades de Rio Grande e Porto Alegre, ele afirma: “considerando todos os 64 registros que disponho com carregamentos de charque (1834, 1839, 1847-48 e 1850-51), observa-se que os principais destinos permaneciam os mesmos [das primeiras décadas do século]” (BERUTE, 2011, p. 72). Nos anos citados, Pernambuco foi o destino de mais da metade do charque oriundo do porto de Rio Grande, seguido por Rio de Janeiro e Bahia.

O gráfico apresentado aponta o Rio de Janeiro como o segundo maior fornecedor de charque para a província de Pernambuco, com 33 embarcações. A capital desempenhava um papel fundamental nas circulações mercantis dentro do Império: havia uma circulação intensa de mercadorias diariamente, que eram escoadas para áreas próximas e até reexportadas. No período da corrida do ouro em Minas Gerais, por exemplo, o principal ponto de abastecimento eram as mercadorias oriundas do porto do Rio de Janeiro. Já no decorrer do século XIX, o Vale do Paraíba despontava como a maior região escravista e necessitava de gêneros de primeira necessidade para alimentar a escravaria. As ramificações comerciais dos comerciantes da capital do Império eram enormes e ligavam-nos a várias partes do Mundo Atlântico.

Portanto, é possível apontar, através dos dados aqui expostos, que existia um vigoroso comércio interprovincial de gêneros de primeira necessidade — farinha de mandioca e charque — para a província de Pernambuco. Houve uma alta incidência de embarcações destinadas a fornecer alimentos para a população da cidade do Recife —

seja ela escrava ou livre. Não queremos aqui afirmar que esse tipo de comércio sustentou a população inteira da cidade, mas é inegável que este foi um dos pilares da manutenção de uma boa oferta de farinha de mandioca e charque durante o período aqui estudado. Sem esse comércio interprovincial ativo, a cidade poderia ter enfrentado períodos de instabilidade e escassez. O objetivo foi apontar essas rotas comerciais como um dos braços do abastecimento da cidade.

Além do comércio interprovincial, a cidade do Recife contava com mais dois centros de produção de alimentos: o interior da província e os sítios nos arredores dos bairros principais. Sobre o interior, Manuel Correia de Andrade (2011, p. 156) aponta que essa região foi fundamental para abastecer as áreas próximas — principalmente a capital — com gêneros alimentícios, sobretudo em fins do século XVIII. O autor também pontua a participação das vilas como Cimbres, Bom Jardim e Garanhuns e outros povoados no comércio de alimentos: “essa população, em geral, [se dedica] à agricultura de subsistência (...) A população agrestina era, em geral, pobre, limitando-se a cultivar o algodão (...) o milho, o feijão, a mandioca e a cana-de-açúcar, para fazer mel e rapadura” (ANDRADE, 2011, p. 157). Essas vilas interioranas foram importantes no fornecimento de alimentos para a capital: sobretudo a farinha de mandioca e o gado, que era levado até a cidade para ser abatido e fornecer a chamada carne-verde.

É importante esclarecer que um dos entraves do abastecimento do Recife, pela via dos produtos do interior da província, era o péssimo estado das estradas e o precário sistema de transporte. Em fins da primeira metade do século XIX, os contemporâneos deixaram testemunhos disso. Em um longo ensaio, o engenheiro francês e senhor de engenho Henrique Augusto Milet relatou que a produção de víveres (como legumes, feijão e farinha) do interior não chegava ao Recife por causa do precário sistema de transporte. E, quando esses produtos chegavam, tinham um preço elevado não só devido ao custo do transporte, mas também à existência de atravessadores, que monopolizavam a comercialização de alimentos (MILET, 1879, pp. 52, 55-56). O também engenheiro Louis Léger Vauthier compartilhava da mesma opinião:

As numerosas dificuldades que sofrem agora os transportes terrestres aumentam consideravelmente o preço dos gêneros, sejam os importados, sejam os exportáveis, opõem um imenso obstáculo ao desenvolvimento no interior do país, da agricultura (...). (apud FREYRE, 1940, p. 118).

As distâncias se faziam maiores por conta da precariedade das estradas existentes, melhor dizendo, antigos caminhos por onde eram conduzidas as boiadas que vinham do interior. Algumas dessas estradas remontavam, ainda, aos anos do governo do general

português Luiz do Rego (1817-1821) e eram as principais rotas de abastecimento para a capital. Em 1819, o viajante e diplomata inglês James Henderson esteve de passagem pelo Recife e deixou um excelente relato do que viu:

As estradas que vão de Pernambuco [lê-se Recife] para o interior são muito boas por algumas milhas, embora de terra e em algumas partes ocultas. Logo começam a se estreitar, tornando-se trilhas frequentadas por tropas de cavalos que vêm do sertão, principalmente com o algodão e alguns outros produtos (apud. SOUTO MAIOR; DANTAS SILVA, 1993, pp. 111-12).

Ao que tudo indica, as poucas estradas em boas condições de tráfego que Henderson teve a oportunidade de percorrer eram da época do governo do General Luiz do Rego, que empreendeu alguns melhoramentos nesse setor. O padre Lopes Gama, em crônica publicada em *O Carapuceiro*, lembrava que as estradas abertas na época do general português permaneceram relegadas ao abandono. Isso sem falar das pontes que estavam caindo aos pedaços e com muitos buracos no piso, quase intransitáveis. Ressaltava, ainda, que, se as estradas estivessem transitáveis, “a gente do Recife teria mais abundância de comestivos (sic) e outros gêneros importantes por um preço muito menor” (*O Carapuceiro*, 13/10/1832).

Os matutos que se aventuravam por essas estradas estavam sujeitos a todo tipo de dificuldades, como atoleiro nas épocas de chuva e o perigo das íngremes e escorregadias ladeiras. É certo que o uso demasiado desses caminhos acabava naturalmente desgastando o terreno, provocando buracos e erosões. Além disso, os meios de transporte (cavalos, mulas e carros de boi, que traziam as caixas de açúcar, os fardos de algodão e outras mercadorias do interior) eram também um fator complicador que pesava nessas longas viagens do interior para a capital da província. Peter Eisenberg destaca que, no início do século XIX, o principal meio de transporte terrestre para conduzir o açúcar até o Recife era o carro de boi, feito de madeira, pesando de meia a três quartos de tonelada e puxado por seis ou doze bois. Em meados do mesmo século, as caravanas de cavalos e mulas passaram a substituir os pesados carros de boi no transporte desse produto, mas, mesmo assim, com um custo muito oneroso do frete (EISENBERG, 1977, p. 71). É provável que os pequenos agricultores do interior — produtores de gêneros de primeira necessidade — embutissem, no valor do produto, os custos da viagem, elevando, assim, os preços desses produtos nos mercados e nas tabernas da cidade.

Vale ressaltar que as dificuldades de circulação no Recife de gêneros de primeira necessidade, produzidos no interior da província, não estavam apenas nas estradas e no moroso transporte animal. Outro problema era o recrutamento forçado para as tropas de

linha. A temível sombra do recrutamento provocou certa diminuição no fluxo de alimentos na cidade. Em 1842, o então presidente da província, Francisco do Rego Barros, pedia mais prudência aos recrutadores. Isso porque chegava ao seu conhecimento que “vários indivíduos, que vêm de fora da cidade com cargas de farinha, e outros gêneros” estavam sendo recrutados. Para o presidente, “tais indivíduos” não deveriam estar sujeitos a esse tipo de procedimento (APEJE, Ofícios da Presidência à Prefeitura, 25/02/1842, fl. s/n). É possível até imaginar que, na década de 1830, em meio aos violentos conflitos armados que ocorreram na província, sobretudo com a prolongada e custosa Guerra dos Cabanos, esse tipo de enquadramento, por parte dos recrutadores militares, nos homens livres pobres que vinham do interior com os seus produtos deveria ser algo corriqueiro. Isso foi um elemento que dificultou ainda mais a circulação de comestíveis na cidade.

É possível que a “caça” desses indivíduos sujeitos ao recrutamento militar deve ter levado muitos produtores a não arriscarem qualquer viagem ao Recife. Isso contribuiu para a ação dos chamados atravessadores, gente que servia de intermediário entre os produtores do interior e os consumidores da cidade. Se os produtores e tropeiros temiam entrar na cidade, o espaço estava aberto para a atuação dos atravessadores. A cargo deles, a farinha, a carne-verde, o feijão e outros produtos chegavam ao mercado com o preço bastante elevado, tornando a sobrevivência das pessoas bastante onerosa.

Em 1833, um juiz de paz da freguesia de Afogados lembrava ao presidente da província que, conforme as Posturas Municipais, a farinha de mandioca fazia parte dos “gêneros destinados à venda pública” e, por isso, devia estar ao alcance da população nas “praças, ribeiras e ruas” da cidade. Mas isso não vinha acontecendo. Alguns atravessadores iam esperar as cargas de farinha um pouco distante do centro urbano, num lugar chamado peris. Daí a farinha era conduzida para as casas dos grandes taberneiros. Esse juiz de paz, usando a autoridade do cargo, tentou coibir esse negócio e fez com que algumas cargas fossem conduzidas para a venda pública. Mas houve resistência e pelo menos um desses atravessadores chegou a tomar uma carga à força e prosseguir com o monopólio (APEJE, Juiz de Paz, JP -06, 20/02/1833, fls. 49, 49v e 50).

Quase dez anos depois, esse tipo de ocorrência ainda acontecia com frequência. O já citado Padre Lopes Gama, em seu *O Carapuceiro*, fez duras críticas aos atravessadores, que monopolizavam o comércio e reduziam “a maioria dos cidadãos à miséria”. Para ele, existiam “companhias de atravessadores” em todos os ramos do comércio, atuando até mesmo no miúdo negócio de galinhas. Da ação desses atravessadores resultava o aumento de preços nos gêneros de primeira necessidade e a “horrível carestia de víveres”. Para o Carapuceiro, “não havia uma ação por parte das autoridades em coibir os atravessadores,

nem tampouco em taxar os preços de alguns gêneros alimentícios, como ocorria em Paris, onde o governo fixava o preço de alguns produtos de primeira necessidade” (O Carapuceiro, 04/05/1842).

Vale ressaltar que parte significativa da população recifense tinha, no consumo de farinha de mandioca, a base da sua alimentação. Eram pequenos consumidores dependentes desse produto. Assim qualquer alteração no seu preço pesava no bolso dos consumidores mais humildes. É certo dizer que a produção e a comercialização dos gêneros alimentícios, secundários do ponto de vista do sistema econômico da grande lavoura açucareira, permaneceram estruturalmente desorganizadas.

Os sítios próximos à cidade e a produção de frutas, verduras e legumes

O outro centro de abastecimento da cidade do Recife eram os sítios que ficavam próximos ao centro urbano. Essas pequenas propriedades forneciam frutas, verduras e legumes, além de leite fresco. Tudo indica que o consumo desses alimentos funcionava como uma espécie de complemento à dieta-base dos habitantes. O Recife do século XIX, assim como outras cidades do Império, não tinha um limite claro estabelecido entre a zona urbana propriamente dita e seus arredores. A paisagem urbana estava em constante mudança entre a passagem dos setecentos para os oitocentos. Foi nesse período que os grandes engenhos, outrora representantes da pujante civilização do açúcar, passaram a ser loteados, após uma crise crônica causada pela baixa do preço do açúcar no mercado internacional. Segundo Mota Menezes, o Engenho Casa Forte, o da Madalena e os do chamado lugar da Ponte d’Uchoa foram vítimas desse loteamento (1993, p. 156). Essa repartição deu origem a pequenos núcleos populacionais, que passaram a ter relações próximas com os três bairros — Santo Antônio, Boa Vista e São José. A freguesia de Afogados teve um papel importante nessa integração entre o subúrbio e a cidade por três motivos: 1) ela se comunicava diretamente com a freguesia de São José através de uma estrada; 2) Afogados era o ponto de entrada dos homens que vinham do interior, trazendo seus produtos para serem comercializados na cidade; 3) ela se comunicava também com outras povoações, como: Remédios, Passagem da Madalena e Bem-Fica — onde se localizava a maioria dos sítios que abasteciam a cidade do Recife (SILVA, 2004, p. 31).

Ao que tudo indica, propriedades com características semelhantes estavam presentes em outras partes do Império brasileiro. Francis Manzoni aponta que a cidade de São Paulo, em meados do século XIX, tinha uma grande concentração de sítios e chácaras nos arredores do núcleo central (2007, p 82). Já na região de Diamantina, em Minas, Marcos Lobato Martins afirma que chácaras e quintais de residências foram importantes

unidades produtoras de alimentos. Além de comestíveis *in natura*, forneciam verduras, legumes, frutas, farinhas, quitandas, laticínios, doces e bebidas para a cidade e as regiões próximas (2010, s/p).

Em relação ao Recife, Maciel Henrique Silva destaca que esses sítios tiveram uma função vital no fornecimento de alimentos: “o abastecimento de verduras, frutas, leite, azeite e outros gêneros da mesma natureza, que circulavam pelas ruas e mercados, pelas mãos de vendeiras de tabuleiro e quitandeiras, era feito a nível local, nesse contexto de simbiose cidade-campo” (2004, p. 42).

Essa afirmação fica ainda mais forte quando se analisa os anúncios de venda nos jornais da época. No ano de 1827, dois sítios foram colocados à venda. O primeiro era “bem plantado de laranjeiras, coqueiros e outras fruteiras”, além de ter “casa de vivenda de pedra e cal, com muitos cômodos”, e ficava situado próximo à cidade (Diário de Pernambuco, 19/02/1827). Já o segundo contava com “bastantes árvores frutíferas ainda novas, de muitas qualidades e em estado de começarem a produzir”, além de “uma morada de casa também nova” (Diário de Pernambuco, 19/02/1827). Parcela significativa dos anúncios coletados entre os anos de 1825 e 1835 sempre fazia menção a frutas. Essas propriedades chamaram bastante a atenção de Maria Graham, viajante inglesa que esteve na província entre os anos de 1821 e 1823. Em uma de suas caminhadas pelos arredores da cidade, ela afirma que, por toda parte, “havia pequenos arvoredos de mangas e pés de laranja” (GRAHAM, 1824, p. 116). Nos anúncios, também foi possível encontrar, em menor escala, menção a verduras e legumes.

A viajante inglesa também ficou encantada com as plantações de mandioca. Segundo ela, entre “as belezas de uma primavera brasileira”, estavam os “pequenos espaços abertos para a produção da mandioca, que, nessa temporada [primavera], é perfeitamente verde” (GRAHAM, 1824, p. 115). Ao que tudo indica, a cultura da mandioca estava presente nesses sítios: uma propriedade na Ponte do Uchôa contava com casa de farinha e seus pertences — roda, prensa, forno e tacho —, assim como outra na estrada dos Aflitos (Diário de Pernambuco, 30/03/1827; 25/05/1832). Já um sítio próximo à povoação do Monteiro, além de ter plantas de capim, ananaseiros e bananeiras, contava com “10 mil covas de roça capaz de fazer farinha” (Diário de Pernambuco, 18/09/1830).

Segundo Bert J. Barickman, a mandioca era uma cultura ideal para pequenos agricultores. Seu cultivo não exigia um trabalho árduo: em um terreno já limpo, duas pessoas poderiam preparar e plantar as 10 mil covas de mandioca da propriedade acima citada. Além disso, ter esse produto em sua propriedade significava garantir sua própria subsistência ao longo do ano. Levando em consideração os cálculos de rendimento

apresentados pelo autor, 1.000 covas de mandioca poderiam render entre 30 e 40 alqueires (2003, p. 274-276). Logo, a propriedade acima citada poderia fornecer entre 300 e 400 alqueires por ano. Levando em consideração que a média anual de consumo girava em torno de 9,125 alqueire por pessoa, essa propriedade poderia, tranquilamente, alimentar dezenas de pessoas e ainda manter um excedente a ser comercializado.

Além de alimentos *in natura*, os sítios também tinham a capacidade de ofertar proteína animal, ainda que em pequena escala. Boa parte dessas propriedades ficava próximo aos rios Capibaribe e Beberibe, onde a pesca poderia ser praticada. Segundo Magna Milfont, a pesca era um dos gêneros do comércio que se utilizava da operação de canoas, jangadas e barcaças nesses dois rios. De acordo com sua análise, os relatórios dos presidentes da província de Pernambuco revelam uma relação entre a navegação de barcos nativos e a pesca (MILFONT, 2003, p. 30-31). Outra opção era a criação desses animais em viveiros, como em duas propriedades na Passagem da Madalena (Diário de Pernambuco, 15/05/1835; 27/11/1830).

A criação de gado também estava presente. Parcela significativa se limitava a poucas cabeças, provavelmente utilizadas para puxar arados e carroças ou para consumo próprio. Entretanto, em alguns sítios ficava visível o fator econômico: José da Costa de Albuquerque Mello arrendava um sítio, muito perto da praça, capaz de ter e manter 50 cabeças de gado, além de ter muito terreno para plantação de capim (Diário de Pernambuco, 14/04/1832). Outra propriedade oferecida para arrendamento seria capaz de sustentar mais de cem cabeças de gado, além de contar com estribaria e terras para plantações (Diário de Pernambuco, 06/08/1835). Já mais distante da cidade, duas léguas além de Rio Doce, povoação localizada em Olinda, arrendava-se, no ano de 1835, um grande cercado da Fazenda de São José, que seria capaz de receber mais de 200 cabeças (Diário de Pernambuco, 14/05/1835). É plausível afirmar que parte das reses abatidas e levadas aos mercados da cidade tinha como origem essas propriedades.

Um dos produtos derivados da criação de gado era o leite, bastante procurado pela população da cidade. Ele era vendido apenas pela manhã, quando ainda estava fresco. No levantamento por nós feito, a maioria das propriedades contava com menos de dez vacas, variando entre duas e oito por propriedade. A única exceção fica a cargo de um sítio em Afogados que anunciava ter capacidade para 30 vacas (Diário de Pernambuco, 16/11/1831).

Boa parte dessas propriedades dependia da atuação de feitores e cativos, tanto para a produção quanto para a circulação desses alimentos. No caso dos feitores, havia uma certa preferência por estrangeiros, principalmente portugueses e açorianos. Apesar de os

registros oficiais apontarem poucos portugueses nesse tipo de atividade, outras fontes tornavam esses trabalhadores mais visíveis. Sobre demanda de mão de obra estrangeira na província, esse grupo perdia apenas para os caixeiros portugueses (CÂMARA, 2013, p. 236-240).

Através dos anúncios de oferta de trabalho, é possível construir um perfil de um feitor desejado pelos donos dessas propriedades. Além do trato com a escravaria do sítio, ele devia ser capaz de contribuir diretamente com o trabalho na propriedade. Um desses anúncios exigia que o feitor “entendesse de horta e arvoredos”. Diferentemente de outras culturas, estas exigiam certo cuidado no trato (Diário de Pernambuco, 23/02/1827). Já outro anunciante era mais exigente, dizia precisar de um bom feitor que soubesse “podar parreiras, plantar verduras, flores e todas as mais plantas de um sítio”. Em outros casos, as solicitações eram ainda mais específicas, como saber “tratar e sagrar gado do mal triste que está dando, e animal cavalar” (Diário de Pernambuco, 28/10/1835; 27/03/1833). Outro tipo de característica procurada era a capacidade de cuidar e ordenhar vacas de leite. Os feitores tinham um papel fundamental nessas propriedades, gozando de relativo poder e autonomia. Eles ficavam responsáveis pelos rendimentos das propriedades, pelo trato com os cativos e pelo ajuste com possíveis negras de tabuleiro e vendedores ambulantes que negociavam, nos bairros da cidade, os produtos.

A pequena propriedade escrava era uma marca presente no cotidiano desses locais. Na maior parte deles, poderiam ser encontrados dois, três e até cinco escravos. Apesar da lei de 1831, o comércio de escravizados para Pernambuco continuava sem maiores empecilhos. Portanto, a oferta era alta; e o preço, acessível, possibilitando que pessoas com menores cabedais também tivessem acesso a esse tipo de mão de obra. Nos anúncios de compra e arrendamento, os proprietários procuravam por cativos capazes de desempenhar os mais variados ofícios. Alguns eram genéricos, exigindo que fossem próprios para todo serviço de um sítio, que entendessem de campo ou que trabalhassem na enxada. Já outros eram mais específicos: trato com verduras e legumes, além de cuidar do gado e retirar seu leite.

A mão de obra escrava também tinha um papel fundamental para fazer a ponte entre os sítios e os mercados da cidade. Havia certa divisão por gênero referente ao produto vendido. O comércio de frutas, verduras, fazendas, miudezas e outras mercadorias ficava a cargo das mulheres, enquanto o peixe era um produto mais ligado aos homens (SILVA, 2004, p. 82). Ao que tudo indica, também ficava a cargo destes a venda do leite. No ano de 1827, Antonio de Holanda Cavalcante anunciava a fuga de seu cativo, chamado Ilário, que era “bem conhecido nesta praça por vender leite todos os

dias” (Diário de Pernambuco, 30/03/1827). Já em 1833, fugiu de um sítio o cativo João, do gentio de Angola, com 14 anos de idade. Ele sumiu na cidade de Olinda, onde andava vendendo leite (Diário de Pernambuco, 17/10/1833).

As vendeiras não se situavam apenas nas praças, nos largos e nas ruas dos três bairros principais. Um proprietário de um sítio estava à procura de “uma negra moça para vender verduras na rua, e que saiba lavar de varrella (sic)” (Diário de Pernambuco, 04/11/1833). Provavelmente, em um horário do dia, ela ficaria encarregada de vender parte da produção dessa propriedade e, em outro período, poderia dar conta das roupas do proprietário e/ou de terceiros. Maria Graham faz menção às vendeiras fora do espaço urbano, carregando suas cestas planas e largas na cabeça, vendendo frutas e água gelada (GRAHAM, 1824, p. 116). Outra modalidade de venda — comum, mas restrita ao espaço urbano — era expor os produtos no chão, forrado com uma toalha, ou sob mesinhas.

Maciel Henrique aponta que, por determinação da Câmara da cidade, apenas os espaços amplos dos bairros poderiam ser ocupados por vendeiros e vendeiras: a Praça da Matriz, na Boa Vista; os pátios da Penha, do Carmo e do Hospital, em Santo Antônio; e o cais da Lingueta, no Bairro do Recife. Entretanto, é provável que essas normas não fossem seguidas, pois ruas, pontes, becos não foram abandonados pelas vendeiras (SILVA, 2004, p. 77). Tudo indica que elas já tinham seus fregueses específicos, que as procuravam nesses locais. Portanto, passar a ocupar outro espaço significaria reconstruir suas redes mercantis, além de ter a concorrência de vendeiras já estabelecidas nos principais locais. O estudo desse tipo de comércio já sinaliza o potencial econômico dessas propriedades, que tiveram um papel essencial na produção e na comercialização de alimentos para a população urbana do Recife no século XIX.

Considerações finais

As rotas que abrangiam o abastecimento da cidade do Recife no século XIX e seus principais agentes envolvidos ainda são pouco conhecidos. Como destacado, fornecer alimentos à população era uma tarefa extremamente complexa, que envolvia uma extensa cadeia de produtores, comerciantes e vendedores, muitos deles escravizados. O porto, local de extrema importância para a economia regional desde fins do período colonial, teve um papel preponderante na oferta de alimentos. Nele, chegavam inúmeros produtos de além-mar — queijos, carnes conservadas, bacalhau, manteiga, farinha de trigo, entre outros —, que eram destinados à população que tinha certo poder aquisitivo.

Entretanto, os chamados gêneros de primeira necessidade também chegavam à cidade através da via marítima. As 131 embarcações carregadas com farinha de mandioca e as 179 carregadas com charque foram essenciais para abastecer a população do Recife. Esses dados corroboram os trabalhos de Bruna Dourado, que aponta o Porto do Recife como um dos mais importantes do Império, e com os estudos de Renato Marcondes, que discute o comércio de cabotagem entre as principais províncias litorâneas, e Jonas Moreira Vargas, que coloca Pernambuco como um dos principais parceiros comerciais dos charqueadores sulistas. Não queremos aqui afirmar que essas rotas foram as únicas a sustentar os habitantes com gêneros básicos. O próprio interior da província também oferecia alguns produtos. Entretanto, precisa-se de trabalhos mais pontuais e apoiados em fontes para que se tenha uma dimensão maior da circulação de gêneros de primeira necessidade.

Se o porto era um dos lugares que forneciam os alimentos-base dos habitantes, os sítios foram os locais onde se produziam os alimentos que complementavam a dieta. Surgidos após o loteamento de engenhos na passagem do século XVIII para o XIX, como aponta Mota Menezes, paulatinamente esses locais foram se especializando na produção de frutas, verduras e legumes. Além disso, o gado também estava presente, seja para corte, seja para fornecimento de leite fresco, que também era muito procurado pela população. A proximidade com os mercados da cidade, associada ao uso da pequena propriedade escrava, tanto na esfera da produção quanto na comercialização, tornaram essas propriedades extremamente lucrativas e essenciais para o abastecimento da cidade. A junção desses dois espaços foi essencial para que a cidade do Recife fosse abastecida durante a primeira metade do século XIX.

Referências

ANDRADE, Manuel Correia de. *A terra e o homem no Nordeste: contribuição ao estudo da questão agrária no Nordeste*. 8ª ed. São Paulo: Cortez, 2011.

Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano – Apeje - Ofícios da Presidência à Prefeitura – 1842, [fl. s/n], 25/02/1842, fl. s/n.

Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano – Apeje - Juiz de Paz, JP -06, 20/02/1833, fls. 49, 49v e 50

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

BERUTE, Gabriel. *Atividades mercantis do Rio Grande de São Pedro: negócios, mercadorias e agentes mercantis (1808-1850)*. 2011. Tese (Doutorado em História) –

Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Porto Alegre, 2011.

CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. *O “retalho do comércio”*: a política partidária, a comunidade portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco 1830-1870. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2013.

CARVALHO, Marcus J. M. de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo Recife, 1822–1850*. Recife: Editora Universitária da UFPE, 1998.

Diario de Pernambuco, Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>.

DOURADO, Bruna Iglezias Motta. *Comércio de Grosso Trato e Interesses Mercantis no Recife, Pernambuco (c. 1837 – c. 1871): A trajetória do negociante João Pinto de Lemos*. 2015. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2015.

EISENBERG, Peter L. *Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra; Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1977 (Estudos Brasileiros, v. 15).

FREYRE, Gilberto. *Um engenheiro francês no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 1940 (Col. Documentos Brasileiros, Vol. 26).

GRAHAM, Maria. *Journal of a Voyage to Brazil, and Residence There, During Part of the Years 1821, 1822, 1823*. London: Longman, 1824.

MANDELBLATT, Bertie. A Transatlantic Commodity: Irish Salt Beef in the French Atlantic World. *History Workshop Journal*, n. 63, p. 18-47, 2007.

MANZONI, Francis Márcio Alves. Campos e cidades na capital paulista: São Paulo no final do século XIX e nas primeiras décadas do século XX. *História & Perspectivas*. Uberlândia nº. 36-37, p. 81-107, 2007.

MARCONDES, Renato Leite. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. *Revista de Economia Política*, São Paulo, vol. 32, n. 1, p. 142-166, 2012.

MARQUESE, Rafael de Bivar. Estados Unidos, Segunda Escravidão e a Economia Cafeeira do Império do Brasil. In: *Revista Almanack*. Guarulhos, n.05, p.51-60, 2013.

MARTINS, Marcos Lobato. Quintais, chácaras, intendências e abastecimento alimentar em Diamantina: séculos XIX e XX. *Seminário sobre a economia mineira*, Diamantina, 2010.

MELLO, Evaldo Cabral de. *Um imenso Portugal: história e historiografia*. São Paulo: editora 34, 2002.

MENEZES, José Luiz Mota. A ocupação do Recife numa perspectiva histórica. *Revista Clio. Série História do Nordeste*. Recife: vol. 01, n. 14, p 147-162, 1993.

MILFONT, Magna Lícia Barros. *Caminho das águas: o transporte fluvial no Recife, 1835-1860*. 2003. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2003.

MILET, Henrique Augusto. *Miscellanea economica*. Pernambuco: Typographia do Jornal do Recife, 1879.

_____. Era o escravo de plantação um proletário? In: DABAT, Christine Rufino (org.). *O poder amargo do açúcar: produtores escravizados, consumidores proletarizados*. 2º ed. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2010, pp. 138-168.

O Carapuzeiro, Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>.

PRADO JR. Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. 6ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1965.

RODRIGUES, Jaime. “De farinha, bendito seja Deus, estamos por agora muito bem”: uma história da mandioca em perspectiva atlântica. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, vol. 37, nº 75, p. 69-95, 2017.

ROLIM, Leonardo Cândido. “*Tempos das carnes*” no *Siará Grande: dinâmica social, produção e comércio de carnes-secas na vila de Santa Cruz do Aracati*. 2012. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2012.

SILVA, Maciel Henrique Carneiro da. *Pretas de honra: trabalho, cotidiano e representações de vendeiras e criadas no Recife do século XIX (1840-1870)*. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2004.

SOUTO MAIOR, Mário; DANTAS SILVA, Leonardo (Organizadores). *A Paisagem Pernambucana*. Recife: Massangana, 1993.

VARGAS, Jonas Moreira. *Pelas Margens do Atlântico: um estudo sobre as elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (Século XIX)*. 2013. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro, 2013.

_____. Abastecendo plantations: A inserção do charque fabricado em Pelotas (RS) no comércio atlântico das carnes e a sua concorrência com os produtores platinos (século XIX). In: *História*. vol. 33, n.2, p. 540-566, 2014.

¹ A Confederação do Equador foi um movimento emancipacionista iniciado na província de Pernambuco, em 1824, que se alastrou para outras províncias do Nordeste. Em linhas gerais, o movimento foi uma reação à tendência centralizadora do governo de D. Pedro I.

² A Guerra dos Cabanos foi um movimento conduzido por indígenas, escravos fugidos, posseiros, proprietários rurais e sua malha clientelar na Mata Sul de Pernambuco, na divisa com Alagoas. O principal objetivo era trazer de volta ao trono do Brasil D. Pedro I. Seu principal líder foi Vicente de Paula, que comandava as gentes da mata (índios e negros fugidos).

³ Dados disponíveis em: <https://www.slavevoyages.org/assessment/estimates>. Acesso em: 06/07/2020.

⁴ Apesar de ser do início do século XX, o mapa revela muito sobre a composição da cidade nos oitocentos. Nele, é possível perceber os rios e seus afluentes cortando a cidade, além dos subúrbios, que foram essenciais para a produção de frutas, verduras e legumes.

⁵ 1825: 5 embarcações; 1826: nenhuma embarcação; 1827: 7 embarcações; 1828: nenhuma embarcação; 1829: 17 embarcações; 1830: 23 embarcações; 1831: 12 embarcações; 1832: 10 embarcações; 1833: 32 embarcações; 1834: 20 embarcações; 1835: 5 embarcações.

⁶ 1825: nenhuma embarcação; 1826: nenhuma embarcação; 1827: 11 embarcações; 1828: 2 embarcações; 1829: 3 embarcações; 1830: 5 embarcações; 1831: 30 embarcações; 1832: 28 embarcações; 1833: 30 embarcações; 1834: 40 embarcações; 1835: 30 embarcações.

Artigo recebido em 31 de agosto de 2020.
Aceito para publicação em 12 de outubro de 2020.