A IMPRENSA COMERCIAL NA BAHIA OITOCENTISTA (1840-1850): NOTAS SOBRE RELAÇÕES TECIDAS ENTRE MARAÚ E SALVADOR

Julian de Souza da Mota¹

Os estudos que enfocam a região sul da Bahia no século XIX vêm sofrendo importante dilatação nos últimos 20 anos, as pesquisas estão buscando compreender as várias dinâmicas sociais, econômicas, culturais e políticas nos mais diversos locais. A região sul antes invisibilizada pela historiografia tem sido cada vez mais escolhida como campo de pesquisa, os projetos desenvolvidos sobre a região têm apontado para uma diversidade de experiências, esse artigo é um exemplo dessas novas pesquisas que tecem a grande colcha de retalhos que é a história do sul da Bahia, colaborando para maior compreensão da historicidade da região.

Durante as pesquisas que culminaram numa monografia e posteriormente num projeto de mestrado, esbarramos em duas questões — que não foram as principais tendo em vista que a pesquisa versava sobre pequenas posses de escravizados, mas que era parte integrante da compreensão da economia da Maraú Oitocentista, e conseqüentemente das dimensões da escravidão que ali existiu— onde eram comercializados os gêneros alimentícios produzidos em Maraú, nesse período, eram consumidos no mercado local? Chegaram eles a Salvador?

As respostas a tais perguntas pareciam impossíveis de serem respondidas com as fontes que estavam a nossa disposição— para a pesquisa monográfica e agora para a dissertação de mestrado fazemos uso majoritariamente dos inventários *post-mortem*—, em sua grande maioria documentos cartoriais ou da administração municipal. Partimos então para outras fontes até então não visualizadas no horizonte da pesquisa, os jornais que circulavam na Salvador Oitocentista, lá encontramos rastros que cruzados com as demais fontes apontaram para uma intensa movimentação econômica partindo de Maraú em direção a Salvador.

A imprensa periódica na Bahia, não se limitou a reprodução de assuntos vindos da Corte ou de outras paragens do mundo e do Império, os jornais da capital eram importantes parceiros na disseminação de notícias sobre a chegada de embarcações que vinham de todas as partes do império e também do interior da província, diariamente eram noticiadas as entradas de pequenas, médias e grandes embarcações carregadas de farinha de mandioca,

¹Mestrando pelo Programa de Pós-graduação em História Social-PPGHIS da Universidade Federal do Maranhão-UFMA. Bolsista da Fundação de Amparo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Estado do Maranhão- FAPEMA.

arroz, charque, frutas, feijão e outros gêneros necessários à manutenção da ordem na capital e também na sua hinterlândia. Desse modo, é fundamental perceber quais as relações estabelecidas entre a capital da província e o interior, a imprensa periódica indica para algumas dessas relações quando anuncia a chegada dos gêneros, agindo também numa dimensão política da vida cotidiana dos soteropolitanos.

A pesquisadora Vanessa da Cunha Gonçalves destacou que a partir da renovação teórica e metodológica operada pela historiografia na década de 1970 a imprensa passou a ser vista na sua dimensão política (GONÇALVES, 2014, p. 3). Ao anunciarem a entrada dos artigos de primeira necessidade na cidade os jornais contribuíram para uma maior disseminação dos produtos, mas são também indicio de uma possível monopolização dos produtos por determinados comerciantes que interviam diretamente na política de preços dos alimentos, situação não rara na Salvador Oitocentista.

Como vem destacando os estudiosos da imprensa desde a segunda metade da década 1970, as páginas dos jornais, revistas e periódicos dão conta de uma série de momentos da vida cotidiana, política, cultural e econômica do país, sua utilização como fonte ou objeto para a pesquisa histórica tem sido amplamente difundida pelos pesquisadores que se debruçam sobre suas páginas, já tendo se consolidado como fonte passível para a historiografia².

Os jornais como fonte privilegiada nos dão alguns indícios, apontam para um panorama bem diversificado da economia baiana do século XIX, onde os mais remotos cantos da província contribuíam para manter aquecido o comercio de alimentos na capital. Não só isso, nos mostra também um pouco dos hábitos da sociedade que os produziu, nos deteremos nesse artigo a analisar como os jornais contribuíram na agenda econômica dos produtores de alimentos da vila de Maraú.

Maraú era no XIX, os resquícios de um antigo aldeamento jesuítico, localizada ao sul da opulenta Salvador e do Recôncavo açucareiro. Assim como as demais vilas das ditas Comarcas do sul, voltou-se para a produção de diversos gêneros alimentícios que integravam a dieta dos baianos ou mesma a agenda de exportação da província: arroz, peixes, frutas diversas, rapadura, café, cacau, coco e a preciosa e imprescindível farinha de mandioca, item indispensável na mesa dos baianos de então.

²Sobre isso ver: DE LUCA, Tania Regina. História dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSK, Carla (Org). Fontes Históricas. São Paulo: Contexto, 2008. CRUZ, Heloisa de Faria; PEIXOTO, Maria do Rosário Cunha. Na oficina do historiador: conversas sobre história e imprensa. São Paulo, PUC, nº 35.

A vila de São Sebastião do Marauá estava situada na região sul da antiga província da Bahia, e localizada no meio da Comarca de São Jorge dos Ilhéus³, tendo como vila limítrofe ao norte a vila de Barcelos e a sul a de Barra do Rio de Contas. Juntas as Comarcas do Sul—Porto Seguro e Ilhéus, e mais tarde Camamu e Caravelas—serviram como uma das regiões que abasteciam a cidade do Salvador e o Recôncavo açucareiro de víveres e outros produtos necessários à sobrevivência da população que vivia na densa região. Foram estas vilas litorâneas que em vários momentos socorreram a capital da província em períodos de escassez de alimentos com o envio de grande parte de sua produção de farinha, milho e arroz para salvar do colapso a população cidadina, o principal gênero alimentício comercializado entre essas vilas e a capital foi à farinha de mandioca.

Afrânio Simões Filho destacou a importância das “vilas de baixo” no abastecimento alimentícios da cidade de Salvador, ou seja, para a sobrevivência da população soteropolitana (SIMÕES FILHO, 2011, p. 35). Com uma produção de gêneros alimentícios insuficientes para suprir as necessidades da população Salvador e o Recôncavo, necessitaram recorrer a vilas distantes quase sempre no litoral, já que essas eram as principais produtoras de gêneros alimentícios, sobretudo, a farinha.

A posição litorânea dessas vilas facilitou a comunicação e a circulação de produtos entre a capital e o interior da província. O sul da Bahia, no século XIX ligava-se entre si e também com outras regiões por diversos rios com tamanhos variados, mas de extrema necessidade para aquela população. Escrevendo em 1780 o ex-governador da Bahia, Manoel da Cunha Menezes, deixou claro a abundância de rios da Comarca dos Ilhéus, fazendo referência de como os rios se ligavam na dita comarca. Segundo Manoel da Cunha Menezes a barra do rio Camamu era capaz de receber naus, conforme ele a barra do rio se dividia em duas partes: “a do Camamú fica ao sul e a de Serinhenhe ao norte, separadas pela Ilha Quiepe; dentro desembacam os rios Serinhenhe, Guarapuina, Canduro, Camamú e neste o rio Marauá, todos capazes de lancha”.⁴

Como aponta a narrativa do ex-governador, a região era formada por rios que se interligavam, e formavam verdadeiras estradas aquáticas que proporcionavam um cenário

³Até o início da década de 1850 Marauá compunha a comarca de Ilhéus, coma criação da Comarca de Camamu a vila migrou para a então recém-criada comarca, por fim na década de 1870 com um novo reordenamento administrativo a vila foi incorporada à Comarca de Barra do Rio de Contas, ficando nela até o final do Império e início da República.

⁴AHU. Ofício do ex-governador da Bahia Manoel da Cunha Menezes para Martinho de Mello e Castro. Lisboa, 12 de agosto de 1780.

perfeito para a navegação de cabotagem, essencial para a economia desta vila e sua consequente comunicação com as demais.

Manoel Ferreira da Câmara, também comentou sobre os rios da Comarca. Na sua descrição a ênfase recaía nas distâncias:

[...] na distancia de trez legoas: da parte do Sul, está a foz do Rio Maraú, de quem toma nome huma pequena Villa, situada na sua margem, seis legoas distante da foz: do outro lado oposto ao Maraú desemboca, huma ribeira considerada, chamada Serehim (CÂMARA, 1789)⁵.

A descrição acima evidencia também a geográfica fluvial da região, entrecortada por rios e ribeiras que corroboravam para um intenso comercio no interior ou entre as vilas, pois como afirmaram Spix e Martius o comercio da vila com a capital recorria a diferentes embarcações (SPIX & MARTIUS, 1939)⁶. O historiador Alex Costa, observou que a região dava grandes facilidades à navegação e que propiciava a conexão entre os rios e o mar através da navegação de pequeno e médio porte, facilitando o comercia entre as povoações (COSTA, 2016, p. 36).

Um rio navegável, mesmo que por canoas, foi de fundamental importância para a população de Maraú. Na documentação analisada para produção da monografia foi possível observar lanchas ou canoas estiveram presentes em 47,6% dos inventários, entres eles o de Josefa Senhorinha de Jesus, que tinha entre seus bens uma canoa “velha por oito mil reis”⁷ (8\$000) e o valor de outra que havia negociado com o Tenente Coronel José Antônio de Souza, morador na Barra de Rio de Contas, no valor de 50\$000 mil reis.

As lanchas representavam facilidade na hora de escoar a produção agrícola, mas também eram de suma importância para os deslocamentos dos homens e mulheres que habitavam Maraú e muito provavelmente toda a Comarca de Ilhéus nos deslocamentos para outras comarcas e também para a capital da província e outras partes do Império.

Essa rede fluvial que circundava a região do entorno de Maraú não foi observada unicamente pelos viajantes e cronistas dos séculos XVIII e XIX, os presidentes da Província da Bahia também estavam atentos à importância que os mesmos tinham para o fomento econômico da região, e assim passaram a traçar estratégias e grandes empreitadas a fim de

⁵ CÂMARA, Manoel Ferreira da. Ensaio de descrição física e econômica da Comarca dos Ilhéus na América-1789. In: Academia das Ciências de Lisboa, Memória econômica. V.1, Lisboa, 1789.

⁶ MARTIUS, Carl F. P. von. & SPIX, J. B. von. Através da Bahia. Excertos da obra Reise in Brasilien. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1938. Disponível em: <<http://www.brasiliana.com.br/obras/atraves-da-bahia-excetos-da-obra-reise-inbrasilien/pagina/215/texto.215>>. Acesso em: 05. De Jul.de 2017.

⁷APEB- Seção judiciário, Inventário de Josefa Senhorinha.

estimular e viabilizar a utilização destas rotas fluviais pela população sul litorânea. Os trabalhos dos exploradores enviados pela Presidência da Província tinham como função a limpeza dos rios e concentravam-se principalmente na retirada de troncos e galhos de árvores, alargamento de canais e remoção de pedras que oferecessem risco a segurança da navegação. Nesse sentido informou o presidente da província que algumas pedras existentes no rio Marau foram “abatidas a ponto de não oferecerem perigos aos navegadores senão em tempo de secca”⁸.

Em 1847 o presidente da província, Antonio Ignacio d’Azevedo, preocupado com a segurança e a agilidade da navegação operada por estas vilas, deu notícias sobre o trabalho de exploração dos rios da Comarca dos Ilhéus, onde fora encontrado um “terreno plano onde consta ser facil praticar um canal para navegação dos barcos de Camamú, Barcellos, Marau e Santarem pela bahia do Morro [de São Paulo] evitando o risco de sahirem as barras de Camamú e Serinhem”.⁹A preocupação não se limitava apenas com a comunicação interna da Comarca, mas também com a externa, pois prossegue o presidente dizendo que o mesmo engenheiro, ficaria também encarregado de “examinar o estado do canal de Itahipe, e da estrada para Minas”¹⁰.

Podemos observar nessa breve introdução, que a precariedade das estradas aliada à facilidade de canais navegáveis fizeram do entorno da vila de Marau terreno fértil para a navegação de cabotagem. Essa navegação operada por pequenas embarcações, em sua grande maioria guiada por um ou dois condutores, foi a responsável por alimentar e manter vivo o comércio entre as porções mais distantes da província, suprindo a cidade de Salvador e o Recôncavo de viveres diversos. Na próxima sessão analisaremos a relação entre a imprensa e a economia da vila de Marau.

Os jornais e a comercialização de alimentos vindos de Marau

Os jornais que circulavam em Salvador à época também anunciavam esse trânsito comercial com o Litoral Sul. Em 1838, o Correio Mercantil, anunciava que nas entradas do dia 17 de dezembro havia chegado ao porto da Capital a Lancha Conceição de Maria com

⁸ Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa da Bahia pelo presidente da província, o doutor João Mauricio Wanderley, no 1º de março de 1854. Bahia, Typ. de Antonio Olavo da França Guerra e Comp. 1854.

⁹ Fala que recitou o presidente da província da Bahia, o conselheiro Antonio Ignacio d’Azevedo, n’abertura da Assembleia Legislativa da mesma província em 02 de fevereiro de 1847. Bahia, Typ. do Guaycurú de D. Guedes Cabral, 1847.

¹⁰ Idem.

cargas de farinha, café e arroz¹¹. O mesmo jornal em 1839 noticiava mais uma vez a entrada de lanchas advindas de Marauá, uma era a de Santa Rita que chegava carregada de farinha e arroz¹² e a outra do comerciante Silvano Rodrigues Monteiro que trazia de Marauá farinha e arroz¹³. Nesse itinerário entre o sul da Bahia e a capital, as lanchas deslocavam alimentos e pessoas, bem como fomentava a comunicação com a o intercâmbio de notícias dos dois lugares.

Em 02 de março de 1840, outra lancha chamada Feliz Pastôra chegava ao porto de Salvador carregada de “farinha e lenha”¹⁴. No mesmo ano chegaria às lanchas S. Sebastião Viajante com carga de farinha e outra carregada de açúcar endereçada a José Gonçalves de Oliveira.¹⁵

Como é possível observar foi à navegação de cabotagem que ajudou no escoamento das produções da Vila de Marauá para a capital da província. Marauá produzia uma variedade de gêneros de primeira necessidade, que era altamente consumido pela população de Salvador. Como já apontou a historiografia baiana, a farinha era o principal alimento consumido no Brasil no século XIX.¹⁶ O pesquisador Afrânio Mário Simões Filho (2011) deixou claro em sua tese como a produção de farinha se manteve intimamente ligada à navegação de cabotagem operacionalizada por lanchas, sumacas e paquetes. Para o pesquisador foi através desse tipo de transporte fluvial e marítima de pequeno curso que se comercializou a farinha na Bahia nos Oitocentos, os jornais dão conta dessa movimentação ao noticiarem a entrada dos carregamentos. No entanto, é importa salientar que as levas de mercadoria que chegavam a capital muito provavelmente alienavam produções menores e também daqueles que não tinham a possibilidade de anunciar a chegadas de seus produtos à cidade, bem como, dos que vendiam pequenas quantidades de alimentos no porto da cidade.

Importante também foi imprensa que ao anunciar a chegada das mercadorias assegurava a possibilidade de venda dos mercadoras como é o caso da comerciante Antonio Coelho Fragoso que tendo adquirido farinha proveniente de Marauá anunciava no Jornal do

¹¹ Val. III, n.63. Correio Mercantil. Quarta-Feira 19 de Dezembro de 1838. Jornal Politico, commercial, e litterario. Bahia. Typ. do carreio mercantil, dem m, l. Velloso. E.C.

¹² Impresso na tipografia do Correio Mercantil, de M.L. Velloso & Comp., Rua D'alfandega por cima do trapiche da ponte, anno X. Bahia, quinta feira 7 de setembro de 1843, nº 194.

¹³ Idem.

¹⁴ Correio Mercantil, ano VII. Bahia, sexta feira 20 de março de 1840 n. 65. p. 4.

¹⁵ Correio Mercantil, ano VI. Bahia, terça feira 26 de fevereiro de 1839 n.45. p. 4.

¹⁶ Entre os autores que falam sobre a dependência que tinha a cidade de Salvador de farinha pode citar: MATTOSO, Katia M. de Queirós. Bahia Século XIX: Uma província no império /tradução Yedda de Macedo Soares /Rio de Janeiro 1992. AGUIAR, Gabriela & REIS, João José. “‘Carne sem osso e farinha sem caroço’: o motim de 1858 contra a carestia na Bahia”. Revista de História da USP, São Paulo, 1996.

Commercio em 1842, que tinha farinha fabricada em Marau e que era “muito fresca e torrada, propria para se comer a 640 rs, cada um alqueire, e só vende saccos com 2 alqueires e com dous e meio”¹⁷. Como é possível inferir a imprensa de livre circulação pela cidade informava não só da chegada da farinha no porto da cidade, mas também de seu destino depois de comprada pelo revendedor local.

Afrânio Simões Filho narra inclusive o episódio transcorrido em um dos momentos de crise da farinha na Bahia, o 1º Escriurário da Tesouraria Salvador P. de Carvalho e Albuquerque fora enviado ao Sul da Província para comprar farinha de mandioca. Na correspondência remetida Salvador e Albuquerque, relata que mandará 998 alqueires de farinha de mandioca pelo vapor Paraná proveniente das regiões de Camamu, Santarém, Barra do Rio de Contas e península de Marau. Até setembro daquele ano segundo o autor Salvador de Albuquerque enviou à capital uma série de lanchas carregadas de farinha de mandioca (SIMÕES FILHO, 2011, p. 151)¹⁸. Nos momentos de crise no abastecimento de farinha em Salvador eram as vilas do Sul que eram acionadas para que evitassem a crise alimentar e possíveis confrontos entre populares e o governo, como aquele que narra João José Reis em 1858¹⁹.

Para a historiadora Cristiane Batista, a navegação de cabotagem foi durante todo o século XIX a consolidação do sucesso na comercialização da farinha com Salvador (SANTOS, 2015, p. 36). Segundo a autora, o ouvidor de Ilhéus Baltazar da Silva Lisboa, certamente se utilizando de uma metáfora feita pelo Frei Vicente do Salvador, ainda no século XVII, dizia que Salvador era para as capitanias vizinhas como “um coração no meio do corpo” (SALVADOR, 2013, p. 83). O ouvidor de Ilhéus argumentava que Marau era “o coração central da Comarca” (SANTOS, 2015, p. 37), para ele, qualquer embarcação que saísse da comarca poderia com facilidade, sem sair para o mar, chegar à cidade da Bahia. A historiadora concluiu que a assertiva do ouvidor denota a valorização da Vila durante o século XIX como posto de centro, principalmente, pela importante comunicação que poderia ser estabelecida com a capital.

A navegação de cabotagem, quando possível, driblava as difíceis, onerosas e perigosas vias terrestres. As estradas vicinais do litoral eram precárias e a qualquer momento os

¹⁷ O Commercio Bahia, typ. de J. A. Portella e Comp. 1843, terça feira 27 de junho. N.138.- 1842-1847- p. 4.

¹⁸ Idem. p. 151.

¹⁹ João José Reis faz uma análise sobre uma revolta motivada pela carestia da farinha de mandioca em Salvador, mostrando como a cidade era dependente do produto para a sobrevivência da população e de certa forma para a manutenção da ordem pública. Sobre isso ver: AGUIAR, Gabriela & REIS, João José. “‘Carne sem osso e farinha sem caroço’: o motim de 1858 contra a carestia na Bahia”. Revista de História da USP, São Paulo, 1996.

comerciantes poderiam ter seus produtos saqueados. Segundo Mattoso, a construção de vias terrestres na Bahia durante o século IXI foi precária, e poucas foram às vias abertas, entre elas, as que permitiram a ligação das vilas de Camamu e Marau à região de Jequié, sobretudo, pela necessidade de conectar o sertão ao litoral e assim facilitar o processo de trocas comerciais (MATTOSO, 1992, p. 469).

Em 1854 a Câmara Municipal de Marau enviou notícias da situação do município para a presidência da província relatando sobre a situação das estradas e suplicando providências e investimentos no que se referia à construção e manutenção o que provocou altos prejuízos à vila e a sua população. Os vereadores diziam ser “triste sem dúvida o estado das estradas deste Município” e argumentavam ser necessário fazer melhorias na estrada que conduzia a Vila a da Barra do Rio de Contas, sobretudo com pontes de madeira e aterros que pudessem evitar lamaçais.²⁰

Os problemas nas estradas não se davam apenas com as que levavam a outras vilas, mas também com as que deveriam ligar os povoados da própria vila de Marau. Nesse sentido dissertaram os vereadores sobre a necessidade de se consertar duas estradas, uma que deveria ir para Cobi, e a outra para o Arraial do Quitungo ligando-o aos sertões. As estradas deveriam ligar os dois pontos agrícolas à cabeça da vila; segundo a câmara seriam necessários à quantia de 2:000\$000 ou 3:000\$000 contos de réis para que os empreendimentos fossem feitos. Concluía o documento argumentando que “a falta de estradas regulares trás o atraso da lavoura, o alto preço da farinha, e mesquinha sorte ao lavrador”²¹.

A falta das referidas estradas vicinais prejudicavam a população de diversas formas, pois, impedia o escoamento da produção e deixava os preços do produto sob a tutela dos especuladores. Alex Costa (2009) encontrou casos em que um único comerciante comprou farinha de ao menos quatro produtores diferentes para depois comercializar na capital.

Se as limitações das vias de transporte terrestres e fluviais impunham importantes limitações ao crescimento do comércio, não significou necessariamente sua inviabilização, ao contrário, ele aconteceu e respondeu por importante parcela da economia de Marau. Sempre que possível, foram acionados meios formais através de decretos, solicitações de construções e reparos das vias de comunicação com a capital e os sertões para a condução dos produtos aos diferentes mercados e também para que produtos produzidos em outros cantos do império

²⁰ APEB- Sessão Colonial/Provincial. Correspondências da Câmara Municipal da Vila de Marau 1856-1889. Maço: 1352.

²¹ APEB. Seção Colonial/Provincial. Correspondências da Câmara Municipal da Vila de Marau 1856-1889. Maço: 1352.

e de fora dele pudessem chegar à população marauense. Esses produtos vieram dos mais diversos lugares tais como, rendas, chalés, botinas e sapatos oriundos da França, manteiga inglesa, charuto cubano, papel, tecidos diversos, vinhos, champanhe, pratos, xicaras e talheres entre outros sem números de objetos²². A imprensa por seu turno foi importante, pois auxiliou comerciantes da vila e da capital ao anunciarem a movimentação dos portos e locais de distribuição de alimentos.

Considerações finais

Como podemos notar nessa breve exposição à imprensa periódica aliada a navegação de pequena cabotagem auxiliariam no escoamento da produção de gêneros produzidos na Vila de Marauí e conseqüentemente na sua chegada e comercialização na cidade da Bahia. O comercio operado por pequenos produtores ajudaram a manter longe do colapso a população citadina que vez ou outra enfrentava longos períodos de crise no setor alimentício. Não estamos com isso dizendo que Marauí sozinha foi o grande sustentáculo econômico da capital, mas que sua produção aliada a de outras vilas do sul da província criaram um cinturão agrícola que colaborou para o abastecimento de Salvador.

A imprensa periódica ao anunciar sempre que possível à entrada e saída das embarcações ajudaram na disseminação e distribuição de mercadorias, pessoas e como não poderia deixar de ser de informações e ideias, o que contribuiu para a integração das partes mais afastadas da província nas discussões mais gerais travadas na Capital e na Corte. Certamente a navegação provocou um fluxo e refluxo, produtos alimentícios saíam da vila e produtos manufaturados, mormente oriundos do exterior entravam na vila, apesar de não nos determos a este respeito, os inventários analisados dão conta até o momento de uma variedade de manufaturas que estavam presentes do mercado da vila, tais como sapatos, chapéis, lenços, tecidos dentre outros produtos.

Essa pequena comunicação longe de esgotar o debate, abre margens para que pesquisas mais sistemáticas sejam efetuadas, sobretudo, para analisar o que entrava em Marauí via náutica, já que até aqui as fontes apontam para um fluxo, mas também para um refluxo comercial entre a vila e a capital.

²² Esses produtos foram encontrados a partir da leitura dos 38 inventários trabalhados nessa pesquisa, dentro do processo de avaliação eram descritos todos os bens que tinham os inventariados, sobretudo aqueles que tinham valor financeiro.

REFERÊNCIAS

- AGUIAR, Gabriela & REIS, João José. “Carne sem osso e farinha sem caroço”: o motim de 1858 contra a carestia na Bahia. *In: Revista de História da USP*, São Paulo, 1996.
- BARICKMAN, Bert Jude. **Um contra ponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- CÂMARA, Manoel Ferreira da. Ensaio de descrição física e econômica da Comarca dos Ilhéus na América- 1789. *In: Academia das Ciências de Lisboa, memória econômica.* V.1, Lisboa, 1789.
- CHAVES, Cleide L. A economia baiana e platina no século XIX: a integração regional. *In: Anais do I Encontro Regional de História: história, cidades e sertões.* Ilhéus: UESC, 2002. p. 01-14.
- COSTA, Alex Andrade. **Arranjos de sobrevivência: autonomia e mobilidade escrava no Recôncavo Sul da Bahia (1850-1888).** 196 f. Dissertações (Mestrado em História Regional) - Departamento de Ciências Humanas, Universidade do Estado da Bahia, Santo Antônio de Jesus, 2009.
- _____. **Tramas e contendas escravos, forros e livres constituindo e forjando liberdades na baía de Camamú, 1800-1850.** Tese (Doutorado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador. 2016.
- CRUZ, Heloisa de Faria; PEIXOTO, Maria do Rosário Cunha. **Na oficina do historiador: conversas sobre história e imprensa.** São Paulo, PUC, nº 35.
- DE LUCA, Tania Regina. História dos, nos e por meio dos periódicos. *In: PINSK, Carla (Org). Fontes Históricas.* São Paulo: Contexto, 2008.
- GONÇALVES, V. C. Imprensa e a construção da sociedade brasileira no século XIX: O Novo Mundo como estudo de caso. *In: Anais do XVI Encontro Regional de História da ANPUH-Rio: saberes e práticas científicas.* Rio de Janeiro, 2014.
- MATTOSO, Katia M. de Queirós. **Bahia Século XIX: Uma província no império /tradução Yedda de Macedo Soares /Rio de Janeiro 1992.**
- MARTIUS, Carl F. P. von. & SPIX, J. B. von. **Através da Bahia.** Excertos da obra *Reise in Brasilien.* São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1938.
- RIBEIRO, Ellen Melo dos Santos. **Abastecimento de farinha da cidade do Salvador: aspectos históricos.** Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais), Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1982.
- SALVADOR, Frei Vicente do. História do Brasil, 1627, III, 1. *Apud* PUTONI, Pedro. **O Estado do Brasil: poder e política na Bahia colonial, 1548-1700.** São Paulo: Alameda, 2013.

SANTOS, Cristiane Batista da Silva. **Entre o fim do império da farinha e início da república do cacau:** Negros em festas, sociabilidade e racialização no sul da Bahia (1870-1919). Tese (Doutorado em Estudos Étnicos e Africanos), Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2015.

SIMÕES FILHO, Afrânio Mário. **Política de abastecimento na economia mercantil:** o celeiro público da Bahia (1785-1866). Tese (Doutorado) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2011.