



## A FARINHA DE MANDIOCA NA FORMAÇÃO HISTÓRICA DE MARAGOGIPE, SÃO FELIPE E NAZARÉ, RECÔNCAVO BAIANO: PRODUÇÃO, MEIOS DE TRANSPORTES E CONSUMO

**Cassava flour in the historical formation of Maragogipe, São Felipe and Nazaré, Recôncavo Baiano: production, means of transport and consumption**

DOI 10.29327/2797743.2.1-5

**Felix Souza Santos**  
 Prefeitura Municipal de São Felipe,  
 Secretaria da Educação do Estado da Bahia  
 E-mail: felixsantoss@gmail.com

### RESUMO

Analisa a formação histórica e o desenvolvimento da lavoura da mandioca e o beneficiamento da farinha de mandioca no território dos municípios de Maragogipe, São Felipe e Nazaré, no Recôncavo Baiano, toma como referência a produção, distribuição, troca e consumo dessa farinha de mandioca e sua destinação à cidade do Salvador e mercados locais. Abrange um longo período histórico, desde o século XVI até os anos 1970. Contempla os meios de transporte pelos quais se distribuíam essa farinha, desde os tropeiros com seus animais, a navegação costeira à Baía de Todos os Santos, a Estrada de Ferro de Nazaré, e destaca, ainda, o declínio desses meios de transportes e sua substituição pelos circuitos rodoviários, que alteraram esses fatores locais e posicionaram Santo Antônio de Jesus e Cruz das Almas como novos centros do comércio atacadista e varejista dessa farinha. Suas fontes são periódicos e livros diversos disponíveis em meios físicos e digitais. Sua metodologia é a análise e síntese das fontes coligadas. Conclui-se pelo reconhecimento que teve a farinha de mandioca e os seus meios de transportes na formação e desenvolvimento dos municípios de Maragoogipe, São Felipe e Nazaré. Contribui nos debates sobre a constituição de paradigmas compreensivos dos diversos processos sociais da vida cotidiana dos sujeitos rurais e suas relações com os territórios urbanos no Recôncavo Baiano tanto no passado como no presente.

**Palavras-chave:** Farinha de Mandioca. Transporte. Comércio.

### ABSTRACT

It analyzes the historical formation and development of cassava and cassava flour processing in the territory of the municipalities of Maragogipe, São Felipe and Nazaré, in the Recôncavo Baiano, takes as reference the production, distribution, exchange and consumption of cassava flour and its destination to the city of Salvador and local markets. Abrange a long historical period, from the sixteenth century to the 1970s. It contemplates the means of transport by which this flour is distributed, from the troopers with their animals, the coastal navigation to the Bay of All Saints, the Railway of Nazaré, and also highlights, the decline of these means of transportes and their replacement by the rodoviári oscircuits, which altered these locational factors and positioned Santo Antonio de Jesus and Cruz das Almas as new centers of the wholesale and retail trade of this flour. Suas sources are periodicals and miscellaneous books available in physical and digital environments. Sa methodology is the analysis and sinthesis of the collected sources. It is concluded by the recognition that had cassava flour and its means of transport in the formation and development in the municipalities of Maragoogipe, São Felipe and Nazaré. It contributes to the debates on the constitution of comprehensive paradigms of the various social processes of the daily life of rural subjects and their relations with urban territories in the Recôncavo Baiano both in the past and in the present.

**Keywords:** Cassava flour. Transportation. Trade.

## INTRODUÇÃO

Neste estudo busca-se ampliar a compreensão sobre a formação e o desenvolvimento históricos dos municípios de Maragogipe, São Felipe e Nazaré, componentes do Recôncavo Baiano, com sua ênfase na produção, circulação, troca e consumo da farinha de mandioca. Estabelece aproximações entre os diversos processos sociais da vida cotidiana dos sujeitos rurais e suas relações com os territórios urbanos. Abarca um longo período cronológico desde o século XVI até o final do século XX. Faz uma síntese e, ao mesmo tempo, amplia muitas das discussões iniciadas por Santos (2018)<sup>1</sup>. Ressalta a relevância histórica que teve, e ainda tem, a Serra do Copioba como marco físico identificador da localização dos municípios de Maragogipe, São Felipe e Nazaré. Essa Serra do Copioba se situa, atualmente, entre as localidades do Campo das Flores e Fazenda Velha, pertencentes ao município de São Felipe.

Outra referência relevante a essa Serra do Copioba é a identificação Farinha de Copioba que, desde os anos 1920, passou a ser atribuída a uma farinha de mandioca de qualidade superior às demais farinhas de mandioca manufaturadas na Bahia. É um indicativo de ter sido nas lavouras de mandioca e casas de farinha situadas nas proximidades dessa Serra do Copioba a origem e os atributos identificadores dessa Farinha de Copioba que se distingue por sua característica fina, consistência seca e bem torrada.

A farinha de mandioca foi o principal ingrediente alimentar dos moradores do Recôncavo Baiano desde a sua formação socioeconômica, iniciada pelos conquistadores portugueses no século XVI, e permaneceu no seu destaque até o final do século XX, mantendo-se dentre os principais ingredientes da alimentação dos seus moradores. A lavoura da mandioca e a manufatura da farinha de mandioca resultam do trabalho social dos seus lavradores, no seu cultivo, inicia-se com a escolha e preparo do solo para receber a semente da planta que se chama maniva, maniba ou manaiba, que é o caule da mesma planta. Após o plantio e os tratamentos, decorridos 12 a 18 meses, faz-se a colheita da raiz da planta da mandioca e se procede na sua manufatura para torná-la alimento humano, destacadamente, a farinha de mandioca, que se obtém pelo beneficiamento dessa raiz, que se distingue em duas variedades de raízes, da mandioca e do aipim; essa distinção se faz pelo teor de ácido cianídrico que é maior na mandioca e menor no aipim, outra distinção é que, após cozida em água fervente, a mandioca permanece na sua consistência dura, enquanto o aipim adquire consistência mole, essa distinção também é usada para evitar-se o consumo da raiz da mandioca cozida, que, por seu alto teor de cianeto, torna-se venenosa para consumo humano, porém, esse veneno é dissipado na manufatura da farinha (Santos, 2018, p. 58).

O aipim e a mandioca são plantas originárias da Bacia Amazônica, tornaram-se alimento milenar do povo indígena que habitou nesse território do Recôncavo da Bahia no período pré e pós-cabralino, após o século XVI também se tornou a base alimentar dos moradores das regiões Norte e Nordeste do Brasil. Nas suas origens, atribui-se a difusão da mandioca nesse Recôncavo aos descendentes do povo Tupi, porque a similaridade linguística de muitos povos indígenas que ocupavam o Recôncavo no século XVI os remete, na sua origem, ao povo Tupi, que se formou no contexto dos povos amazônicos. No seu costume alimentar, o povo Tupi, segundo Roosevelt (1992), entre 4 e 3 mil anos assimilou o cultivo da planta e o consumo alimentar dos derivados da raiz da mandioca, e, nos seus processos migratórios, procederam na dispersão da sua cultura no território brasileiro.

---

<sup>1</sup> Na sua tese de doutoramento Santos (2018) localizou os municípios de Maragogipe, São Felipe e Nazaré no Vale do Copioba e fixou a Serra do Copioba como o marco físico central desse Vale do Copioba. Essa definição, Vale do Copioba, adotada por Santos (2018), apesar de sustentar-se do ponto de vista das suas referências historiográficas e, também utilizada por moradores desses mesmos três municípios, ainda carece de aprofundamentos teóricos do campo da Geografia para que seja, cientificamente, aceita como tal.

Conforme Barickman (2003) e Santos (2018), desde o século XVI e até meados do século XX, o consumo *per capita* de farinha de mandioca no Recôncavo Baiano situou-se, medianamente, em um litro por dia. A partir da segunda metade do século XX, pela oferta de alimentos industrializados, essa medida de consumo diário de um litro de farinha tem sofrido uma progressiva redução e situa-se, atualmente, em cerca de 200ml *per capita*/dia. Entretanto, a redução do seu consumo diário tem sido compensada pelo crescimento populacional ocorrido nesse mesmo período<sup>2</sup>.

Portanto, o objetivo geral deste texto é destacar a relevância histórica que teve a lavoura da mandioca e a farinha de mandioca na formação histórica dos municípios de Maragogipe, São Felipe e Nazaré. Especificamente, almeja a ampliação do interesse acadêmico sobre a historicidade da lavoura da mandioca, seus lavradores, suas técnicas de trabalho e produção social nesse Recôncavo Baiano. E justifica-se, especialmente, pelo resgate e destaque historiográfico de uma atividade produtiva, ainda predominante manufatureira e de lavoura familiar, que é componente destacado da identidade social e alimentar desse Recôncavo<sup>3</sup>. Nesse sentido, a escolha da farinha de mandioca como temática deste texto justifica-se, também, como contribuição aos lavradores e pesquisadores que pleiteiam o reconhecimento institucional da Farinha de Copioba pela sua identificação de procedência e/ou sua identificação geográfica, considerando-se imensurável os possíveis benefícios políticos e ganhos pecuniários que poderiam auferir os lavradores de mandioca de Maragogipe, São Felipe e Nazaré, extensivamente, aos lavradores do Recôncavo.

No sentido dos esclarecimentos metodológicos e das fontes deste estudo, adotou-se, na sua metodologia de abordagem e procedimentos, a coleta das informações seguida da sua seleção, análise e síntese. Foram privilegiados acervos de fontes cartorárias, fez-se uso de Leis, Provisões, Alvarás, Decretos, Regimentos e Cartas encontradas nas correspondências da Coroa portuguesa com o Governo Geral do Brasil desde 1549 até 1822. Após 1822, foram usadas correspondências e relatórios governamentais, além de periódicos e livros diversos. As instituições que abrigaram esses acervos foram, destacadamente, a Biblioteca Nacional Digital (BN) e o Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB). Justifica-se a escolha desses acervos, considerando-se que documentos institucionais são importantes como fontes de estudos históricos porque guardam vestígios da memória social situada em espaços e tempos específicos. Apesar desses documentos de caráter institucional guardarem resquícios das relações de dominação do Estado sobre a Sociedade, sua análise comporta variadas interpretações, inclusive, permite averiguar os distintos estágios e usos das técnicas aplicadas à produção, assim como, perscrutar as lutas sociais ocorridas no interior das relações sociais de produção em um determinado território.

Diante das múltiplas possibilidades de interpretação desses acervos documentais, cabe ao pesquisador, munido dos seus referenciais teóricos e metodológicos, extrair dessas fontes uma síntese que seja capaz de aproximar, o máximo possível, a compreensão historiográfica entre a materialidade dos meios de produção, transporte, troca e consumo social da produção da subsistência e seus possíveis excedentes trocáveis, assim como, perscrutar suas lutas sociais nos seus espectros materiais e simbólicos. Documentos institucionais são considerados

---

<sup>2</sup> Contava a cidade da Bahia cerca de 118 mil habitantes em 1818 (Vasconcelos, 2016, p. 180). Nos fins do século XVIII havia 40 mil habitantes nessa cidade, em 1805 eram 45 mil. “Em 1872 eram 129 mil, em 1890 tinha-se 174 mil, em 1900 perfaziam 206 mil” (Santos, 2012, p. 45). Sua população teve um acréscimo migratório de 127% entre os anos de 1940-1950. Totalizava 417.235 habitantes em 1950, chegou a 655.735 habitantes em 1960. Em 1970 ultrapassou um milhão de habitantes. Em 1980 passava de 1.502. Em 1996 passou de dois milhões de moradores, a maior parte tinha origem migratória (Vasconcelos, 2016, p. 403).

<sup>3</sup> Como neste estudo não se trata de outro Recôncavo, a não ser este Recôncavo baiano, fica sua designação, deste ponto em diante, apenas Recôncavo.

produtos sociais. A sua análise e síntese são inerentes ao ofício do historiador. E a síntese desse ofício é questionar o passado e oferecer respostas e instrumentos políticos às lutas e/ou demandas sociais do tempo presente.

Nesse sentido, após a análise das fontes, procedeu-se na síntese dos seus resultados interpretativos, aproximando-se a sua narrativa às concepções oferecidas pelo materialismo histórico, que situa a sociedade, o trabalho, a produção, o transporte, a troca e consumo das mercadorias socialmente produzidas, e da dialética presente em todas essas fases ou circuitos, como sendo as bases de sustentação de toda formação social devidamente situada no seu tempo e território historicamente configurados. Fez-se a opção narrativa de destacar, neste texto, um vasto acervo de fontes institucionais com o intuito de possibilitar a outros pesquisadores a ampliação desses estudos. Essa opção metodológica pode, aparentemente, indicar que o texto possui um caráter mais empírico que teórico. Mas, não esqueçamos que a teoria, no seu permanente processo de transformação e adequações, compõe os fundamentos e a sustentação de todo o conhecimento científico.

Para explicitar essas relações entre teoria e empiria, adotou-se conceitos, noções e categorias analíticas majoritariamente provenientes da História Social, usou-se, também, categorias provenientes da Geografia Histórica, o que confere ao texto um aspecto teórico interdisciplinar. “A teoria marxista ensina como relacionar, teoricamente, a acumulação e a transformação das estruturas espaciais, e, no fim, é claro, fornece um tipo de compreensão teórica e material que permitirá entender os relacionamentos recíprocos entre geografia e história” (Harvey, 2006, p. 55). Na mesma perspectiva dialética se apresentam as interrelações entre campo e cidade e/ou rural e urbano, porque a base da produção da farinha de mandioca é o campo, enquanto a base do seu consumo é a cidade. “O fundamento de toda a divisão do trabalho desenvolvida e processada através da troca de mercadorias é a separação entre a cidade e o campo (Marx, 2011, p. 407). Essa separação se entende no seu sentido dialético porque, nas formações sociais de matriz capitalista, há interdependências e diversidades de conexões entre a cidade e o campo, materializando, assim, as hierarquizações dos lugares sociais da produção, quando identifica o campo como lugar de produção do alimento, e a cidade, o lugar da troca de excedentes da produção e serviços. Historicamente, a mais valia extraída do campo destinou-se à cidade. E, como asseverou Williams (2011, p. 88), “Obviamente, a cidade se alimenta daquilo que o campo ao seu redor produz”.

Encontram-se neste estudo referências ao termo território. Conceitualmente, esse termo abriga múltiplas definições; nesses casos, é necessário relacionar, para cada definição, a sua origem e sua aplicação nos diversos campos teóricos das Ciências Humanas. Para uma compreensão ampliada das conceituações de espaço, território e lugar, recomenda-se Santos (2008) e Harvey (2006). Neste estudo, a categorização do território se afasta da sua concepção vinculada ao Estado Nação e se aproxima das concepções nas quais o território não é apenas o resultado da superposição de sistemas naturais, mas, um conjunto de sistemas de coisas criadas pelo homem. Portanto, o território é o chão e a população, isto é, uma identidade, o fato e o sentimento de pertencer àquilo que nos pertence (Santos, 2008, p. 96-97).

Considera-se que, por seu caráter histórico, os territórios se diferenciam pelas suas particularidades e identidades, estas, são constituídas de acúmulos de experiências sociais historicamente sobrepostas. Essas sobreposições ocorrem pelas renovações das técnicas incorporadas, dialeticamente, às relações sociais da produção, transporte, troca e consumo dos resultados dessa produção material, adicionados aos acúmulos de experiências simbólicas componentes da sua identidade social. Sendo que o território influi e é influenciado pela dialética da vida social e das relações de produção estabelecidas entre a sociedade, a natureza e o trabalho. Neste estudo, essa identidade se reporta à lavoura e à farinha de mandioca. Nas balizas históricas de localização das origens dessa identidade pode-se remeter às determinações da Lei de 15 de fevereiro de 1688, da Coroa Portuguesa, que tornou obrigatória

a lavoura da mandioca nas terras circunvizinhas a Maragogipe, restringindo a instalação de engenhos de moer cana, proibindo a lavoura do tabaco e a criação do gado vacum. Essa determinação do Estado sobre a produção contribuiu na particularização desse território no contexto da formação social e identitária do Recôncavo.

## **ORIGENS DA LAVOURA DA MANDIOCA EM MARAGOGIPE, SÃO FELIPE E NAZARÉ**

No Recôncavo Baiano, uma das principais referências históricas da formação e desenvolvimento da lavoura da mandioca e produção da farinha de mandioca é o território onde se formaram os municípios circunvizinhos a Maragogipe, São Felipe e Nazaré, este, chegou a ser conhecido como Nazaré das farinhas, e ostenta, nas paredes do seu mercado público, os dizeres: “Farinha de Copioba, a melhor farinha do Brasil”. Enquanto a principal referência do seu comércio e consumo tem sido a cidade do Salvador, que até o final do século XIX foi mais conhecida como cidade da Bahia. Esse Recôncavo teve sua localização e toponímia determinada no começo do século XVI, referia-se às terras que circundavam a Baía de Todos os Santos, assim denominada por Américo Vespúcio em 1º de novembro de 1501. Seus limites políticos/territoriais variaram de acordo com o seu povoamento e suas atividades produtivas, sua referência política e socioeconômica é a cidade da Bahia. Os municípios de Maragogipe, São Felipe e Nazaré formaram-se por extensão da povoação de Jaguaripe, que ficou situada na parte Sul desse Recôncavo. Jaguaripe teve a primazia do seu povoamento em 1561 (Souza, 2000, p. 121). Na ampliação da povoação do território de Jaguaripe formaram-se os municípios de Maragogipe e São Felipe (Sudoeste) e Nazaré (Sul).

Os povoadores portugueses assimilaram os conhecimentos da cultura da mandioca com os índios, que dependiam dos derivados da mandioca para sua subsistência alimentar. Não se sabe precisar o momento exato no qual os índios ocuparam o Recôncavo e iniciaram seus roçados de mandioca. A presença de grupos indígenas nesse território remete às origens da sua organização social, possuíam características migratórias, praticavam lavouras de gêneros alimentícios e aproveitavam a raiz tuberosa da mandioca na sua forma fresca ou pubada; depois de processada, se apurava uma massa que, após seca, peneirada e torrada em frigideiras de barro, se chamou alguidar, resultava na farinha de mandioca. Obtida da mandioca fresca, ralada, prensada, peneirada e torrada, se chamava farinha de guerra; obtida da mandioca pubada, também prensada, peneirada e torrada, se chamou farinha d’água. No Recôncavo Baiano prevaleceu a manufatura e consumo da farinha de guerra; enquanto a mandioca pubada se destinou ao preparo de bolos, cuscuzes e outros acepipes.

Na identificação dos povos indígenas que ocupavam o Recôncavo os portugueses os designaram com maior destaque aos Tupinambás, Aimorés e Tapuias. Gabriel Soares de Souza registrou a presença dos Tupinambás na Ilha de Itaparica, em Jaguaripe, Tinaré e Ilhéus (Souza, 2000, p. 230). Aimorés e Tapuias predominavam nas terras situadas entre Jaguaripe e Cachoeira no sentido do curso dos rios Jequiriçá, Jaguaripe e Paraguaçu, na extensão dos seus cursos do Sertão ao Litoral. Os conquistadores portugueses designaram como índios aos naturais que aceitavam a conversão ao catolicismo e colaboravam na conquista e povoação do território; e designavam gentio aos naturais que não aceitavam sua conversão ao catolicismo e resistiam em entregar seu corpo, sua força de trabalho e seu território ao conquistador. A estes o conquistador declarou a “guerra justa”, conforme determinava os capítulos 5 e 6 do Regimento de Tomé de Souza, de 1548. O padre Manoel da Nóbrega, jesuíta, chegou à Bahia no ano 1549, com Tomé de Souza, conviveu com índios no Recôncavo, informou que a

mandioca era alimento comum de todos: índios, gentios e moradores da povoação que se formava (Nobrega, 1988, p. 98).

Os portugueses, na sua conquista e ocupação do Recôncavo Baiano, após se fixarem em Jaguaripe, expandiu sua ocupação das terras situadas ao Sul desse Recôncavo e, em 1596, iniciou sua povoação de Maragogipe (Lose; Paixão, 2016, v. 2. p. 289). Em 1611 tinham-se religiosos no aldeamento de Santo Antônio de Maragogipe e na povoação de Capanema, nas suas proximidades também se instalou a povoação de Nossa Senhora do Outeiro Redondo, seguiu-se a povoação de São Pedro de Muritiba. Após fixar os índios nessas aldeias próximas à Barra do Paraguaçu, formou-se o povoado de São Bartolomeu de Maragogipe, que se tornou a “cabeça” da Capitania do Paraguaçu. “Ai se puseram essas aldeias por serem fronteiras às terras dos Aimorés, que iam destruindo a Bahia” (Leite, 1945, t. 5, p.162). Pelo costume que tinham os portugueses, depois de aldear os índios, nomeava-se o seu capitão como autoridade civil-militar e um pároco que representava a autoridade eclesiástica; o estabelecimento dessas aldeias e povoações não eliminou a resistência indígena na defesa do seu território. Maragogipe destacou-se nas guerras aos índios do Paraguaçu, notadamente o seu capitão Luís Cerqueira; por seu falecimento em 18 de fevereiro de 1639, o governador geral D. Fernando Mascaranhas, Conde da Torre (1639-1640), proveu nesse posto e patente o capitão Belchior dos Reis, este, permaneceu na conquista, extermínio e/ou escravização dos índios do Paraguaçu (Documentos Históricos, 1930, ed. 00017 (2), p. 177-178).

Em janeiro de 1658, o governador geral do Brasil, Francisco Barreto de Menezes (1657-1663), se reportou à Metrópole sobre os danos que os Aimorés faziam no Recôncavo, em uma das suas investidas mataram 30 dos moradores de Maragogipe. Para combater o gentio, em 1º de fevereiro de 1658, o mesmo governador determinou ao capitão Bartolomeu Aires que, com sua infantaria, fizesse uma aldeia para alojar todos os índios que viviam nas terras de Maragogipe e Jaguaripe. Determinou o mesmo governador que cada índio ou índia levasse o seu feixe de manaiba e nas proximidades dessa aldeia fizessem grandes roçados de mandioca e legumes, assim deviam proceder também os soldados, fazer suas roças para ter com o que se conservar e sustentar, e o seu capitão, elegeisse um soldado que fizesse em um caderno os assentos/controlar com o número de alqueires de farinha recebidos. Determinava que, aos soldados, se devia dar de ração um alqueire de farinha a cada 40 dias (Documentos Históricos, 1928, ed. 00004 (6), p. 72-75). Sendo essa informação relevante para se distinguir e situar as origens das lavouras de mandioca nessas terras de Maragogipe, estimar o consumo *per capita* de farinha e identificar as formas de submissão e exploração imposta aos índios, tomando-se como referência essa lavoura da mandioca.

Em 1661, os moradores de Maragogipe enviaram carta ao governador geral Francisco Barreto de Menezes (1657-1663), pediam providências para conter os frequentes ataques do gentio Tapuia (Documentos Históricos, 1936, ed. 00031 (6), p. 53-119). Nos avanços da sua conquista da Serra do Copioba, os portugueses continuaram na destruição das aldeias dos índios, erradicavam suas roças de mantimentos, matavam e/ou escravizavam os sobreviventes, e, por esses métodos, o conquistador ampliou a posse dessas terras da Serra do Copioba e, em 1678, constituiu a povoação de São Felipe das Roças de Maragogipe. Essas conquistas permitiam a ampliação das lavouras da mandioca, cana e tabaco, mas não supriam a carência de farinha de mandioca que se verificava na cidade da Bahia.

Conforme indicado por Santos (2018), desde os relatos de Nobrega (1988) que se encontram registros da escassez da farinha de mandioca na cidade da Bahia, mas foi no final do século XVII que os oficiais da sua Câmara, em carta de 14 de julho de 1686, solicitaram à Coroa medidas políticas capazes de evitar a escassez desse gênero nessa cidade. Em sua resposta, a Coroa promulgou a Lei de 15 de fevereiro de 1688, determinou que os moradores do Recôncavo plantassem, a cada ano, 500 covas de mandioca por escravo em serviço. A Coroa ampliou essa determinação e, na Carta Régia de 19 de janeiro de 1701, ordenou que se

obrigassem aos senhores de engenhos darem aos seus escravos o sustento necessário, ou um dia na semana para granjear, proibiu a criação de gado vacum e o cultivo do tabaco nessas terras circunvizinhas a Maragogipe. Outro Alvará, de 27 de fevereiro de 1701, reafirmou essas determinações do cultivo de 500 covas de mandioca aos que navegavam e comerciavam com patachos e sumacas da Bahia para a Costa da Mina. Determinou ainda, esse Alvará de 1701, que aos infratores denunciados se devia abrir devassa, constatada a omissão na observância dessa Lei, sem remissão, se condenassem os culpados a 30 dias de cadeia e multa de 200 mil réis. Na mesma Lei de 1701 tornou-se obrigatório aos senhores oferecerem um alqueire de farinha para a alimentação mensal de cada um dos seus escravos. Do mesmo modo, determinou-se que o governo também desse um alqueire de farinha para o consumo mensal de cada um dos seus servidores, eclesiásticos, militares ou paisanos<sup>4</sup>. E, para preservar essa lavoura e os seus lavradores, em 1705, o governador-geral D. Rodrigo da Costa (1702-1705) permitiu que o lavrador de mandioca matasse o gado alheio que destruísse suas roças desse cultivo. No cumprimento dessas leis, os governantes direcionaram suas atenções às terras do entorno da Serra do Copioba, onde se consolidavam as povoações de Jaguaripe, Maragogipe, São Felipe e Nazaré, com os seus distritos anexos; nessas determinações criou-se, em Maragogipe, o posto/patente de Sargento-mor das farinhas.

A farinha de mandioca manufaturada nos distritos de Maragogipe adquiriu reputação por sua qualidade seca, bem torrada, depois se chamou Farinha de Copioba. Em 22 de julho de 1712, o Governador Geral Pedro de Vasconcelos e Souza, segundo conde de Castelo Melhor (1711-1714), em carta enviada ao sargento-mor das farinhas, Felipe Melo Garcia, com seu posto em Maragogipe, pediu-lhe que, por solicitação do coronel Bernardino Cavalcante, entregasse ao também coronel Pedro Barbosa Leal, no porto de Santo Amaro de Sergipe do Conde, dois mil alqueires de farinha de mandioca. Porém, em 22 de agosto desse mesmo ano, o governador reclamou a esse sargento-mor que a farinha remetida era muito mole e úmida, e, para não a perder, encaminhou-se à sua venda na cidade da Bahia. Ficou advertido o mesmo sargento para que mandasse secar a farinha de maneira que não tivesse nem recebesse o menor prejuízo na sua qualidade (BN. Doc. Históricos, 1938, 00042, p. 54).

Essa referência indica duas questões pertinentes: ou a farinha tipo Copioba existia antes dessa data de 1712, ou essa exigência, de que se passou a ter da qualidade da farinha bem torrada, resultou nessa farinha que se passou a chamar Farinha de Copioba, denotando uma característica do saber fazer dos lavradores de mandioca das proximidades dessa Serra do Copioba. O modo de fazer essa farinha, fina, seca, bem torrada e coloração branca e/ou levemente amarelada, criou exigências do seu consumo, porque a farinha de guerra herdada da manufatura indígena, como indicou Santos (2018), tinha características e saber fazer distintos. Porém, mesmo a obrigatoriedade do cultivo da mandioca e da existência da patente específica de sargento-mor das farinhas, mesmo assim, permanecia a sua falta na cidade da Bahia. Para conter sua escassez, em 7 de setembro de 1785 o seu governador, D. Rodrigo José de Menezes e Castro (1784-1788), mandou construir o Celeiro Público da Cidade do Salvador, destinava-se a ordenar o comércio da farinha, evitar sua escassez e descaminhos.

## **OS CAMINHOS E OS MEIOS DE TRANSPORTE DA FARINHA MANUFATURADA EM MARAGOGIPE, SÃO FELIPE E NAZARÉ**

A farinha consumia-se de muitas formas, as mais usuais eram pirões e farofas feitos do caldo de carne ou de peixe cozidos, e/ou na forma de papas e mingaus com seus condimentos

---

<sup>4</sup> Na Bahia, um alqueire de farinha equivalia a 36,27 litros, pesava 22,67 kg. Um kg de farinha equivale a 1,22 litro este, equivale a 625 gramas.

e sabores diversos. Na cidade da Bahia, desde a sua formação em 1549 até a década de 1950, o suprimento dos alimentos que se forneciam nessa cidade dependeu da navegação; em menor escala, usavam-se animais de carga. O Regimento de Tomé de Souza recomendou, no seu capítulo 15, que se devia fazer, na ribeira dessa cidade, os navios de remo para o serviço da terra e da sua defesa. No meado do século XVIII, Caldas (2015, p. 33) informou que havia cerca de mil portos de saveiros nessa Baía, que essa cidade era servida por mais de 2.500 embarcações do transporte de mantimentos. Santos (2018, p. 130) informou que, no final do século XVIII, na feira da Vila de Nazaré, aos sábados, se vendiam 10 a 12 mil alqueires de farinha, equivalia a mais de 400 mil litros. Somavam-se nesse comércio, outras mercadorias como: frutas, rapaduras, açúcar mascavado, aguardente, toucinho, arroz, milho, carne seca, que eram os principais gêneros do consumo alimentar; também fumo em rolo, que se dizia fumo de corda, tinha uso recreativo e se fazia rapé, cigarros, e/ou usava-se para mascar, e produtos de olarias. Cronistas estrangeiros escreveram sobre a cidade da Bahia no século XIX, a exemplo de Fernand Denis, informaram que muitos barcos transportavam farinha de mandioca da região de Jaguaripe e outras vilas do Recôncavo para o porto da cidade da Bahia (Denis, 1980, p. 79). Aguiar (1979, p. 314) confirmou, no final do século XIX, que o comércio dessa farinha se fazia por muares e embarcações,

Desde a sua formação social, Maragogipe e Nazaré dispuseram dos seus portos. Utilizavam-se canoas, saveiros, sumacas e bracos diversos, articulavam-se com outros portos do Recôncavo e a cidade do Salvador. A farinha se vendia na medida de alqueire. Como informou Santos (2018), no seu transporte por embarcações, a farinha era acondicionada em barricas ou sacos de lona. Na cidade da Bahia negociava-se a farinha na própria embarcação que procedera no seu transporte, vendia-se a grosso ou a retalho, a maior parte desse comércio se dava nas proximidades do Celeiro Público da Bahia, que existiu de 1785 a 1866. Ainda de acordo com Santos (2018), os Saveiros ou Sumacas costumavam trazer cerca de 6 mil alqueires de farinha por viagem. Nesses transportes adicionou-se, na segunda década do século XIX, a navegação a vapor, servia à Nazaré, Maragogipe e outras localidades na sua expansão teve-se, em 1853, a criação da CNB (Companhia de Navegação Baiana). A navegação a vapor se incorporou mais ao transporte de pessoas; as mercadorias permaneceram transportadas por saveiros e muares, que eram os meios de suprirem as feiras.

As feiras eram os lugares de trocas do excedente da produção social e trocas intercomunitárias; nos locais não acessíveis por navegação, seu acesso dava-se por meio de animais de transporte com seus condutores, que se chamaram tropeiros e/ou comerciantes volantes. Os animais auxiliares no transporte foram bovinos, equinos, asininos e muares. Os tropeiros preferiam os muares para o transporte de mercadorias, cavalos se prestavam melhor à montaria dos seus condutores, bois e asininos eram lentos ao caminhar. Rugendas (1979, p. 54) informou que, nos sertões do Brasil, as mercadorias necessárias nesse comércio tropeiro eram farinha de mandioca, carne seca, toucinho, feijão e aguardente. Designavam caminhos dos currais do Sertão os caminhos e/ou estradas que ligavam a cidade do Salvador ao Recôncavo e outras regiões. Conforme Vilhena (1969), o primeiro e mais usual desses caminhos foi a Estrada das Boiadas, esta, recebia o trânsito de pessoas e animais que saíam ou chegavam por terra à cidade da Bahia pelos caminhos de Brotas, Cabula, Barbalho e Rio Vermelho. A designação Estrada das Boiadas deriva do trânsito desses animais e do comércio tropeiro que se praticava nas povoações fixadas no seu percurso.

A Estrada das Boiadas, também conhecida como Estrada Real, foi a mais usual das vias de acesso por terra à cidade da Bahia. Partia dessa cidade no seu rumo para o Norte e seguia pelas imediações de Brotas, Rio Vermelho, Itapuã, Casa da Torre, Capoaime, Alagoinhas e até Sergipe del Rei. Dessa Estrada das Boiadas, em sua extensão, abriam-se caminhos margeando rios, a exemplo do rio Real, na parte Norte, o rio Paraguaçu na parte central, e o rio Jaguaripe, Jequiriçá e Una na parte Sul desse Recôncavo. Por essa Estrada das Boiadas, podia-se partir do

centro da cidade da Bahia e seguir em direção às Portas do Carmo, Soledade, Lapinha, Pirajá, Paripe, Candeias, Santo Amaro, Iguape, Cachoeira, São Felix, Muritiba, Cruz das Almas, São Felipe, Maragogipe e Nazaré. Da mesma cidade de Cachoeira, beirando seu rio Paraguaçu, seguia-se por São Pedro de Muritiba e daí até a Serra da Jiboia, Currálinho, Santa Teresinha, Itatim, Milagres, Jequié, Serra do Sincorá, Rio de Contas e chegava-se à Goiás<sup>5</sup>.

Gastava-se cerca de uma hora para que o animal, com sua carga ou montaria, percorresse uma légua, medida de distância equivalente a 6.600m. Os muares com suas cargas podiam percorrer cerca de seis léguas por dia, pouco mais ou menos. Em caminhos de massapê, nos períodos de chuvas, reduzia-se a carga na metade desse peso, que variava de 6 a 12 arrobas para cada animal. Muares tinham pouca capacidade de carga, mas se prestavam a deslocamentos longos. Bois não se prestavam a deslocamentos longos, mas, um boi transportava cerca de 200 kg de carga. Uma junta de bois, puxando um carro de bois, podia deslocar até cem arrobas, cerca de 1.500kg, a lentidão com que trafegavam inviabilizava seu uso em longos trajetos. No Recôncavo, o massapê limitava o uso do carro de bois no período chuvoso, que compreende os meses de março a setembro.

O comércio tropeiro da farinha de mandioca dos três municípios citados, para o Sertão, foi facilitado, primeiro, pela expansão da pecuária e exploração aurífera nas Serras Gerais, ampliou-se com a exploração da Chapada Diamantina (Leão, 1978, p. 129). Em 1693 deram-se notícias da descoberta de ouro nas cabeceiras do rio de São Francisco, na sua exploração fez-se a Estrada Real, no seu percurso, facilitou a formação de currais de gado onde se procedia no descanso dos tropeiros e seus animais, favorecendo no surgimento de povoados, vilas e cidades. Por essa Estrada Real se estabeleceram essas rotas do Recôncavo ao Sertão. Em meados do século XVIII, teve o declínio na exploração de ouro nas Minas Gerais. Em 1701, descobriu-se ouro em Minas do Rio de Contas, região da Chapada Diamantina, na década de 1720 tinha-se sua exploração. Esse comércio tropeiro contribuiu na formação das freguesias, depois vilas e cidades, de Santo Antônio de Jesus, Cruz das Almas, Conceição do Almeida, Muniz Ferreira, Dom Macêdo Costa, Castro Alves e Sapé, essas, não dispunham de portos, mas as distâncias que se percorria entre esses povoados e os portos de Maragogipe e Nazaré variavam em torno de 6 a 10 léguas, pouco mais ou menos. A feira favorecia na arrecadação de tributos, dízimos e outras contribuições. Por suas feiras, no século XIX, Cachoeira, Maragogipe e Nazaré se constituíram no centro do comércio tropeiro do Recôncavo com a Chapada Diamantina.

No final do século XIX e começo do século XX, havia, nas cidades de Nazaré e Maragogipe, atividades comerciais urbanas e a presença de pequenas indústrias, favorecendo a instalação do transporte ferroviário, que foi associado à navegação e transporte por muares. Em Nazaré, o transporte ferroviário nasceu como empreendimento particular, na sua origem, ligava os portos de Nazaré e São Roque de Maragogipe. Aguiar (1979, p. 240) informou que a Tram-Road Nazaré, depois se chamou Estrada de Ferro de Nazaré (EFN), teve seus primeiros trilhos implantados em julho de 1871 e foi inaugurada em 1875. Seu percurso inicial foi de 1.600 metros, ligava o porto de Nazaré ao centro dessa cidade. Na ampliação do seu ramal original, em 7 de setembro de 1880, entregou-se ao tráfego a extensão da linha que partia de Nazaré, passava pelo Onha e chegava até Santo Antônio de Jesus, ficou sua extensão em 26 Km. O Governo de José Joaquim Seabra (1912-1916) propôs a construção de um ramal dessa EFN que servisse a São Felipe e Conceição do Almeida, com seu prolongamento até Jequié, Poções e Vitória da Conquista, mas não foi construído esse ramal (Seabra, 1912, p. 33-34).

---

<sup>5</sup> A Rodovia BR 242 (Rodovia Milton Santos) inicia em São Roque do Paraguaçu, distrito de Maragogipe, passa nos centros urbanos de São Felipe, Conceição do Almeida, Sapé, Castro Alves, Santa Terezinha, Itatim, Itaberaba; cruza o rio Paraguaçu, depois o rio São Francisco, chega-se em Tocantins e Mato Grosso.

Em 1958, a EFN servia a 12 municípios, beneficiava indiretamente mais 12 (CPE, 1959, p. 9), seus trilhos ligavam São Roque do Paraguaçu, em Maragogipe, até a cidade de Jequié, esta, era acessada pela BR 4, construída na década de 1930, depois se chamou BR 116<sup>6</sup>. Na sua extensão, em 1958, a EFN se compunha por cinco trechos principais: Nazaré-São Roque 31 km, Nazaré-Santo Antônio de Jesus 33 km, Santo Antônio de Jesus-São Miguel das Matas 36 km, São Miguel das Matas à Jaguaquara 125 km e Jaguaquara à Jequié 65 km. No começo dos anos 1960, deu-se a ligação Santo Antônio de Jesus a Cruz das Almas, passava por Conceição do Almeida e ligava-se a Jequié e Ubaitaba (CPE, 1959, p. 39-41).

O aumento dos custos de manutenção, direcionamentos dados pelo Estado ao capital e a concorrência com o transporte rodoviário contribuíram na decadência da EFN. Ao final dos anos 1960, gradativamente, foram desativados seus ramais, as últimas viagens restringiram-se ao trecho Nazaré/São Roque de Maragogipe, conduzia, em média, seis a quinze passageiros por viagem. O último ato administrativo da EFN ocorreu na assembleia de 26 de agosto de 1971, na sua sede, na cidade de Nazaré, foram aprovados os atos finais da liquidação da empresa. A extinção da EFN coincidiu com o declínio das lavouras de fumo e café no Sul do Recôncavo, as terras antes ocupadas por essas duas lavouras foram usadas para pastagens.

## A PONTE DO FUNIL E SUA CONTRIBUIÇÃO AO COMÉRCIO DA FARINHA DE MANDIOCA

Das intervenções do Estado e do capital no território e nos meios de transportes, com suas implicações em Maragogipe, São Felipe e Nazaré, na segunda metade do século XX, o impacto social mais significativo se deu no final dos anos de 1960 com a pavimentação das rodovias BR 116, BR 101 e BR 324, esta, duplicada em meados dos anos 1970. As rodovias federais subsidiaram o processo de metropolização da cidade do Salvador e repercutiu na mobilidade dos municípios acima citados. A BR 101 foi construída na década de 1960 e teve sua pavimentação asfáltica nos anos de 1970, passou a coletar automóveis, seus ocupantes e mercadorias do Sul do Recôncavo, facilitando seu acesso a outras localidades. A BR 101 contribuiu no declínio dos saveiros em Nazaré e Maragogipe, concorreu no uso de animais, no transporte de pessoas e mercadorias e influiu na extinção da EFN.

No meado dos anos 1960, ao Sul desse Recôncavo, os municípios mais destacados na produção de farinha eram Cruz das Almas, Conceição do Almeida, Castro Alves, Cachoeira, Dom Macedo Costa, Governador Mangabeira, Muritiba, Nazaré, Santo Antônio de Jesus, São Felipe e São Felix (Conceição, 1987, p. 246). A estrutura social da agricultura nesses municípios também foi alterada entre os anos 1960 e 1970, as pastagens aumentavam sua ocupação no território físico na ordem de 44,7%, “as lavouras reunidas se expandiram 9,0%” (Leão, 1987, p. 339). A expansão da pecuária deveu-se, dentre outros fatores, à introdução do capim do gênero *Brachiaria*, planta forrageira de origem africana, que substituiu muitas variedades nativas limitantes à pecuária intensiva; na pastagem de capim nativo se estimava 8 hectares para uma cabeça de gado, o *Brachiaria decumbens* suportava 1 rês por hectare.

A malha rodoviária, que penetrou o Sul do Recôncavo na segunda metade desse século XX e fez sua inclusão no contexto metropolitano da cidade do Salvador, se atrelou à construção da RLAM (Refinaria Landulfo Alves-Mataripe), que passou a funcionar em 1950, situou-se no município de São Francisco do Conde. A RLAM contribuiu no início do adensamento populacional e nas transformações sociais e territoriais da cidade do Salvador. Até o começo

<sup>6</sup> Vasconcelos (2016, p. 335) informou que o primeiro automóvel circulou na cidade do Salvador no ano de 1901. A rodovia Salvador-Feira de Santana foi concluída em 1929. Em 1939 a rodovia Rio-Bahia, também já estava aberta ao trânsito de automóveis.

da década de 1950, a maior parte dos estabelecimentos industriais da capital baiana se localizava nos seus quarteirões centrais (Santos, 2012, p. 90), o restante se distribuía pela periferia dessa cidade, notadamente em Itapagipe, na Cidade Baixa. Na segunda metade dessa década de 1950, passou-se a incentivar o deslocamento dessas indústrias para a região de Aratu, localidade situada após bairro de Paripe, que fica nos limites do subúrbio ferroviário dessa cidade. Aratu dispôs do seu porto, do acesso ferroviário pela RFFSA (Rede Ferroviária Federal S/A) e do acesso à BR 324. A RLAM tornou-se indutora do desenvolvimento industrial regional, e foi atrativa ao conglomerado de instalações que passou a se denominar CIA (Centro Industrial de Aratu). Até o começo da década de 1970, a RLAM e o CIA representavam as “cabeças” do desenvolvimento industrial do Recôncavo.

Em 1966 iniciaram-se estudos para um projeto agropecuário aplicável ao desenvolvimento integrado do Recôncavo. Atendia ao convênio de assistência técnica do BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) e tinha participação do ILPES (Instituto Latino-americano de Planificação Econômica e Social), OPS (Organização Pan-americana de Saúde), SUDENE (Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste) e BNB (Banco do Nordeste do Brasil). Por recomendação desse convênio, foi criado, em setembro de 1967, o CONDER (Conselho do Desenvolvimento do Recôncavo); após três anos, pelo Decreto n. 24.178 modificou-se as suas atribuições, CONDER passou a denominar-se Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana. Posteriormente, assumiu outras atribuições e designações (Alencar, 2008, p. 113). Sob orientação do BID, a CONDER fez estudos de viabilidade econômica para implantação de um complexo petroquímico próximo a RLAM, elaborou plano de turismo, projeto agropecuário, ocupação social da área metropolitana de Salvador e estudos sobre oportunidades industriais, disponibilidades de recursos humanos, recursos hídricos, sendo, todos, aplicáveis ao Recôncavo (Conder, 1974, Tomo I, p. 11). Nas análises desse estudo da CONDER não foram identificadas medidas políticas de Estado para conter o avanço da pecuária sobre as terras usadas na lavoura de mantimentos.

Nesse processo de intervenção do Estado e do capital no Sul do Recôncavo, entendido no contexto da criação de novos espaços para produção, reprodução e acumulação de capital, como indicou Harvey, (2006, p. 65), o Governo Federal, pela Lei n. 5.851 de 7 de dezembro de 1972, criou a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA), vinculada ao Ministério da Agricultura. A Embrapa organizou a construção de centros de pesquisas no território nacional. Instalou-se na cidade e município de Cruz das Almas, que se divisa com Maragogipe e São Felipe, o CNPMF (Centro Nacional de Pesquisa em Mandioca e Fruticultura)<sup>7</sup>, suas edificações e áreas de experimentação agrícola ficaram em terreno de 1.600 ha adquirido da Escola de Agronomia da Universidade Federal da Bahia (EAUFBA)<sup>8</sup>. O CNPMF se propôs renovar as forças técnicas na produção da farinha de mandioca, mas a presença desse CNPMF pouco alterou o cotidiano dos pequenos lavradores que foram, historicamente, os principais provedores de farinha às feiras dos três municípios objetos deste estudo. A presença do CNPMF também se insere em um contexto político e do capital de migração do lavrador para vender sua força de trabalho nas cidades; essa transferência da força de trabalho do campo para a cidade foi lenta até o final da década de 1960, quando 58,8%

---

<sup>7</sup> O CNPMF é uma unidade descentralizada da Embrapa. Foi criado pela Deliberação n. 24, de 13 de junho de 1975, da Diretoria Executiva da Embrapa. Realiza pesquisas nas áreas de melhoramento genético, biotecnologia, fitotecnia, irrigação, fisiologia vegetal, fertilidade do solo, etc.

<sup>8</sup> Como consta em Santos (2018), os estudos agrônômicos na Bahia datam de 1859 pela instalação do Imperial Instituto Baiano de Agricultura. Em 1875 fez-se a Imperial Escola Agrícola da Bahia que funcionou a partir de 1877. Decorridos mais de um século, alternando momento de interrupção de atividades, os estudos agrônômicos foram assumidos pela UFBA, por força do Decreto-Lei 250 de 28 de fevereiro de 1967. No ano de 2005, nesse mesmo lugar, foi sediado o *campus* central da UFRB, deu-se continuidade a esse curso de agronomia.

da população da Bahia ainda viviam na zona rural (Leão, 1987, p. 318). O aumento da dispersão dessa força de trabalho deu-se durante a década de 1970, no início dessa mesma década fizeram-se os primeiros trabalhos de terraplanagem e construção da infraestrutura e edificações para abrigar o COPEC (Complexo Petroquímico de Camaçari), inaugurado em 1978, ficou localizado entre a RLAM e o CIA. Por seus conhecimentos técnicos, a CONDER colaborou diretamente no planejamento e realização do COPEC, que se caracterizou, dentre outros fatores, como o principal indutor da consolidação da RMS (Região Metropolitana de Salvador), esta, criada pela Lei Complementar n. 14 de 8 de junho de 1973.

A inserção dos três municípios objetos deste estudo no contexto metropolitano da cidade do Salvador forçou a desarticulação dos seus antigos sistemas de transportes: navegação, muares e trens. As pessoas e mercadorias, que antes se embarcavam nos portos de Nazaré e Maragogipe, foram transferidas para o transporte rodoviário. Reduziu-se a importância que antes se atribuía a Nazaré e Maragogipe no comércio da farinha de mandioca. O uso dos veículos automotores fez crescer em importância econômica as cidades de Santo Antônio de Jesus e Cruz das Almas, tornaram-se os maiores distribuidores dessa farinha no Recôncavo Sul. A BR 101 atravessa as cidades de Cruz das Almas e Santo Antônio de Jesus, esta cidade também é cortada pela BA 245, que se entronca com a BA 001, essas duas rodovias, BA 001 e BA 245, permitiram ligar Santo Antônio de Jesus a Nazaré e a Ponte do Funil. Essa Ponte do Funil se localizou próxima à barra do rio Jaguaripe, ligou Nazaré à Ilha de Itaparica que, por meio de navios *Ferry-Boats* transportam pessoas, automóveis e mercadorias para a cidade do Salvador.

A metropolização da cidade do Salvador impôs novos meios de distribuição e consumo do alimento; o Estado, por suas instituições e representantes, criou sistemas de distribuição de mantimentos em escala nacional, a cidade do Salvador integrou esse sistema. O Decreto Presidencial n. 55.898 de 7 de abril 1965 instituiu a COBAL (Companhia Brasileira de Alimentos), o Governo Federal justificava esse Decreto pela necessidade que tinha o governo de disseminar empórios comerciais de gêneros alimentícios, comercializá-los em grande escala e diretamente à população, dando preferência à sua instalação em áreas metropolitanas. Na justificativa para a criação da COBAL, o Governo se reportou ao Art. 2º da Lei Delegada nº 6, de 26 de setembro de 1962, atribuía ao Estado competência de agir como regulador do mercado ou para servir, de forma supletiva e competitiva, em áreas não suficientemente atendidas por empresas privadas. Como desdobramento desse Decreto n. 55.898 de 7 de abril 1965 criou-se o Programa Estratégico de Desenvolvimento (1970) e o I Plano de Desenvolvimento (1972/74), direcionavam à construção de Centrais de Abastecimento nas principais concentrações urbanas do país. Esclarecia esse Decreto n. 55.898 em seu Art. 1º que as Centrais de Abastecimento e os Mercados Satélites se vinculavam ao SINAC (Sistema Nacional de Centrais de Abastecimento). Às suas unidades integradas denominaram-se CEASA (Centrais de Abastecimento S.A), seguida da qualificação regional, estadual ou municipal correspondentes. Sua atribuição era oferecer produtos hortifrutigranjeiros, pescados e outros perecíveis.

Na Bahia, em consequência desse Decreto n. 55.898, criou-se a CEASA-BA (Central de Abastecimento da Bahia), instituída em 29 de março de 1973. Constituiu-se maior entreposto do comércio atacadista de farinha e gêneros hortifrutigranjeiros nas proximidades da cidade do Salvador. A Ceasa se assemelhou, modernamente, à função que desempenhou o Celeiro Público da Cidade do Salvador (1785-1866). Nesse processo de criação de centrais de distribuição e troca de alimentos, a COBAL e a CEASA atuavam na distribuição de farinha de mandioca e hortifrutigranjeiros nas escalas nacional, regional e local, respectivamente. A CEASA dispôs de boletins informativos, que informavam sobre a importação regular de farinha de mandioca vinda das regiões Sul, Sudeste e Nordeste do país para suprir a cidade do Salvador (Leão, 1987, p. 342). A Ceasa tornou-se principal atacadista de farinha de mandioca destinada à cidade do Salvador, mas não constitui única forma de comercialização

de farinha. Parte da produção regional continuou saindo dos municípios por meio de caminhões, próprios ou fretados, negociavam e forneciam às feiras, supermercados e outros revendedores.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A lavoura da mandioca e a manufatura da farinha de mandioca formaram-se no Sul do Recôncavo como atividade econômica integrada a outros cultivos que, no seu desenvolvimento, assumiu um caráter de policultura, compartilhada com a cana-de-açúcar, fumo, café, produtos sazonais como amendoim, milho, laranja, banana, e cultivos de quintal, tinha características que se aproximam do que atualmente se denomina agricultura familiar. Em muitos casos, essa lavoura foi complementada pela criação de animais usados como auxiliares no trabalho social, destacaram-se jumentos, bestas, cavalos e bois. Eram pequenos os rebanhos bovinos pela proibição que se tinha, desde 1701, que vetava a criação de gado vacum nessas terras dedicadas à lavoura da mandioca; a essa limitação somava-se a ausência que se tinha do arame farpado, criava-se o gado contido por cercas valadas, cercas vivas, ou criava-se preso em cordas, caracterizava-se como criação doméstica associada às crias de quintal. Parte dessa criação era gado de corte, comercializava-se nas feiras e açougues do comércio local. As feiras específicas desse comércio de animais eram conhecidas como barganhas, ficavam pouco afastadas das feiras semanais, onde se procedia à troca e aquisição de alimentos e do comércio varejista local. Os animais e embarcações usados no transporte do excedente da produção social prevaleceram até o final do século XX.

A partir do processo de expansão da atividade industrial, iniciado na periferia da cidade do Salvador no final do século XIX, aliado à implantação do transporte ferroviário, com seus ramais no Recôncavo e à navegação a vapor na Baía de Todos os Santos, passou-se a alterar, lentamente, os ritmos do desenvolvimento socioespacial dos municípios de Maragogipe, São Felipe e Nazaré. À presença desses meios de transporte somou-se a criação de pequenas indústrias de beneficiamento e transformação da produção da lavoura local, notadamente em Maragogipe, no beneficiamento do fumo; e Nazaré, beneficiamento do café. A estrutura social da produção, transporte e consumo manteve-se até a década de 1950, concentradas na produção extraída da lavoura da mandioca, cana, café e fumo, criação de animais auxiliares no trabalho e pequena criação do gado de corte.

Desde o final do século XIX, até o começo da década de 1950, a cidade do Salvador abrigava, na sua periferia, notadamente na Cidade Baixa, suas indústrias têxteis e de transformação. O Estado e o capital intensificaram sua penetração no Recôncavo a partir da RLAM-Mataripe em 1950, quando a cidade do Salvador teve sua atividade industrial expandida para a localidade de Aratu, incorporada como extensão do subúrbio ferroviário dessa cidade. Em Aratu formou-se o CIA (Centro Industrial de Aratu), nas décadas de 1950-1960, com seu porto servido por ramal ferroviário, atraiu empresas e indústrias diversas, concentrou mão de obra, favoreceu a expansão do território da capital baiana pela sua integração à BR 324, seguiu-se sua integração à BR 101, BR 242, BR 116, BR 324, BA 245 e BA 001, conjuntamente, à ampliação e os usos do transporte rodoviário facilitaram o trânsito e a migração de pessoas, alteraram os ritmos do desenvolvimento histórico dos três municípios objetos deste estudo. O ritmo lento das mudanças sociais, característicos da sociedade rural, sofreu interferências do ritmo urbano industrial, como se disse, causou o declínio e a extinção da lavoura do café e do fumo, mas gerou a expansão da pecuária de corte.

Nos estudos da CONDER, década de 1970, na estrutura fundiária desses três municípios prevaleciam propriedades rurais com até 10 há de área total. Seguiam-se

propriedades médias, que possuíam acima de 10 e até 100 ha. Em menor proporção, havia grandes propriedades que tinham cima de 100 ha. A lavoura da mandioca se concentrava nas pequenas propriedades, caracterizava-se como produção familiar, a manufatura da farinha atendia ao consumo doméstico, o excedente dessa manufatura era comercializado ou nas feiras, ou por meio de comerciantes atacadistas de farinha, com seus veículos próprios ou fretados, destinavam esse excedente à cidade do Salvador.

A construção e ampliação da malha rodoviária contribuíram na desativação dos ramais ferroviários, notadamente a EFN, declínio da CNB e limitação no uso de animais auxiliares no transporte. Resultaram no declínio econômico das cidades de Nazaré e Maragogipe e suas respectivas feiras de farinha, também resultaram na ampliação do comércio nas cidades de Santo Antônio de Jesus e Cruz das Almas. As rodovias e o processo de metropolização facilitaram a migração de lavradores para a cidade do Salvador e outros centros urbanos.

Uma particularidade da pequena lavoura da mandioca e a presença do lavrador feirante, que é o trabalhador que lava sua roça e comercializa nas feiras o excedente da sua lavoura, detém a história do produto do seu trabalho desde o preparo das suas ferramentas e do solo, escolha da semente, faz a semeadura, cuida dos tratos e proteção da planta contra predadores, colhe o produto, beneficia, planeja o seu transporte e sua venda. O lavrador feirante é o sujeito histórico do campo porque detém o controle de todas as etapas do processo da sua produção. Sua identidade está estruturada no cotidiano da sua existência material, extensiva à sua família, à subsistência, seus cultivos e às condições climáticas, que podem ser favoráveis ou adversas aos resultados do seu trabalho. Seu lazer está quase sempre impregnado de elementos religiosos, e constituem parte da identidade coletiva do seu grupo social. A existência social desse lavrador é adstrita à sua comunidade, por seus laços de afetividade e solidariedades mútuas, constituem o centro do viver, trabalhar e produzir, primeiro para a subsistência familiar, seguida da troca dos seus excedentes através das feiras, lugar onde o produto do trabalho social é convertido em mercadoria, essa, pelo seu fetiche e/ou por atender ao suprimento de necessidades materiais de outras pessoas, são trocadas e apuradas a sua mais valia. No caso do lavrador feirante, essa mais valia é a síntese do resultado do seu trabalho e pode representar a sua reserva de valor conversível em bens materiais ou simbólicos do seu patrimônio familiar.

Na síntese dos resultados deste texto, aponta-se para perspectivas pouco promissoras à pequena lavoura da mandioca nesse território circunvizinho à Serra do Copioba. Constata-se o permanente avanço da pecuária sobre as terras que servem a essa lavoura, essas têm sido, gradualmente, adquiridas e incorporadas às pastagens. Nota-se a falta de políticas públicas de Estado que protejam a pequena lavoura da mandioca. Esses fatores indicam que, não havendo o apoio efetivo do Estado em proteção a essa pequena lavoura, a tendência é o seu declínio, lento e gradual, com a sua substituição por pastagens e/ou uso das suas terras como reserva de capital.

## REFERÊNCIAS

ABREU, J. C. de. **Caminhos antigos e povoamento do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1998. 168 p.

AGUIAR, D. V. de. **Descrições práticas da Província da Bahia**: com declaração de todas as distâncias intermediárias das cidades, Vilas e povoações. 2. ed. Rio de Janeiro: Cátedra, 1888. 317 p.; Brasília/DF: INL, 1979.

ALENCAR, C. M. M.; SCHWEIZER, P. J. (Orgs.) **Transformações territoriais**: de rural a metropolitano. Campinas, SP: Alínea, 2008. 198 p.

BAHIA. EBAL. **Boletins**. Disponível em: [http://www.ebal.ba.gov.br/novagestao/ceasa\\_historico.htm](http://www.ebal.ba.gov.br/novagestao/ceasa_historico.htm). Acesso em 20 abr. 2019.

BAHIA. **Estudos e Problemas da Bahia**: desenvolvimento do Sudoeste baiano - plano de reequipamento da Estrada de Ferro de Nazaré. CPE. Salvador- Bahia, 1959. (Mimeo.)

BARICKMAN, B. J. **Um contraponto baiano**: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860. Tradução de Maria Luíza X. de Borges. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. 448 p.

BRASIL. Biblioteca Nacional. Hemeroteca. **Documentos Históricos**, 1936, ed. 00031 (6), p. 53-119). Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=094536>. Acesso em 2 de out. de 2019.

BRASIL. Carta para o sargento-mor Felipe Melo Garcia sobre a farinha remetida para Santo Amaro. In. Biblioteca Nacional (RJ), **Documentos históricos**: 1928 a 2012. Ano 1938, 00042, p. 54. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/094536/20359>. Acesso e 22 de dez. 2019.

BRASIL. Leis, Provisões, Alvarás, Cartas e Ordens Reais. In. **Documentos Históricos**, 1928, ed. 00004 (6), p. 72-75). Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=094536>. Acesso em 2 de out. de 2019.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto n. 55.898**, de 7 de abril 1965 em: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=169137&norma=187660>. Acesso em 23 de ago. 2016.

CALDAS, J. A. **Notícia geral de toda esta capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759**. Salvador: Memória e Arte, 2015. 729 p.

CERQUEIRA, A. C. de. **Estudo sobre o rio Jaguaripe**. Diretório Municipal de Geografia do Município de Nazaré. Nazaré, Bahia, 1943.

CONCEIÇÃO, A. J. da. **A mandioca**. 3. ed. São Paulo: Nobel, 1987. 382 p.

CONDER, Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia. **Estudos básicos para o projeto agropecuário do Recôncavo**. Bahia, 1974.

CUNHA, M. C. da. (Org.). **História dos índios no Brasil**. São Paulo: Comp. das Letras: Secretaria Municipal de Cultura: FAPESP, 1992. p. 37-52.

DENIS, Ferdinand. **Brasil**. Tradução de João Etienne Filho; Malta Lima. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1980.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. 2. ed. Tradução: Carlos Szlak. São Paulo: Anablume, 2006.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. Rio de Janeiro: IBGE, 1958. p. 20 - 21.

LEÃO, S. de O. **Evolução dos padrões de uso do solo agrícola na Bahia**. Recife: Sudene, 1987. 412 p.

LEITE, S. **História da Companhia de Jesus no Brasil**. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro. Lisboa: Portugal, 1945, t. 2. 2196 p.

LOSE, A. D.; PAIXÃO, D. G. Orgs. **Livros do Tombo do Mosteiro de São Bento**: editando 430 anos de história. Salvador: Memória e Arte, 2016, v. 2.

NÓBREGA, Manoel da (Padre). **Cartas jesuíticas I**: cartas do Brasil (1549-1560). Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo, EDUSP, 1988.

PINHO, J. F. de A. **Mensagem apresentada a Assembleia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª Sessão Ordinária da 9ª legislatura**, pelo Dr. João Ferreira de Araújo Pinho, Governador do Estado da Bahia. Bahia: Diário da Bahia, 1909.

RUGENDAS, J. M. **Viagem pitoresca através do Brasil**. Tradução de Sérgio Milliet. 8. ed. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo, EDUSP, 1979. 166 p.

SANTOS, F. S. **O pão nosso de cada dia: a farinha de mandioca na cidade da Bahia e sua produção no Vale do Copioba no Recôncavo Baiano**. 2018, 329 f. Tese (Doutorado em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social) - Programa de Pós-graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social, Universidade Católica do Salvador, 2018. Disponível em: <http://ri.ucsal.br:8080/jspui/bitstream/prefix/499/1/TESEFELIXSANTOS.pdf>. Acesso em 25 de set. 2019.

SANTOS, F. S. **Crise agrícola no Recôncavo Baiano (1890-1910): Município de São Felipe/ Bahia**. 2013. 154 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social) - Universidade Católica do Salvador. Salvador, Programa de Pós-graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social, 2013. Disponível em: <http://ri.ucsal.br:8080/jspui/bitstream/123456730/99/1/Felix-UCSAL2013.pdf>. Acesso em: 25 de set. de 2019.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI** - 11. ed. Rio de Janeiro: Record, 2008, p. 19.

SANTOS, M. **O centro da cidade do Salvador estudo de geografia urbana**. 2. ed. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2012. 208 p.

SEABRA, J. J. **Mensagem apresentada à Assembleia Geral Legislativa da Bahia**, na abertura da 2ª Seção Ordinária da 11ª Legislatura pelo Governador do Estado. Bahia, Revista do Brasil, 1912.

SOUZA, G. S. de. **Tratado descritivo do Brasil em 1587**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo, EDUSP, 2000. 369 p.

SOUZA, Tomé de. **Regimento que levou Tomé de Souza governador do Brasil**. Almeirim, 17 dez. 1548. Lisboa, AHU, Códice 112, f. 1-9. Disponível em: [http://lemaad.fffch.usp.br/sites/lemaad.fffch.usp.br/files/201804/Regimento\\_que\\_levou\\_Tome\\_de\\_Souza\\_governador\\_do\\_Brasil.pdf](http://lemaad.fffch.usp.br/sites/lemaad.fffch.usp.br/files/201804/Regimento_que_levou_Tome_de_Souza_governador_do_Brasil.pdf). Acesso em 26 abr. de 2019).

VASCONCELOS, P. de A. **Salvador: transformações e permanências: (1549-1999)**. 2. ed. Salvador: EDUFBA, 2016. 569 p.

VILHENA, L. d. S. **A Bahia no século XVIII**. Salvador: Itapuã, 1969. 3 v.

WILLIAMS, Raymond. **O campo e a cidade: na história e na literatura**. Tradução de Paulo Henrique Brito. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

---

## INFORMAÇÕES DO AUTOR

### Felix Souza Santos

Doutor em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social pela Universidade Católica do Salvador. Professor de história vinculado à SEC-Ba. Pesquisador ligado aos grupos de pesquisas: Identificação Geográfica (IG) Farinha de Copioba - UFBA. Desenvolvimento Sociedade e Natureza (DSN) - UCSAL. E-mail: felixsantoss@gmail.com  
Lattes: <http://lattes.cnpq.br/6008777499674763>

---

Recebido em: 11/10/2020

Aceito em: 10/08/2021