

Sugerencia de citación: Moraes da Costa, E., Pedreira Campos, P. H. (2026). O comércio de abastecimento e a dualidade estrutural da economia dependente brasileira: o problema do suprimento das carnes verdes para a cidade do Rio de Janeiro até o final da Primeira República.
tiempo&economia, 13(1), 1-32.
<https://doi.org/10.21789/24222704.2213>

DOI:
<https://doi.org/10.21789/24222704.2213>

O comércio de abastecimento e a dualidade estrutural da economia dependente brasileira: o problema do suprimento das carnes verdes para a cidade do Rio de Janeiro até o final da Primeira República

El comercio de abastecimiento y la dualidad estructural de la economía dependiente brasileña: el problema del suministro de carne verde a la ciudad de Rio de Janeiro hasta el final de la Primera República

Edite Moraes da Costa

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Brasil
<https://orcid.org/0009-0002-2195-7955>
mcedite@gmail.com

Pedro Henrique Pedreira Campos

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Brasil
<https://orcid.org/0000-0002-9280-3649>
phpcampos@yahoo.com.br

RESUMO

Neste artigo, problematizamos o papel do comércio de abastecimento na economia brasileira durante o período colonial, o Império (1822-1889) e a Primeira República (1889-1930). Especificamente, tratamos do suprimento das carnes verdes para a cidade do Rio de Janeiro, com base em fontes de diferentes períodos dentro desse recorte histórico. O que notamos como continuidade entre esses momentos é a precariedade e as frequentes queixas quanto à qualidade, à quantidade e ao preço da carne na cidade. De acordo com a hipótese proposta, essa fragilidade no abastecimento desse alimento à cidade decorre do caráter subsidiário do suprimento do mercado interno nesse longo período, no qual a prioridade fundamental da economia brasileira era a produção de artigos de alto valor no mercado internacional, um segmento dinâmico da economia brasileira.

Palavras-chave: comércio de abastecimento; dependência; carne fresca; dualidade estrutural; Rio de Janeiro; historia econômica.

Códigos JEL: N760, F54

RESUMEN

En este artículo problematizamos el papel del comercio de abastecimiento en la economía brasileña durante el período colonial, el Imperio (1822-1889) y la Primera República (1889-1930). Específicamente, tratamos el suministro de carne fresca a la ciudad de Rio de Janeiro, con

base en fuentes de diferentes épocas dentro de este marco histórico. Lo que notamos como continuidad en relación con estos diferentes momentos es la precariedad y las frecuentes quejas sobre la calidad, la cantidad y el precio de la carne en la ciudad. Según la hipótesis planteada, esta fragilidad en el suministro de alimentos a la ciudad se debe a la naturaleza subsidiaria del suministro del mercado nacional en este largo periodo, en el que la prioridad fundamental de la economía brasileña era la producción de artículos de alto valor en el mercado internacional, un segmento dinámico de la economía brasileña.

Palabras clave: comercio de abastecimiento; dependencia; carne fresca; dualidad estructural; Rio de Janeiro; historia económica.

Códigos JEL: N760, F54

Durante o primeiro semestre de 2025, o governo Lula sofreu uma queda na sua popularidade no Brasil, tendo como uma das causas a inflação dos alimentos. Dentre os produtos que aumentaram de preço, estava o café, que registrou alta de mais de 80% entre maio de 2024 e maio de 2025. O motivo estava no aumento da demanda global pelo produto, em particular da China — que passou de 20º a 6º maior mercado do café nacional —, associado a problemas na safra brasileira e em outros países produtores — como Colômbia e Vietnã —, em razão das mudanças mundiais da temperatura e seus efeitos na agricultura. Entre 2020 e 2025, o produto teve elevação de 230% no mercado brasileiro e a alta levou ao aparecimento do “café fake”, mais barato, feito com o resíduo da lavoura (G1, 2025). Apesar de ser o maior produtor global, o Brasil sente os efeitos da oscilação do gênero no mercado internacional e hoje sofre os efeitos da seca e calor gerado pelas transformações climáticas globais. O caso indica como o mercado interno está à mercê dos preços globais do gênero, mesmo com uma produção maior que a demanda doméstica, caracterizando uma vulnerabilidade da economia brasileira.

Neste artigo, problematizamos o comércio de abastecimento no Brasil até o final da Primeira República, enfatizando o século 19. Pretendemos discutir a posição da produção voltada para o suprimento do mercado doméstico, levando em consideração a confecção de gêneros para

o mercado internacional. Analisamos especificamente a carne verde, que era a carne bovina proveniente do animal abatido, sem a refrigeração elétrica ou sem ser salgada. O recorte geográfico diz respeito à cidade do Rio de Janeiro, capital do país no período. A justificativa para a realização deste artigo decorre de uma série de pesquisas realizadas nos últimos anos que identificam uma precariedade no processo de abastecimento do mercado interno, particularmente de carnes verdes, em diferentes períodos históricos, apontando para um certo padrão da economia brasileira visível em diferentes momentos. Daí retomarmos esse tema já bastante visitado pela historiografia brasileira.

O debate sobre o mercado interno na história brasileira, particularmente nos períodos colonial e imperial, teve alguns aportes relevantes. João Antonio de Paula (2002) escreveu um estimulante artigo no qual tece um debate teórico e conceitual em torno da categoria “mercado”. Em uma parte posterior do texto, o autor discute a constituição do mercado interno no Brasil, ressaltando o mercado de trabalho e o mercado de terras. Conforme indica De Paula, no período anterior ao advento do capitalismo, a limitada integração no território da América portuguesa e do Brasil dificultava a formação de um mercado interno.

Com base nisso, este artigo está dividido em três seções. Na primeira, abordamos brevemente as interpretações e os modelos explicativos da economia colonial e dependente brasileira, enfatizando as considerações dos autores sobre o mercado doméstico e o abastecimento. Na segunda, tratamos do abastecimento de carnes verdes para a cidade do Rio de Janeiro durante o período imperial. Na terceira parte, abordamos o suprimento de carnes à cidade desde o final do Império (1822-1889) e no início da Primeira República (1889-1930). Por fim, apresentamos a conclusão e as referências.

O comércio de abastecimento na economia colonial e dependente

O tema da economia colonial brasileira foi objeto de amplos debates historiográficos ao longo do século 20. Em meio à relevância que o materialismo histórico teve no pós-Segunda Guerra Mundial no meio acadêmico, foram travados embates em torno da interpretação da economia colonial da América portuguesa. Entre as décadas de 1970 e 1980, houve discussões acaloradas sobre o caráter feudal, capitalista ou escravista da economia colonial brasileira, que foram amalgamadas no livro organizado por Lapa (1980).

De acordo com a interpretação de autores ligados ao Partido Comunista Brasileiro (PCB), existiam características feudais na economia colonial brasileira, sendo acessados fenômenos como as capitânicas hereditárias, o poder descentralizado na Primeira República e a força dos coronéis, além do caráter predominantemente rural da colonização portuguesa e o poder dos terratenentes. O livro de Alberto Passos Guimarães (1963), *Quatro Séculos de Latifúndio*, é emblema dessa interpretação, afinado com a perspectiva das etapas dos modos de produção dos manuais soviéticos. Outro autor de peso dessa corrente, Nelson Werneck Sodré (1963), assim se referiu à produção voltada para o mercado interno durante o período colonial:

Não existe e nem pode existir — senão em nível ínfimo — produção para o consumo interno. As lavouras de mera subsistência, que logo surgem como necessidade imediata, carecem de qualquer expressão econômica. Sua produção não se destina aos mercados, não tem valor de troca. A unidade produtora tem todos os traços autárquicos, enquanto as necessidades de sua gente são diminutas e rudimentares. (p. 69; grifo nosso)

Segundo essa leitura, a economia colonial brasileira não permitiria a produção voltada para o mercado doméstico. Essa corrente foi criticada por visualizar o feudalismo em um contexto no qual não havia a relação de produção servil, além de reproduzir mecanicamente a sequência dos modos de produção difundidos nos manuais stalinistas.

Um dos críticos da tese feudal foi Caio Prado Junior. Em seu clássico, de 1966, o autor sinaliza que Guimarães e Sodré partem de uma aplicação mecânica da sequência histórica dos modos de produção na Europa Ocidental, sem olhar as especificidades brasileiras. Segundo Caio Prado (2000 [1942]), a economia brasileira é capitalista desde a chegada dos europeus. Em outro importante escrito do autor no início dos anos 1940, ele sintetizou, em passagem clássica, o seu entendimento sobre a economia colonial brasileira:

Se vamos à essência da nossa formação, veremos que na realidade nos constituímos para fornecer açúcar, tabaco, alguns outros gêneros; mais tarde ouro e diamantes; depois algodão e, em seguida café, para o comércio europeu. Nada mais que isto. E com tal objetivo, objetivo exterior, voltado para fora do país e sem atenção a considerações que não fossem o interesse daquele comércio, que se organizarão a sociedade e a economia brasileiras. Tudo se disporá naquele sentido: a estrutura, bem como as atividades do país. (Prado Junior, 2000 [1942], p. 20; grifo nosso)

Nessa passagem, o autor sinaliza que a colonização foi realizada para fornecer produtos de alto valor ao mercado europeu, enriquecendo a metrópole e os grupos dominantes daquela sociedade, como grandes comerciantes e proprietários rurais. Assim, a prioridade fundamental da economia colonial brasileira era a produção de gêneros para exportação, sendo as outras atividades subsidiárias a esta.

Apesar do significativo avanço que Caio Prado trouxe para a compreensão do processo histórico brasileiro, ele e seus seguidores foram criticados por uma nova corrente historiográfica. Sem questionar a

centralidade da produção voltada para a exportação, Ciro Cardoso e Jacob Gorender discordam que a economia colonial fosse capitalista, vendo ali uma sociedade alicerçada no trabalho escravo. Os autores cunharam um novo conceito:

O modo de produção escravista colonial se instaurou em regiões que, por uma parte, caracterizavam-se, ao chegarem os europeus, por uma população indígena pouco densa, e por outra parte apresentavam condições propícias às atividades exportadoras, baseadas numa economia de plantação de produtos tropicais, ou na exploração de jazidas de metal precioso (o ouro de Minas Gerais, no Brasil). A redução dos índios à escravidão, sua expulsão ou extermínio, e sobretudo a importação de escravos negros, serviram de base à construção do território e da força de trabalho. Isto foi o que aconteceu no Brasil, nas Antilhas, nas Guianas, nas mais meridionais das treze colônias da América do Norte, em certas partes da América espanhola continental. (Cardoso, 1975, p. 82; grifo nosso)

Interessante notar a sofisticação da análise com a adoção dessa interpretação. Com a crítica sobre a leitura circulacionista de que o Brasil sempre foi capitalista, os autores se debruçam sobre as relações sociais de produção e identificam o trabalho escravo como central na nossa formação do país, sem anular o caráter colonial da sua economia e a precedência da produção voltada para exportação. Assim, a leitura de que a economia da América portuguesa operava nos marcos do escravismo colonial não invalida a tese de Caio Prado presente na passagem supracitada. A produção era eminentemente voltada para a exportação, mas feita por escravizados, o que constitui fator relevante para compreender o processo histórico brasileiro.

No bojo dessas discussões historiográficas, nos anos 1970 e 1980, vieram à tona pesquisas sobre a produção para o mercado doméstico no período colonial e imperial. O livro de Alcir Lenharo, de 1979, analisou o abastecimento da Corte portuguesa instalada na cidade do Rio desde 1808 e como a sua presença levou ao fortalecimento de circuitos de produção e suprimento de mercadorias para a capital da América portuguesa. Esse

esforço foi somado às pesquisas coordenadas por Maria Yedda Linhares (1979) na segunda metade dos anos 1970 acerca da história do abastecimento no Brasil. A autora abordou diversas realidades locais, regionais e históricas, ressaltando a importância de gêneros como farinha de mandioca e carnes verdes nesses circuitos mercantis. A respeito desse último gênero, assim se referiu a autora:

A carne verde, mais do que qualquer outro gênero de alimentação, persistiu no passado brasileiro como um problema de abastecimento dos centros urbanos a desafiar leis, instituições, regimes políticos, doutrinas econômicas, governantes, consumidores e soluções. Dela sempre se queixavam da má qualidade, escassez, carestia, como uma litania que tem seus primeiros refrões no século XVII, em praticamente qualquer aglomeração urbana da colônia, continuando, na mesma toada, através do século XIX e penetra na República, sem quebra de ritmo.

[...]

Nenhum outro gênero, porém, provocou mais celeuma na opinião e descontentamento entre as populações consumidoras, também nenhum outro como ele deixou documentação tão rica e abundante nos arquivos brasileiros, a ponto de se poder afirmar, sem grande exagero, que a história do abastecimento no Brasil é a história da carne verde. (Linhares, 1979, pp. 191-192; grifo nosso)

A autora sinaliza como a carne fresca era fundamental no comércio de abastecimento ao longo da história brasileira, sendo responsável pela produção de muitas fontes, principalmente acerca da precariedade, carestia e escassez do gênero. Em outra obra, Linhares e Francisco Carlos Teixeira da Silva (1981) assinalaram que havia crises de fornecimento de alimentos no período colonial e que isso se devia a diversos fatores, como causas naturais, a existência de outros artigos com produção mais lucrativa, a tendência da pequena produção à subsistência e, principalmente, a concorrência entre a agricultura voltada para o abastecimento e a dedicada à agroexportação (Linhares e Silva, 1981).

Vimos nesta seção que, de acordo com diversos autores, um traço constitutivo da economia brasileira desde o processo da colonização é a prioridade conferida à produção de gêneros voltados ao mercado externo, em prejuízo da produção dedicada ao mercado interno, que possuía um caráter secundário. Vejamos agora as características do mercado de carnes verdes na cidade do Rio de Janeiro durante o Império.

O problema do abastecimento de carnes verdes para a cidade do Rio no Império

A temática do abastecimento do mercado doméstico no período colonial não é um tema exatamente novo na historiografia brasileira. Se observarmos a produção acadêmica, a primeira tese de doutorado em História defendida no Brasil versou sobre esse assunto. Em 1951, Mafalda Zemella defendeu, na Universidade de São Paulo, seu trabalho sobre o abastecimento das regiões produtoras de ouro e diamantes no século 18. Sob orientação de Alfredo Ellis, a autora analisa a questão, abordando a descoberta de ouro, o povoamento da capitania de Minas Gerais, os mercados que abasteciam a região, o comércio local, o consumo dos habitantes e as crises de abastecimento, com carestia, escassez, especulações e surtos de fome (Zemella, 1990).

Apesar dos estudos dedicados ao abastecimento da região aurífera no 18, a pauta ganhou força com as pesquisas coordenadas por Linhares nos anos 1970, que redundaram nos livros publicados em 1979. Encomendada pelo Ministério da Agricultura, essa investigação reuniu diversos pesquisadores que levantaram fontes e estabeleceram uma radiografia da história do abastecimento no Brasil. O livro aponta situações críticas no abastecimento das cidades em diversos períodos, demarcando a fragilidade da produção dedicada ao suprimento interno no período colonial e com situações graves em cidades como Belém, Recife holandês, Salvador, a região mineradora, acompanhadas de agitação social. Destacam a ação estatal em gêneros como farinha de mandioca e carnes verdes, assinalando como isso era alvo de intervenções, em particular no Rio, quando a cidade virou capital colonial. Ressaltam as medidas da administração colonial para regularizar o fornecimento de carne na cidade,

incluindo a criação de matadouro público, mas que não evitaram queixas e problemas no abastecimento da urbe (Linhares, 1979).

Quem assessorou diretamente Linhares foi Francisco Carlos Teixeira da Silva. O autor conhecia profundamente o assunto e acabou avançando na questão em sua tese de doutorado, na qual comparou o problema do abastecimento do Rio e de Salvador no período colonial. Ele levanta situações de grave crise de abastecimento na cidade do Rio em meados do 18, além de surtos de fome em Salvador entre 1694 e 1702. A administração local tomava medidas para aumentar a oferta de alimentos, mas o problema era recorrente, e as crises de carestia, escassez e fome eram corriqueiras no período (Silva, 1990).

Em pesquisa mais recente, Georgia Tavares estudou o abastecimento de carne no Rio, problematizando a atuação dos marchantes nesse comércio na segunda metade do século 18. A autora usou documentos da Câmara Municipal, analisando as práticas monopolistas e os mecanismos usados para a elevação dos lucros por esses agentes, que eram intermediários no mercado de carnes da cidade. A prática incorria em carestia e escassez, dificultando o consumo de carne por segmentos da população (Tavares, 2012).

A cidade teve grande crescimento populacional e de importância durante o século 18, quando passou a ser a porta de entrada e saída das regiões mineiras e atuou como centro fornecedor de gêneros para a capitania produtora de ouro. Desde a administração pombalina (1750-1777) e, em especial, após se tornar sede do vice-reinado, a cidade passou a contar com intervenções e políticas da administração colonial no sentido de melhorar a estrutura urbana e estabilizar o abastecimento de gêneros. O marquês de Lavradio inaugurou o primeiro matadouro da cidade, em 1774, na praia da Santa Luzia. Mesmo assim, o fornecimento de carne na cidade não foi regularizado, e novas ações foram tomadas. Outros matadouros vieram com o tempo, em São Cristóvão, em 1853 — quando foi desativado o de Santa Luzia —, e, em especial, o de Santa Cruz, em 1881. Conforme veremos, mesmo com essas intervenções, os problemas no abastecimento de carnes à cidade persistiam, e o comércio foi permanentemente

acompanhado de queixas em relação ao preço, à quantidade e à qualidade da carne, tanto no período colonial, no Império, quanto na Primeira República (Costa, 2017).

Se o abastecimento de alimentos para a cidade encontrava problemas na segunda metade do século 18, ele sofreu grande impacto com a chegada da família real e da corte portuguesa, bem como com a abertura dos portos em 1808. O afluxo de pessoas à cidade gerou uma situação emergencial no fornecimento de gêneros na nova capital do Império português. Maria Odila Dias, em texto clássico, assinala a interiorização de metrópole na região Centro-Sul da América portuguesa a partir de então e como o comércio de abastecimento representava uma atividade de interesse dos grandes comerciantes instalados na cidade (Dias, 1986 [1972]).

A pesquisa mais consagrada sobre o abastecimento da nova corte portuguesa é a dissertação de mestrado de Alcir Lenharo, publicada como livro em 1979. A obra analisa o comércio de abastecimento para a cidade do Rio após a chegada da família real e apresenta as crises atravessadas no fornecimento de alimentos a partir de então. Estabelece uma radiografia sobre as vias de suprimento à capital, por via externa, costeira e terrestre, ressaltando os gêneros que vinham pelos caminhos das outras capitanias, em especial as reses que proviam carnes verdes à cidade. O autor assinala a ação dos atravessadores e as práticas monopolistas dos homens de negócio, o que levava à alta dos preços e à especulação com o produto, malgrado as ações da Coroa para regularizar o fornecimento do gênero na cidade (Lenharo, 1993 [1979]).

Diversos são os documentos que se referem ao problema do abastecimento de proteína animal à cidade após a chegada da família real. Em setembro de 1810, o vereador do Senado da Câmara do Rio, Joaquim de Sousa Meirelles, afirmou que eram “bem constante[s] a queixas do povo pela falta de carne” (Meirelles, 1810, s/p). No mesmo ano, outro vereador assinalou que “se vê o Senado perplexo e vacilante sobre as providências, que deva dar para que cesse a grande falta de carne, que o povo já está

experimentando, e que se deve esperar, que vá em aumento” (Arquivo..., 1810, s/p).

Desde a abertura dos portos, em 1808, diversos estrangeiros passaram a residir na cidade, escrevendo diários e livros. Esses relatos trazem impressões da cidade, dos alimentos e do suprimento de mantimentos, em geral com viés crítico. O mineralogista britânico John Mawe chegou à cidade pouco depois da família real e foi recebido por dom João VI. Em seu livro de memórias, afirma que “as provisões, geralmente abundantes, mas de qualidade pouco escolhida; a carne [bovina], não digna de menção, é, na verdade, má” (Mawe, 1944, p. 106). A também inglesa Maria Graham chegou à cidade no fim do período joanino e teve impressão similar à do seu conterrâneo. Em 1821, a viajante afirmou que “a carne verde é barata, mas ruim” (Graham, 1990, p. 196).

Após a paz na Europa, em 1815, visitantes de outras localidades do continente aportaram na cidade do Rio e teceram os seus relatos. No que diz respeito à qualidade da carne bovina, suas impressões eram semelhantes. Os prussianos Theodor von Leithold e Ludwig von Rango (1966), que estiveram na cidade entre 1819 e 1820, afirmaram em seu livro que “a melhor carne no Rio de Janeiro é a de porco [...] a carne de boi é má” (p. 19). Já o militar suíço-alemão Carl Seidler (1980), que esteve no Rio em meados da década de 1820, apontou que “a carne no Brasil é magra e ruim”, acrescentando que “muitas vezes o pobre gado fica dois e três dias, sem água e sem alimento, à espera de que chegue a vez da matança, e não é raro, que antes disso se abatam de cansaço, fome e sede” (pp. 79-80). São vários os relatos de estrangeiros sobre a má qualidade da carne bovina no Brasil. O comerciante inglês John Luccock (1975) acrescentou também notas críticas acerca da localização do matadouro e condições higiênicas do estabelecimento: “Não existe talvez, nem localização, nem atenção ou cuidado que possam fazer de um matadouro um cenário atraente; seja sob a direção que for, deve ser tarefa árdua a de mantê-lo perfeitamente asseado. Lugares tais, deveriam, pois, ser mantidos longe de nossas vistas” (p. 30).

Vê-se que há uma convergência nos relatos desses viajantes sobre a má qualidade da carne fresca no Rio, bem como as más condições do matadouro e do cuidado com o gado.

Os problemas de escassez, carestia e má qualidade da carne eram permanentes na cidade nesse período. Em alguns momentos, eram agravadas por situações como a guerra desencadeada no Sul da América portuguesa em 1816 e que implicou a redução do envio de boiadas à cidade. O abastecimento de carne ficou comprometido nos anos seguintes, levando à piora da escassez e encarecimento do gênero. Situações como essa tinham um caráter socialmente explosivo e podiam desencadear levantes populares, como indica o historiador Aureliano Gonçalves (1952): “Em julho de 1818, a falta de carne para abastecer a cidade deu motivo para forte agitação, vindo o povo à rua, amotinado, com francas manifestações de simpatia ao movimento emancipatório de Pernambuco. Esses acontecimentos foram levados a ciência do governo real” (p. 304).

Os problemas de suprimento de alimentos à cidade funcionavam como combustível para amotinções com conotações políticas. Outras situações de levantes sociais relacionados a situações de carestia e escassez foram encontradas por Thompson (1998), que se referiu à economia moral da multidão.

Uma situação específica foi a inauguração de um segundo matadouro na cidade, na região da Cidade Nova, que funcionou paralelamente ao de Santa Luzia, apesar do menor porte. O abatedouro gerou reclamações dos moradores do entorno em razão dos seus problemas sanitários. Em 1823, a Câmara do Rio recebeu um abaixo-assinado de 24 pessoas reclamando da falta de “asseio” do matadouro, que causava um “fétido [...] insuportável, com damno da saúde” (Arquivo..., 1824, f. 45-46). Durante o Primeiro Reinado, diversas reclamações chegaram à Câmara Municipal acerca das condições do matadouro. Em 1827, documento do Senado da Câmara se referia ao “mao habito cauzado pela putrefação do sangue e fezes que se depositão naquele pântano, dos boes que se matão no novo matadoiro” (Arquivo..., 1827, f. 15). As queixas eram frequentes e o estabelecimento logo foi fechado.

O matadouro principal da cidade também acumulava reclamações. Em 1830, um vereador apontou que o estabelecimento estava em estado de “ruína e desleixo” (Atas..., 1952, p. 122) e o fiscal da freguesia de São José afirmava que o local estava em “em miseravel estado [...] com prejuízo da saude publica”. No ano seguinte, o mesmo fiscal salientou que “todas as portas estão arruinadas, sem chaves, dobradiças [...] pelas quaes podem roubar com muita facilidade [...], o telhado para o lado do mar tem algumas [partes] abertas” (Arquivo..., 1830-1831, f. 7-8). O estado do abatedouro era pauta recorrente das sessões plenárias da Câmara. Em 1830, as atas do parlamento apontam que a instituição debateu o estado do estabelecimento, concluindo que este estava em situação “extremamente prejudicial à saúde da cidade” (Atas..., 1952). Denúncias implicavam os marchantes pelo abate de reses pestilentas e acusavam os comerciantes de vender carne podre nos talhos da cidade. Havia acusações sobre mercado paralelo que direcionava as melhores carnes em período de racionamento para as famílias mais ricas e poderosas da cidade (Campos, 2010).

O problema da má qualidade do suprimento de alimentos à cidade, em particular na carne bovina, não se esgota no período joanino e no Primeiro Reinado. Mesmo depois da inauguração do matadouro de São Cristóvão e durante a segunda metade do século 19, o suprimento de proteína animal à cidade permaneceu debilitado. Sebastião Ferreira Soares (1977) apontou a migração do capital do tráfico negreiro para a agiotagem e especulação com o comércio de abastecimento, com práticas monopolistas, após a Lei Eusébio de Queiroz, em 1850. Afonso de Alencastro Graça Filho (1991) chama a atenção que, nos anos 1850, em meio às novidades da implantação das ferrovias, telégrafos, carris urbanos e ao aumento das exportações, a cidade passou por graves crises de carestia, como em 1857. Nesse ano, o parlamento brasileiro chegou a discutir o monopólio das carnes verdes. O autor salienta o caráter oligopolizado do comércio, que acumulou recursos que redundaram no capital bancário e industrial da cidade. Na crise de 1857, pesava a redução da área plantada de gêneros para o abastecimento interno, tendo em vista o aumento do preço internacional do café e a elevação da produção para exportação. Graça Filho cita revoltas contra o abastecimento precário na década de 1870, quando o estrangeiro Richard Burton apontou: “Dia virá

em que a bela carne de São Paulo e do Paraná suplantarão no Rio de Janeiro, a que lhe é escassamente fornecida pelos açougues monopolizados: excessivamente viajada, mal nutrida e devorada pelos vermes” (citado por Graça Filho, 1991, p. 15). O relato é de 1873 e indica da persistência do problema da má qualidade da carne bovina na cidade, problema associado à carestia e à escassez permanentes.

Uma das explicações para a má qualidade das carnes era a distância em relação às regiões produtoras e à qualidade das estradas. Lenharo (1993) assinala que “as estradas eram precárias” e as “perdas consideráveis” (p. 35). No entanto, Campos (2010) aponta algumas questões estruturais que ajudam a explicar a condição das estradas e do comércio doméstico:

Um dos fatores principais da má qualidade do suprimento de bens para a urbe, a má condição dos caminhos, não pode ser entendida apenas no seu sentido técnico ou na falta de recursos públicos para tal. *Em uma economia colonial, em que os setores sociais primário-exportadores têm mais força, a política estatal para as estradas tende a priorizar a ligação das regiões agro-exportadoras aos portos e não a integração interna. Os caminhos que visavam o abastecimento urbano, como as estradas que ligavam a região Sul do território ou o Sul de Minas Gerais ao Rio de Janeiro não eram áreas prioritárias de atuação dos governos entre 1808 e 1835, mesmo que houvesse um período de relativa mudança na política para as estradas entre 1808 e 1831, com a criação das estradas do Comércio e da Polícia. Mesmo assim, não se pode afirmar que a construção e a conservação das estradas que ligavam o mercado interno eram temas prioritários desses governos, até porque a configuração social e a dinâmica no interior do Estado não eram plenamente favoráveis aos grupos sociais ligados ao comércio de abastecimento terrestre.* (p. 241; grifo nosso)

Assim, havia uma questão estrutural que se impunha e que condicionava a dinâmica do comércio de abastecimento. Ele não era atividade prioritária da economia brasileira. A América portuguesa foi colonizada tendo como prioridade a produção voltada para o mercado internacional, sendo a produção dedicada às cidades e ao mercado doméstico subsidiárias em relação àquelas atividades. Mesmo com a vinda da família real e com a independência, malgrado o estabelecimento de um Estado autônomo e iniciativas para melhorar a dinâmica do mercado interno — sobretudo o fornecimento de produtos básicos à capital —, a atividade prioritária da economia brasileira continuava sendo a produção voltada para a exportação, sobretudo com a emergência do café na pauta de exportações.

Se havia queixas em relação à condição dos caminhos que uniam os centros produtores e consumidores do mercado doméstico brasileiro no século 19, algo diferente ocorria em relação à ligação entre as regiões produtoras de gêneros para exportações e os portos. Para efeito de contraste e comparação, podemos citar as ferrovias, estabelecidas a partir de meados do século. Almir El-Kareh estudou a implantação da estrada de ferro dom Pedro II, que, depois de fundada, tornou-se a maior empresa do país, voltada para levar com rapidez o café produzido no Vale do Paraíba fluminense até o porto do Rio. O autor destaca que o setor dinâmico da economia brasileira nos anos 1850 e 1860 era a agricultura de exportação, sendo que a vida econômica, social e política do Brasil repousava na produção de café do Vale do Paraíba e na escravidão (El-Kareh, 1982).

De forma semelhante, em São Paulo, nas décadas seguintes, foi se formando uma estrutura ferroviária dirigida para unir as novas regiões produtoras de café ao porto de Santos. José Roberto do Amaral Lapa (1998 [1983]) ressalta a construção da estrada de ferro Santos-Jundiaí, entre 1867 e 1868, seguida pelas linhas Jundiaí-Campinas (1872), Campinas-Itu (1873), Mogiana e Sorocabana (1875), bem como a ligação com a Dom Pedro II (1877). Esse processo ocorria em um momento no qual o Brasil respondia por 75% do mercado mundial de café, produto que consistia o eixo dinâmico da economia. Enquanto esse setor se expandia, a produção voltada para o

mercado doméstico encontrava problemas da escassez, carestia e má qualidade. Entre as ferrovias brasileiras, a maioria delas era dedicada a ligar centros produtores de artigos de exportação aos portos, havendo exceções ramais como o da Rio D'Ouro, que servia prioritariamente ao abastecimento de água para a cidade do Rio de Janeiro (Silva, 2021).

Vimos ao longo desta seção do artigo como se deu o abastecimento de gêneros alimentícios na economia colonial brasileira e no Império, enfatizando as carnes verdes e a cidade do Rio de Janeiro. Verificamos que a produção dedicada ao mercado doméstico era subalterna em relação à produção voltada para o mercado internacional. Veremos na próxima seção como se deu a questão no final do Império e na Primeira República.

Impasses no abastecimento de carnes verdes para a cidade do Rio de Janeiro: final do Império e Primeira República

O advento da República não levou a uma modificação estrutural na posição cumprida pelo comércio de abastecimento na economia brasileira. Apesar do colapso da escravidão nos estertores do Império, o modelo econômico permanecia *hacia fuera*, com ênfase na produção dedicada ao mercado externo, com uma posição secundária cumprida pelo suprimento do mercado doméstico durante a Primeira República (Tavares, 1978).

Assim, o problema da carestia e da escassez de alimentos foi sentido no Rio de Janeiro já no governo provisório, responsável pela derrubada do regime monárquico. A administração Deodoro da Fonseca estabeleceu feiras livres na cidade, nas quais os lavradores poderiam vender as suas mercadorias sem passar pelos atravessadores, desviando das suas práticas monopolistas. No entanto, a medida não surtiu efeito, e os gêneros alimentícios de primeira necessidade permaneceram com problemas de carestia e escassez. Assim, o ano de 1892 foi problemático no suprimento de produtos básicos na cidade. Em sua análise sobre o período da Primeira República, Fábio Carvalho (1992) indica que o abastecimento de alimentos à cidade foi problemático nesse tempo, ressaltando a alta concentração do comércio e de práticas especulativas dos agentes que atuavam nesse

mercado, os quais obtinham elevadas margens de lucro e revertiam os ganhos no mercado imobiliário da cidade.

No que diz respeito às carnes verdes, uma iniciativa foi tomada antes do período republicano no sentido de estabilizar o fornecimento de carne à cidade. Ainda durante o Império, na década de 1870, foi elaborado um projeto de novo matadouro na cidade do Rio, que seguiria padrão de estabelecimentos semelhantes em algumas cidades na Europa e na América do Norte. O modelo era de um abatedouro afastado da cidade, seguindo os padrões médicos vigentes, enquanto um estabelecimento industrial, clivado pela técnica e conhecimento científico de então. O projeto foi elaborado para um matadouro da cidade em Santa Cruz, que foi inaugurado em 1881, levando ao encerramento dos abates em São Cristóvão. Como parte do empreendimento moderno e voltado ao atendimento das necessidades da cidade, foi montada uma linha férrea que saía do centro da cidade até o local:

A extensão da linha férrea até a Imperial Fazenda de Santa Cruz sempre esteve presente no projeto de transferência do Matadouro, não somente para transportar passageiros, mas com a finalidade de escoamento das reses abatidas no Matadouro para a estação de São Diogo. Também serviu para o transporte de materiais para a construção do estabelecimento. As obras para a extensão começaram ao mesmo tempo em que se começou a do novo Matadouro, sob a responsabilidade da mesma empreiteira. Mas, como ocorreu com as obras do Matadouro, os recorrentes atrasos e pedidos de prorrogação de prazo, o mesmo aconteceu com a linha férrea. Assim, ao final de 1877 as obras ainda não estavam concluídas. (Costa, 2017, pp. 140-141)

A ferrovia foi inaugurada em 1878, após seguidos atrasos. Muitas queixas foram feitas em relação à qualidade e à demora na entrega do matadouro e da estrada de ferro. No entanto, no início dos anos 1880, ambos estavam funcionando.

Contudo, a operação do novo matadouro não trouxe a solução para o problema da carestia, escassez e qualidade da carne bovina que atendia à

população da cidade do Rio. Os problemas começavam no próprio matadouro, local que, de acordo com os relatos, estava longe de possuir as condições sanitárias adequadas para prover boa carne aos cariocas. Conforme reclamações feitas por leitores de jornais da cidade no início da década de 1890, temos o seguinte:

Para o leitor, o fato das Valas do Itá e do Sangue terem sido cavadas no solo sem parede de revestimento e completamente descobertas, facilitava que em seu leito formasse uma espessa camada de lama, com acúmulo de matérias orgânicas em decomposição. É dessa água que bebe o gado durante os quatro dias que deveria descansar e refazer-se da viagem nos campos da Fazenda de Santa Cruz. Não tendo a Vala do Sangue e do Itá capacidade suficiente e declive necessários para o pronto escoamento das imundícies. (Costa, 2025, p. 193)

Eram recorrentes os registros de problemas sérios de higiene no novo matadouro da cidade, já passados 10 anos da sua inauguração.

A edição de 19 de abril de 1890 da *Gazeta de Notícias* apontava que o matadouro “dá lugar as febres que durante certo tempo do ano, reinam em Santa Cruz” (*Gazeta...*, 19 de abril de 1890, p. 1). Assim, as condições de saneamento do matadouro e do entorno, de acordo com o veículo de imprensa, eram responsáveis por problemas de saúde das pessoas que habitavam ao redor do estabelecimento. Na mesma edição, o jornal se referiu às condições em que as reses bovinas eram mantidas nas cercanias do abatedouro: “nessas lagoas pútridas, o gado mergulha a cabeça para do fundo arrancar o pasto. A erva que medra desses lugares estrumados, pelo adubo de substâncias orgânicas em plena decomposição” (*Gazeta...*, 19 de abril de 1890, p. 1).

As condições inadequadas de manutenção do gado ao redor do matadouro eram recorrentes na imprensa carioca no período. Também havia indicações de contaminação da carne no estabelecimento, pelo uso inadequado dos procedimentos de abate e pelo retalhamento do animal:

A contaminação da carne, no Matadouro de Santa Cruz, podia ocorrer desde o atordoamento prévio feito pelo estilete, onde a mesma lâmina era utilizada em todos os animais que entravam na mangueira (corredor onde era dado o golpe na cervical da rês) para o abate. Durante o próprio abate, começando pela sangria até o armazenamento das carcaças para o transporte nos vagões da linha férrea, no Mercado Municipal e nos açougues. Todo esse processo, vale lembrar, era manipulado por pessoas que, por falta de orientação ou negligência, colaboraram para a baixa qualidade da carne que chegava ao consumidor. (Costa, 2025, p. 202)

Assim, havia indicações de contaminação da carne verde fornecida à cidade por métodos sanitariamente impróprios no interior do matadouro. Isso fazia com que a qualidade da carne fornecida aos mercados da cidade fosse objeto de queixas pela população e de denúncias na imprensa no período.

O jornal carioca *Gazeta de Notícias* veiculava as críticas populares ao estado da carne:

Se é verdade que um ou outro pode escolher a carne que na aparência lhe parece melhor, esse número é muitíssimo limitado, e a maior parte do consumidor, louvando-se da vigilância da intendência, recebe a carne em confiança e dela se nutre, ingerindo o envoltório dos pulmões e dos fígados putrefatos e tuberculosos. (*Gazeta...*, 11 de abril de 1890a, p. 1)

Essa denúncia foi retirada da edição de 11 de abril de 1890 do jornal, um dos vários exemplos de reclamações em relação à qualidade da carne na imprensa do período, além das acusações publicadas de carne contaminada sendo oferecida à população nos mercados da cidade.

O jornal *O Paiz* também continha colunas que apontavam a contaminação da carne e do leite na cidade, incluindo entrevistas junto a

autoridades. Edição de 15 de maio de 1906 do jornal se referiu aos “venenos da alimentação” (*O Paiz*, 1906) que eram oferecidos aos moradores da cidade nos mercados. Artigos médicos do período salientavam o risco de contaminação das pessoas com o consumo daquela carne: “A carne, mesmo obtida de animais sadios, é um veículo potencial de contaminantes de natureza biológica, física e química, nas diversas fases de processamento, que vão desde a produção, transformação, armazenamento, transporte e condições de comercialização” (Abrahão et al., 2005, p. 2).

O artigo médico apontava a possibilidade de contágio dos consumidores por meio da ingestão da carne proveniente desses animais adoecidos, ressaltando também problemas no transcurso da mercadoria até os consumidores.

Os relatos da imprensa indicavam que reses doentes eram abatidas e sua carne e órgãos aproveitados nos mercados da cidade. O jornal *Gazeta de Notícias* apontava a contaminação da carne e doenças que acometiam os consumidores: “é assim que indivíduos robustos, gozando de perfeita saúde, são em pouco tempo vitimados por uma tuberculose em marcha rápida; e a tuberculose irrompendo como moléstia intercorrente em outras afecções” (*Gazeta...*, 19 de março de 1890b, p. 1).

Não era só a imprensa que denunciava publicamente a má qualidade e contaminação da carne. Agentes oficiais também apuravam o problema:

Em 19 de abril de 1890, mais uma remessa de carne estragada chegou ao Mercado de São Diogo, e os fiscais da câmara no mercado municipal alertaram para o alto índice de morte por tuberculose e sobre a população estar se alimentando de carne, pulmões e fígados putrefatos e tuberculosos. (Costa, 2025, p. 203)

O mercado de São Diogo cumpria um papel de centro distribuidor da carne e outros gêneros na cidade do Rio. No local, atuavam alguns agentes municipais que verificavam os preços, qualidade e disponibilidade de produtos como as carnes verdes. Comumente havia registros oficiais que apontavam a disposição de carnes contaminadas no mercado.

Para além da contaminação, outro problema recorrente no fornecimento de carnes à cidade era a atuação de marchantes no comércio e os conflitos na cadeia produtiva e comercial do gênero, que muitas vezes geravam disputas e ações de força, como a verificada no início do período republicano:

A greve provocou atraso no envio de carnes para o mercado de São Diogo, que, paradas abaixo de forte sol, chegaram estragadas. A rejeição de carnes causava grandes prejuízos aos fornecedores de gados mineiros que tinham o monopólio para abastecer a cidade carioca. A greve dos marchantes, que já durava oito dias, era fácil de resolver. Mas, na opinião do leitor, a questão da logística do abastecimento era o que os intendentess não queriam fazer. Os marchantes não cruzaram apenas os braços, também foram para a ferrovia, e impediram o desembarque do gado oriundo de Minas Gerais. (Costa, 2025, pp. 196-197)

No caso, a referida greve não parece exatamente a paralisação da produção por parte dos trabalhadores que exigiam melhores condições laborais. Trata-se de uma espécie de locaute, com a interrupção do fornecimento de reses para o matadouro por conta de desentendimentos na cadeia mercantil que funcionava no comércio de abastecimento de carnes. O episódio denuncia a complexidade da questão e como as práticas monopolistas e especulativas dos agentes que atuavam nesse comércio traziam questões ao suprimento de carne à cidade.

Conforme vimos, a inauguração do novo matadouro e a mudança de regime político no final do século 19 não trouxeram substanciais alterações no fornecimento de carnes frescas para o Rio. O abastecimento do gênero permanecia problemático, com queixas da população em relação à qualidade, ao preço e à quantidade de carne que abastecia os mercados,

além de denúncias em relação à sua contaminação e à venda de órgãos e partes de animais adoecidos.

No entanto, nem todos os segmentos da economia brasileira operavam nos termos verificados no comércio de abastecimento, em particular o das carnes verdes. Havia setores que tinham por característica expansão, melhoramento, uso de técnicas avançadas e dinamismo na cadeia produtiva e comercial. Assim, Wilson Cano desenvolveu, originalmente em 1977, um estudo clássico acerca da espiral virtuosa gerada pela produção, transporte, beneficiamento e escoamento da produção de café, sobretudo no estado de São Paulo, durante a Primeira República. O conceito concebido por Wilson Cano busca compreender as origens das desigualdades regionais no Brasil¹. O autor pretende entender por que São Paulo é o estado mais rico da federação e o motivo pelo qual ele se tornou o principal polo industrial do país. Nesse sentido, ele formulou o conceito de “complexo cafeeiro”, que aponta justamente para a importância que a economia cafeeira teve para o desenvolvimento das fábricas a partir da Primeira República, ao fornecer capital e um conjunto de atividades econômicas que acabaram impulsionando a formação industrial de São Paulo, fazendo com que o estado liderasse a produção fabril no país já a partir da década de 1920.

Em contraste com a economia do abastecimento, que tinha um perfil subsidiário e com problemas permanentes de escassez, carestia e qualidade, a economia no entorno da produção e escoamento do café compreendia o setor dinâmico da economia brasileira no período, dispondo

¹ A famosa citação de seu livro é a seguinte: “Colocada a ideia de complexo, que dentre seus componentes conta com uma atividade que é a principal e predominante, como a do café, cumpre em seguida apresentar os componentes do complexo cafeeiro bem como mencionar algumas das principais variáveis, que sobre ele atuam. Destaco, entre seus principais componentes:

- a atividade produtora do café;
- a agricultura produtora de alimentos e matérias-primas, vista em dois segmentos: o primeiro, representado pela produção desenvolvida dentro da área da propriedade cafeeira, quer como cultivos intercalados, quer como produção elaborada em terras cedidas pelo proprietário aos trabalhadores do café; o segundo, pela agricultura que produz essencialmente para o mercado, operando fora da propriedade cafeeira;
- a atividade industrial, que, em função do objeto de análise, deve ser vista também, em pelo menos três segmentos: um, representado pela produção de equipamentos de beneficiamento de café; outro, pela importante indústria de sacarias de juta para a embalagem do café, e o terceiro, representando os demais compartimentos produtivos da indústria manufatureira, entre os quais, notoriamente se destaca o têxtil;
- a implantação e desenvolvimento do sistema ferroviário paulista;
- a expansão do sistema bancário;
- a atividade do comércio de exportação e de importação;
- o desenvolvimento de atividades criadoras de infraestrutura — portos e armazéns, transportes urbanos e comunicações — bem como daquelas inerentes à própria urbanização, como o comércio, por exemplo;
- finalmente, a atividade do Estado, tanto do governo federal como do estadual, principalmente pela ótica do gasto público” (Cano, 2007 [1977], pp. 28-29).

de serviços que operavam em nível de qualidade e excelência. Ambas as atividades implicaram a acumulação de capital, redundando em recursos que levaram à formação de indústrias, bancos e outros empreendimentos². No entanto, mesmo nesse quesito, a economia cafeeira apresentava um padrão superior e se dirigiu a um processo mais vigoroso de acumulação de capital, o que se expressa no poderio industrial e financeiro de São Paulo. Ramo fundamental do complexo cafeeiro era o das estradas de ferro no interior do estado de São Paulo, que operavam em padrão de qualidade reconhecido. Ilustrativo disso é o relato do dirigente da empreiteira Camargo Corrêa, que, na década de 1940, foi contratada pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro, empresa britânica, para ampliar um de seus terminais. Wilson Quintella (2008), vice-presidente da construtora, afirma, em seu livro de memória, que se inspirava nesse grupo econômico enquanto modelo de gestão e bons serviços:

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro, cuja linha ligava Jundiaí a Panorama, era o padrão do sistema ferroviário brasileiro. [...] Aprendíamos muito com o nosso cliente: a Paulista tinha uma gestão muito eficiente, que buscava sempre obter bons resultados para o dinheiro dos seus acionistas.

Os trens da Paulista eram de primeira ordem. Possuíam vagão Pullman, cada carro atendido por um funcionário impecavelmente vestido. Ninguém podia viajar sem gravata e paletó. (pp. 75-76)

O relato do advogado e dirigente empresarial aponta uma admiração da qualidade da administração e da eficácia nos resultados de um grupo econômico que tinha como função precípua o transporte de mercadorias, sobretudo café, do interior de São Paulo para o porto de Santos.

Vimos ao longo da seção que, malgrado a inauguração do novo matadouro — de modelo industrial e afinado aos avanços técnicos e

² Sobre o papel da economia do abastecimento na acumulação de capitais, há extensa bibliografia como Campos (2010), Carvalho (1992), Fragoso (1992), Graça Filho (1991), entre outros. O livro de Fragoso e Florentino (2001) assinala o acúmulo de capitais por parte dos negociantes, porém também os valores arcaicos e não capitalistas que eles possuíam, o que os fazia dispor de um ideal aristocrático, distante do mundo do trabalho, com aquisição de terras e prédios urbanos.

científicos dos países centrais — e o advento da República, o processo de suprimento de itens de primeira necessidade, em particular de alimentos como as carnes frescas, para a cidade do Rio permaneceu problemático durante as primeiras décadas do século 20. Queixas na imprensa e de agentes do Estado em relação à carestia, à escassez, à má qualidade e a problemas sanitários da carne eram recorrentes e povoavam o debate público na então capital federal. Foi apenas em 1918, em meio aos efeitos da Grande Guerra, que o governo federal criou o primeiro órgão centralizado para desenvolver políticas para o abastecimento do mercado interno (Linhares e Silva, 1979). A partir de então, o Estado passou crescentemente a intervir no setor e a própria dinâmica da economia brasileira se modificou, passando gradualmente de um padrão *hacia fuera* para um viés *hacia dentro*. Com isso, o atendimento ao mercado interno passou a assumir prioridade crescente na dinâmica da acumulação de capital na economia brasileira, ao passo que as queixas acerca dos problemas no suprimento de carne diminuíram, em associação com avanços técnicos nesse ramo produtivo, como a refrigeração elétrica.

Conclusão

Angelo Segrillo, ao analisar a economia soviética durante o período da Guerra Fria, indica que o país dispunha de um segmento industrial dinâmico responsável pela produção de armamentos, como mísseis, aeronaves supersônicas, tanques de guerra, tecnologia aeroespacial, bombas atômicas e embarcações nucleares. Por sua vez, a economia civil soviética se clivava pela má qualidade e muitas vezes pela limitação da sua produção. Assim, famílias eram obrigadas a dividir apartamentos em grandes cidades, os alimentos muitas vezes eram questionados pela população por sua qualidade e mercadorias como automóveis e outros utensílios para uso pessoal eram objeto de crítica dos consumidores, que teciam restrições em relação à sua qualidade e disponibilidade para compra (Segrillo, 2000). A economia soviética dispunha de uma certa dualidade estrutural, com um setor dinâmico, sofisticado, avançado e que atuava na fronteira tecnológica, no ramo de fabricação dos equipamentos do complexo industrial-militar, ao passo que se caracterizava pela má qualidade e pela

quantidade insuficiente na produção dos itens básicos para o consumo ordinário da população.

De forma distinta e bem distante no tempo, podemos nos referir a um certo dualismo estrutural da economia colonial e dependente brasileira, desde o período da imposição da colonização, nos séculos 16-17, até as modificações que foram sentidas na economia brasileira a partir dos grandes choques externos da primeira metade do século 20. Nesse longo período, a estrutura econômica brasileira residia em um setor dinâmico e prioritário produtor de bens para a exportação, sobretudo açúcar, ouro e diamantes, café, além de algodão, borracha, tabaco e outros itens. A atividade fundamental da economia colonial e dependente era a produção e venda desses gêneros, bem como as atividades associadas ao funcionamento dessas cadeias. À sombra da economia exportadora, havia a produção dedicada ao mercado interno, que, grosso modo, era subsidiária, secundária e auxiliar em relação à economia exportadora. Por mais que tenha havido períodos em que a produção voltada ao atendimento do mercado interno ganhou certo dinamismo e passou a mobilizar grandes comerciantes, além de ser objeto de atenção por parte das políticas oficiais — sobretudo após a instalação do Estado português na América portuguesa, em 1808 —, o suprimento do mercado interno operava de forma subordinada à economia exportadora, que gozava de uma posição mais central na organização das atividades produtivas.

Assim, ao lidar com seguidos relatos em fontes primárias diversas acerca da recorrente escassez, carestia, má qualidade e contaminação de gêneros alimentícios como as carnes verdes que atendiam à cidade do Rio de Janeiro ao longo dos diferentes séculos, entendemos que a explicação supracitada é a melhor chave para a compreensão de um fenômeno tão contínuo e trans-histórico, que conseguiu atravessar séculos e diferentes momentos da história colonial e independente brasileira, conforme muito bem sinalizou Maria Yedda Linhares em citação na primeira seção deste artigo. Malgrado o avanço na historiografia nas últimas décadas, que conseguiu levantar documentos e informações acerca de circuitos dinâmicos da produção dedicada ao mercado doméstico no período colonial e imperial (por exemplo, Fragoso, 1992), responsável pela

formação de fortunas e uma acumulação de capital relevante, entendemos que, em linhas gerais, a produção dedicada ao abastecimento dispunha de uma posição subalterna em relação à economia exportadora.

Dessa forma, parece residir, nessa dualidade estrutural da economia brasileira em sua formação histórica, a explicação para encontrarmos no período colonial, no Império e na Primeira República, os seguidos relatos acerca da escassez, da carestia, da má qualidade e de problemas sanitários no fornecimento de alimentos às cidades brasileiras, em particular as carnes verdes ofertadas no Rio de Janeiro, cuja precariedade parece ter ficado patente nas passagens dos documentos que trouxemos no presente artigo.

Referências

- Abrahão, R. M. C. M., Nogueira, P. A., & Malucelli, M. I. C. (2005). O comércio clandestino de carne e leite no Brasil e o risco da transmissão da tuberculose bovina e de outras doenças ao homem: um problema de saúde pública. *Archives of Veterinary Science*, 10(2), 1-17. <https://doi.org/10.5380/avs.v10i2.4409>
- Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. (1810). *Matadouros e açougues, vários requerimentos (1802-1821)* (Códice 53-2-16). Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.
- Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. (1824). *Matadouros e açougues (1822-1830)* (Códice 53-3-2). Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.
- Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. (1827). *Marchantes de gado — autos de agravo (1827)* (Códice 53-3-3). Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

- Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. (1830). *Matadouro de Santa Luzia (1830-1831) (Códice 53-3-10)*. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.
- Atas das sessões da Ilma. (1952). Câmara Municipal: 1830-1831. *Revista do Arquivo do Distrito Federal*, 3.
- Campos, P. H. P. (2010). *Nos caminhos da acumulação: Negócios e poder no abastecimento de carnes verdes para a cidade do Rio de Janeiro (1808-1835)*. Alameda.
- Cano, W. (2007 [1977]). *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. Editora da Unicamp.
- Cardoso, C. F. S. (1975). Sobre os modos de produção coloniais da América. Em T. A. Santiago (Org.), *América colonial* (pp. 61-88). Pallas.
- Carvalho, F. G. (1992). *Hierarquização e oligopólios: O caso do comércio de abastecimento de gêneros alimentícios na cidade do Rio de Janeiro (1892-1922)* [Dissertação de mestrado, Universidade Federal do Rio de Janeiro].
- Costa, E. M. (2017). *Do boi só não se aproveita o berro! Comércio de carnes verdes e transformação socioeconômica da fazenda de Santa Cruz com a construção do matadouro industrial (1870-1890)* [Dissertação de mestrado, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro].
- Costa, E. M. (2025). *Um matadouro modelo: Os conflitos entre ciência, técnica e política no matadouro público de Santa Cruz (1870-1920)* [Tese de doutorado, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro].

- Dias, M. O. S. (1986 [1972]). A interiorização da metrópole (1808-1853). Em C. G. Mota (Org.), *1822: Dimensões* (2ª ed., pp. 160-184). Perspectiva.
- El-Kareh, A. C. (1982). *Filha branca de mãe preta: A companhia da estrada de ferro Dom Pedro II*. Vozes.
- Fragoso, J. L. R. (1992). *Homens de grossa aventura: Acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Arquivo Nacional.
- Fragoso, J. L. R., & Florentino, M. (2001). *O arcaísmo como projeto: Mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma sociedade colonial tardia (c. 1790-1840)*. Civilização Brasileira.
- G1. (2025, maio 10). Preço do café aumenta 80% em 12 meses e tem maior inflação em 30 anos. *G1*.
<https://g1.globo.com/economia/agronegocios/noticia/2025/05/10/pr-eco-do-cale-aumenta-80percent-em-12-meses-e-tem-maior-inflacao-em-30-anos.ghtml>
- Gazeta de Notícias. (1890, março 19).
- Gazeta de Notícias. (1890a, abril 11).
- Gazeta de Notícias. (1890b, abril 19).
- Gorender, J. (2001 [1978]). *O escravismo colonial* (6ª ed.). Ática.
- Graça Filho, A. A. (1991). *Os convênios da carestia: Organização e investimento do comércio de subsistência da Corte (1850-1880)* [Dissertação de mestrado, Universidade Federal do Rio de Janeiro].

Graham, M. (1990). *Diário de uma viagem ao Brasil*. Itatiaia; Edusp.

Lapa, J. R. A. (1998 [1983]). *A economia cafeeira*. Brasiliense.

Lapa, J. R. A. (Org.). (1980). *Modos de produção e realidade brasileira*.
Vozes.

Leithold, T. von, & Rango, L. von. (1966). *O Rio de Janeiro visto por dois
prussianos em 1819*. Companhia Editora Nacional.

Lenharo, A. (1993 [1979]). *As tropas da moderação: O abastecimento da
Corte na formação política do Brasil*. Secretaria Municipal de Cultura.

Linhares, M. Y. L. (1979). *História do abastecimento: uma problemática em
questão*. Binagri.

Linhares, M. Y. L., & Silva, F. C. T. da. (1981). *História da agricultura
brasileira: Combates e controvérsias*. Brasiliense.

Linhares, M. Y. L., & Silva, F. C. T. da. (1979). *História política do
abastecimento (1918-1974)*. Binagri.

Luccock, J. (1975). *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do
Brasil*. Itatiaia; Edusp.

Mawe, J. (1944). *Viagens ao interior do Brasil*. Zélio Valverde.

Meirelles, J. de S. (1810). *Documentos biográficos (C-18,43)*. Biblioteca
Nacional, Seção de Manuscritos.

O Paiz. (1906, maio 15).

- Paula, J. A. de. (2002). O mercado e o mercado interno no Brasil: Conceito e história. *História Econômica & História de Empresas*, 5(1), 7-39.
- Prado Júnior, C. (2000 [1942]). *Formação do Brasil contemporâneo: Colônia*. Brasiliense; Publifolha.
- Prado Júnior, C. (1966). *A revolução brasileira*. Brasiliense.
- Segrillo, A. (2000). *O declínio da URSS: Um estudo das causas*. Record.
- Seidler, C. (1980). *Dez anos no Brasil*. Itatiaia; Edusp.
- Silva, F. C. T. da. (1990). *A morfologia da escassez: crises de subsistência e política econômica no Brasil colônia (Salvador e Rio de Janeiro, 1680-1790)* [Tese de doutorado, Universidade Federal Fluminense].
- Silva, R. C. da. (2021). *O dilema do trem das águas: a estrada de ferro Rio D'Ouro entre o abastecimento de água e o transporte de passageiros e mercadorias no Rio de Janeiro (1875-1906)* [Dissertação de mestrado, Universidade Federal Fluminense].
- Soares, S. F. (1977 [1860]). *Notas estatísticas sobre a produção agrícola e a carestia de gêneros alimentícios no Império do Brasil*. Ipea.
- Sodré, N. W. (1963). *Introdução à revolução brasileira* (2ª ed.). Civilização Brasileira.
- Tavares, G. da C. (2012). *A atuação dos marchantes no Rio de Janeiro colonial: Estratégias de mercado e redes de sociabilidade no comércio de abastecimento de carne verde, 1763-1808*. Secretaria Municipal de Cultura; AGCRJ.

Tavares, M. C. (1978). *Da substituição de importações ao capital financeiro: Ensaio sobre a economia brasileira* (7ª ed.). Zahar.

Thompson, E. P. (1998). *Costumes em comum*. Companhia das Letras.

Zemella, M. (1990). *O abastecimento da capitania de Minas Gerais no século XVIII* (2ª ed.). Hucitec.