

O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem

RENATO LEITE MARCONDES*

The Brazilian market in the XIX century: an approach through the cabotage commerce. The maritime commerce consisted of the main way of circulation of the goods between the Brazilian provinces until the second half of century XIX. Although the relatively big importance of the flows of commerce with the exterior, we note significant exchange of goods by sea between the Brazilian regions since the colonial period. A part of these exchanges derived from products destined in last instance to the foreigner or imported of the exterior. However, another part elapsed of national goods that had not arrived at be exported to the international market. Many goods for the colonial and imperial consumption had circulated by the Brazilian coasts in expressive sums. From the information raised for the imperial period, especially the decades of 1860 and 1870, we verify that most of the goods commercialized between the provinces consisted of national products destined to the internal consumption.

Keywords: domestic market; cabotage, maritime commerce; apparent consumption.

JEL Classification: N76.

No correr do séc. XIX esta tendência para a formação de um sistema de comunicações internas será decididamente desbancada pela introdução do vapor na navegação. A via de cabotagem voltará a ser articulação geral

* Professor da Faculdade de Economia e Administração de Ribeirão Preto, da Universidade de São Paulo. E-mail: rlmrcon@usp.br. O autor agradece ao apoio da FAPESP e da FAP-DF, sem os quais não seria possível a coleta da documentação utilizada para esta pesquisa. De outro lado, agradece também os comentários e sugestões dos professores Flávio Rabelo Versiani e José Raimundo Oliveira Vergolino. Submetido: 11/setembro/2009; Aprovado: 18/junho/2010.

única do território brasileiro, e retorna-se ao primitivo sistema do início da colonização: uma via marítima, espinha dorsal das comunicações do país, em que se vêm articular as vias de penetração perpendiculares ao litoral desligadas inteiramente umas das outras.

(Prado Júnior, 2000, p. 270)

O mercado interno assumiu papel fundamental nas discussões de história econômica brasileira nas últimas décadas. As visões clássicas do desenvolvimento nacional salientaram a transição do trabalho escravo para o assalariado ao final do século XIX como essencial para a dinamização do mercado interno e industrialização do país, especialmente Celso Furtado (2000). Na literatura mais recente reforçou-se a importância do mercado interno ainda no período colonial, alcançando dimensões significativas e crescentes na economia, ver por exemplo Linhares e Silva (1981) e Fragoso e Florentino (2001). Este quadro foi formado a partir de pesquisas monográficas focadas em espaços e períodos específicos, utilizando fontes documentais inéditas. Neste artigo, pretendemos avaliar a importância do mercado interno no comércio de cabotagem brasileiro do século XIX, pois foi pouco estudado na literatura até o momento.¹

A circulação interna das mercadorias de exportação e importação constituiu a principal forma de comércio de cabotagem durante o período colonial. A concentração natural ou por conta do exclusivo de comércio dos produtos de exportação nos portos mais importantes facilitou o embarque para os mercados estrangeiros. De forma semelhante, a distribuição dos bens importados a partir destes portos para o restante da colônia consistiu na contrapartida do exportado. Todavia, existiu um último ramo da cabotagem distinto dos anteriores, abarcando as trocas de mercadorias nacionais não exportadas, ou seja, consumidas internamente. O nosso objetivo é analisar o comércio interprovincial durante a vigência da escravidão no século XIX, particularmente as principais mercadorias — estrangeiras e nacionais — e as províncias de embarque e desembarque. Tentamos avaliar as trocas de gêneros nacionais não destinados à exportação.

Ao final do período colonial o comércio entre as diversas praças mercantis ganhou cada vez mais destaque no conjunto da economia brasileira, especialmente a partir da chegada da corte portuguesa em 1808 e da própria independência. Antes da febre ferroviária do último quartel do século XIX, o principal eixo de desenvolvimento comercial foi o litoral, por meio do comércio marítimo. O avanço do número de embarcações e, especialmente, dos vapores facilitou o crescimento dos circuitos mercantis marítimos.

O comércio de cabotagem manteve-se intimamente ligado às trocas de longo curso com o exterior, seja a exportação bem como a importação. Grande parcela

¹ O comércio de cabotagem efetua-se entre diversas províncias brasileiras. Não consideraremos a pequena cabotagem realizada entre praças de uma província neste artigo, salvo menção em contrário.

dos bens destinados ou procedentes do estrangeiro circulava internamente por via terrestre e principalmente marítima. O desenvolvimento do mercado interno também produziu um incremento das trocas de produtos, compreendendo mercadorias estrangeiras e também nacionais. Deste modo, o comércio marítimo interprovincial abarcou diferentes mercados de bens.

Este artigo compõe-se de cinco partes. Na primeira seção, apresentamos o comércio de cabotagem na colônia, já evidenciando a sua importância para a economia e a presença expressiva de algumas mercadorias nacionais tradicionalmente destinadas ao mercado interno. Na seguinte, salientamos o movimento da navegação ao longo do período em questão e mudanças ocorridas no transporte marítimo. Na terceira seção, centramos a discussão no comércio interprovincial, destacando as participações dos gêneros estrangeiros e nacionais nas importações e exportações das províncias. Posteriormente, analisamos os produtos nacionais comercializados e a sua circulação entre as províncias. Por fim, estimamos o consumo aparente dos gêneros nacionais transacionados por cabotagem.

PERÍODO COLONIAL

Durante o período colonial existiu um comércio marítimo regular entre as principais praças da colônia, tanto por meio das embarcações portuguesas ou mesmo coloniais. De acordo com Luís Lisanti Filho, a corrida do ouro a partir do final do século XVII demandou um grande fluxo de mercadorias importadas e da terra, das quais se destacaram os tecidos e víveres estrangeiros. A correspondência comercial analisada permitiu ao autor afirmar que uma parte do comércio realizou-se entre os principais portos da colônia:

na primeira metade do século XVIII, foi-se acentuando o movimento de barcos que percorriam o litoral, sobretudo, entre a Bahia, Rio de Janeiro e Santos. Do Rio de Janeiro para o extremo sul, Colônia de Sacramento, eram também regulares as comunicações. Essa navegação costeira tinha seus ritmos, sobretudo os decorrentes da direção geral dos ventos. Seja como for, o que se observa é um ativamento acentuado nas comunicações por via marítima, com um movimento correspondente estabelecendo-se terras a dentro. (Lisanti Filho, 1973, pp. CVIII-CIX)

A mineração do século XVIII conduziu a expansão do mercado interno e das trocas por cabotagem. Inicialmente, Salvador beneficiou-se por ser o principal porto e capital da colônia. Mesmo posteriormente a mudança da capital para o Rio ainda havia um grande mercado urbano em Salvador e rural no Recôncavo baiano, que se expandia. Bert Barickman analisou o mercado de gêneros alimentícios da região entre 1780 e 1860, verificando, apesar de crises e flutuações dos preços, uma tendência de expansão deste mercado ao longo do tempo. A farinha de mandioca foi o principal produto de consumo, apresentando ampla rede de abastecimento

por meio de um fluxo constante das áreas fornecedoras, iniciada ainda no próprio Recôncavo via baía de Todos os Santos:

no final do século XVIII, Salvador e os distritos açucareiros do Recôncavo dependiam da produção proveniente de um longo trecho de litoral, que se estendia por mais de 250 quilômetros para o norte e por quase setecentos quilômetros para o sul. Ao longo dessa costa, o impacto do mercado baiano penetrava nas bordas da colonização portuguesa, onde lavradores derrubavam matas e, em certos lugares, expunham-se a ataques de índios para plantar mandioca e produzir farinha para as refeições diárias de consumidores urbanos e escravos rurais. Muitas vezes, porém, nem toda esta produção era capaz de suprir a demanda, e a Bahia precisava importar farinha do Rio de Janeiro, de São Paulo e de Santa Catarina. (2003, p. 132)

A conjuntura do mercado poderia interferir nos fluxos, conduzindo a flutuações de preços, dos volumes comercializados e das regiões produtoras. Todavia, no longo prazo, *o mercado local da Bahia mostrou-se capaz de se ajustar às exigências do crescimento da economia de exportação da província* (Barickman, 2003, p. 163). Para o porto do Rio de Janeiro os condicionantes revelaram-se semelhantes, Corcino Medeiros dos Santos apresentou uma síntese das principais rotas de comércio marítimo e de produtos para a primeira metade desse século da seguinte forma:

O comércio com a Bahia e Pernambuco apresentava, nessa época, balança favorável ao Rio de Janeiro, que exportava farinha de mandioca, feijão, milho, cachaça, queijo-de-minas, e na segunda metade do século, trigo e arroz em troca de cocos e tabaco. [...] A praça do Rio de Janeiro era abastecida de carne pela região de Campos e pelo Rio Grande do Sul, e de peixe por Santa Catarina. (Santos, 1993, p. 47)

Infelizmente, os primeiros informes mais quantitativos disponíveis na literatura referem-se ao final do século XVIII e início do XIX. A tendência ao longo do setecentos deve ter sido crescente em razão do crescimento da produção agrícola no centro-sul da colônia, principalmente no último quartel desse século. Os dados para o período mais recente demonstraram uma ativa movimentação de mercadorias entre os principais portos da colônia: Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco e Rio Grande do Sul, bem como entre portos de menor expressão destas capitanias em numerosas embarcações de pequeno porte.

Em 1791, entraram no porto do Rio de Janeiro quase setecentos navios, segundo o Almanaque histórico da cidade. Deste total, o comércio interno à futura província fluminense totalizou mais da metade das embarcações, enviando os portos mais ao norte especialmente açúcar e os do Sul aguardente, café, toucinho,

fumo etc. (cf. Lobo, 1978, vol. 1, p. 59).² O comércio exterior com Portugal e África ocupou 54 navios, ou seja menos de um décimo do total, certamente as embarcações de maior calado. O comércio entre as principais praças coloniais lotou 159 embarcações, quase um quarto do total destinado ao Rio Grande do Sul. Os principais produtos gaúchos importados pelo Rio por cabotagem foram: couros, carne, trigo e peixe. Como veremos adiante, destas mercadorias os couros foram em grande parte reexportados para o exterior. Da Bahia e Pernambuco, as mercadorias estrangeiras predominavam na pauta de importação carioca: vinho, vinagre, sal e bacalhau. Por fim, para o ano de 1803 há um mapa do comércio carioca, o Rio de Janeiro enviou 134 navios ao Rio Grande. Os principais produtos foram a aguardente, o açúcar e o fumo. De outro lado, o comércio com os dois portos mais ao norte concentrou-se em farinha de trigo, carne salgada e toucinho.³ Por fim, Pernambuco recebeu fumo do Rio e a Bahia farinha e feijão.

As informações coletadas por Maria Lígia Prado e Maria Cristina Luizetto ajudam a formar um quadro mais amplo do comércio de cabotagem carioca ao final do período colonial. As tabelas de navegação fornecidas por Luccock para os anos de 1813 a 1818 e por Freycinet em 1819 e 1820 nos revelam uma forte articulação do porto carioca com vários pequenos portos do Rio de Janeiro mediante grande número de pequenas embarcações e mais ao Sul, principalmente o Rio Grande do Sul por meio de navios de maior porte. As autoras sintetizam as informações do porto carioca:

o comércio com o Rio Grande do Sul constituía-se no de maior volume em tonelagem, bem superior ao de qualquer outra província. Seguiam-se em importância os portos dos distritos próximos ao Rio de Janeiro e os portos das províncias de São Paulo e Santa Catarina. Com as províncias situadas mais ao norte, o comércio se tornava menos intenso, na medida em que estas sofriam a influência do mercado de produtos que se criara na Bahia. O menor volume em tonelagem ocorria com as províncias do Espírito Santo. (Prado e Luizetto, 1980-1981, p. 164)

O mercado carioca abasteceu-se em diferentes áreas brasileiras. Larissa Brown (1986) demonstrou a importância destes mercados domésticos no abastecimento e seu crescimento nas três últimas décadas antes da independência. Os principais fornecedores do Rio foram os seguintes: farinha de mandioca do sul da Bahia e principalmente de Santa Catarina, arroz do sul de São Paulo e carne-seca e trigo

² O toucinho e o fumo derivaram de produção mais do interior, principalmente mineira.

³ Os dois primeiros produtos não eram originários da praça carioca, mas de outros mercados nacionais, particularmente do Rio Grande do Sul, e, talvez, até estrangeiros no caso da farinha de trigo. As dificuldades de importação do trigo dos EUA por conta dos conflitos com a Inglaterra podem ter favorecido os embarques gaúchos por meio do Rio.

do Rio Grande.⁴ De outro lado, o Rio embarcou para estes mercados: mercadorias importadas, escravos e alguns bens nacionais.

Helen Osório analisou mais detidamente o comércio do Rio Grande do Sul com distintas praças no final do período colonial. Os primeiros registros de exportação de charque para o Rio ocorreu em 1787 num total já substancial de 117 mil arrobas (1999, p. 174). A partir de 1790, o crescimento das exportações totais de charque foi expressivo, atingindo cerca de 1,4 milhão de arrobas em 1814.⁵ Muitas vezes o comércio mais próximo não era o mais expressivo, principalmente em termos dos valores comercializados. A Bahia revelou-se um destino um pouco mais importante do charque gaúcho em relação ao Rio de Janeiro entre 1802 e 1818, posteriormente o Rio tornou-se o maior mercado até o final do período analisado. Outro produto gaúcho para o mercado interno consistiu no trigo, mas apresentou um comportamento mais irregular e valores menores. O seu destino foi quase que exclusivamente o Rio de Janeiro.

As diferenças regionais permitiram trocas complementares entre praças mais distantes. O comércio carioca com Pernambuco revelou-se mais expressivo do que o com a Bahia em 1803. Verificamos, ilustrativamente, tal fato no circuito Bahia-Rio Grande do Sul, pois dispomos de informações regulares das exportações e algumas das importações de 1803 a 1816.⁶ Os valores são bastante superiores ao comercializado pela Bahia com a praça carioca. Notamos uma tendência crescente do comércio entre as duas praças no período, aproximando de mil contos anuais no final do período contemplado.⁷ Houve uma retração dos valores entre 1810 e 1814, mas posteriormente uma retomada dos valores comercializados ao final do período. Talvez, a chegada da corte e os conflitos no exterior provocaram uma alteração momentânea dos circuitos mercantis.

Os produtos destinados ao mercado interno demonstraram a capacidade de fomentar o crescimento de algumas capitanias, como foi o caso do Rio Grande do Sul. Helen Osório afirmou: “A produção de charque, através destes dados, exemplifica como um produto destinado ao provimento do mercado interno pode adquirir uma importância duradoura e dinamizar uma economia até então insignificante” (1999, p. 173). Assim, já no período colonial o comércio de cabotagem

⁴ A respeito da produção e comercialização da farinha em Santa Catarina consultar o estudo de Laura Machado Hübener (1981) e sobre o arroz do Vale do Ribeira a tese de Agnaldo Valentin (2006).

⁵ Apesar do charque se destinar pouco ao exterior, as informações de Helen Osório compreendem embarques esporádicos para Havana e Montevidéu. O primeiro caso iniciou-se em 1809, atingindo um máximo em 1818 de 13,1%. O segundo ocorreu em função dos anos críticos das guerras de independência de 1813 e 1817 (cf. Osório, 1999, p. 177). Estes últimos também influenciaram a exportação de trigo gaúcho para Montevidéu.

⁶ As fontes das informações são as seguintes: *Correio Brasiliense* de Hipólito José da Costa (cf. Prado e Luizetto, 1980-1981, pp. 193-194) e Mapa de exportação de produtos da capitania da Bahia de 1807 depositado na Biblioteca Nacional.

⁷ A pauta de importação baiana compreendeu principalmente a carne salgada, respondendo por cerca de três quartos do total.

permitiu o alargamento das trocas mercantis entre províncias, não apenas com produtos oriundos ou destinados ao exterior.

NAVEGAÇÃO

A navegação colonial de longo curso para o exterior contou em muitos momentos da nossa história com a participação de coloniais e estrangeiros autorizados ou não pela Coroa. Segundo Sebastião Soares, os comerciantes brasileiros e suas embarcações controlaram partes significativas das trocas e da própria marinha desde o setecentos, revelando o percurso das nossas navegações durante o período colonial:

As praças do Rio de Janeiro e Bahia, no começo do século XVIII, aproveitando-se de mais algumas franquezas permitidas ao comércio do Brasil pela metrópole, principiaram a mandar alguns navios às possessões portuguesas da Ásia e da África; e mais tarde dali para a metrópole, e por tal forma foi crescendo nosso comércio de longo curso, que, no fim do século XVIII e princípio do século XIX, este era principal comércio marítimo do Brasil, no qual se empregavam os maiores navios de porte de fragatas regulares [...] grande comércio marítimo de longo curso com a Ásia, África e sul da América até o Pacífico (1865, pp. 64-65)

Para o autor a marinha mercante brasileira mostrava-se próspera no início do século XIX. Todavia, os esforços de ampliar a nossa marinha defrontaram-se, segundo este autor, com a concorrência estrangeira nesse ramo, principalmente após a abertura dos portos e o tratado de 1810. Os negociantes nacionais reclamavam da concorrência e pressionavam por restrições a sua ação. Em 1814, o príncipe regente resolveu proibir os estrangeiros no comércio de cabotagem.⁸ Em 1836 foi reeditada a proibição do período joanino a comercialização de produtos do país em barcos estrangeiros.⁹ A partir do avanço da navegação a vapor e do acesso ao

⁸ O entendimento foi de que a abertura dos portos e os tratados com a Inglaterra não franquearam aos estrangeiros o comércio costeiro, chamado de cabotagem. Tal determinação foi reafirmada na lei de 23 de novembro de 1816. Nesse momento o comércio de cabotagem abarcou trocas entre as Ilhas do Atlântico e o Brasil, numa amplitude muito maior que posteriormente. A comissão para o melhoramento do comércio lisboeta reclamava da burla da legislação: “não poucos navios estrangeiros tem levado ao Brasil o sal das Ilhas de Cabo Verde, e quantos outros navios estrangeiros tem conduzido mercadorias de um para outros portos daquele mesmo reino; e com o maior escândalo se lê na *Gazeta Idade de Ouro da Bahia* n. 115, achar-se o Brigue inglês Warrior vendendo a seu bordo a carne do sertão!” (Portugal, 1822, p. 135).

⁹ O Decreto de 30 de maio de 1836 afirmava: “Toda a pessoa que quiser embarcar gêneros de produção nacional em qualquer porto do Império, para serem transportados de barra fora para outro porto dele (o que só é permitido em barco Nacional)”.

nosso mercado, a marinha mercante nacional retraiu-se relativamente aos concorrentes estrangeiros.

Como ocorreu mundo afora (ver Williamson, 2002), a difusão da navegação a vapor revolucionou o sistema de transporte marítimo do Império. Um primeiro ensaio pioneiro ocorreu ainda durante o reinado de D. João VI na Bahia de Todos os Santos, porém sem continuidade. Em 1835, a Companhia de Navegação de Nictheroy estabeleceu o transporte regular a vapor de passageiros entre o Rio de Janeiro e Niterói.¹⁰ No ano seguinte, criou-se a Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, para “a ligação marítima da Corte com as cidades do Norte até o Pará” (El-Kareh, 2002, p. 12). No início da década de 1840, estabeleceu-se uma linha regular de “paquetes a vapor” para o serviço postal e transporte de passageiros entre o Brasil e a França. Deste modo, estabeleceu-se uma concorrência estrangeira nestas linhas de transporte, que também ocorreu no de mercadorias.

Como Carlos Lessa afirmou: “A máquina a vapor, pela navegação, regulariza as ligações externas via tráfego marítimo; tem implicações imediatas sobre o giro comercial, que é encurtado e reduz, de forma notável, os fretes marítimos” (Lessa, 2000, p. 138). Além da melhora na circulação de mercadorias, havia o interesse em integrar politicamente e administrativamente as províncias em um momento conflituoso sob a égide do governo central, ver El-Kareh (2002).

A partir da coleção de mapas estatísticos do comércio e navegação e dos relatórios do Ministério da Fazenda foi possível construir uma série das embarcações e sua lotação entre 1839 e 1870 e de Sebastião Soares (1876-1885) para 1870-1873, conforme observamos no Gráfico 1. Este comércio envolvia pouco mais de duas mil embarcações no início do período analisado, porém chegou a quase seis mil no seu final. A tonelage das embarcações cresceu de 189 mil toneladas no primeiro ano para mais de 1.712 mil para o segundo. Apesar do aumento do número de navios, houve um grande crescimento da tonelage, salientando o crescimento do porte das embarcações e a presença mais significativa de vapores.¹¹ O estabelecimento de linhas regulares de vapores facilitou as trocas entre as províncias.

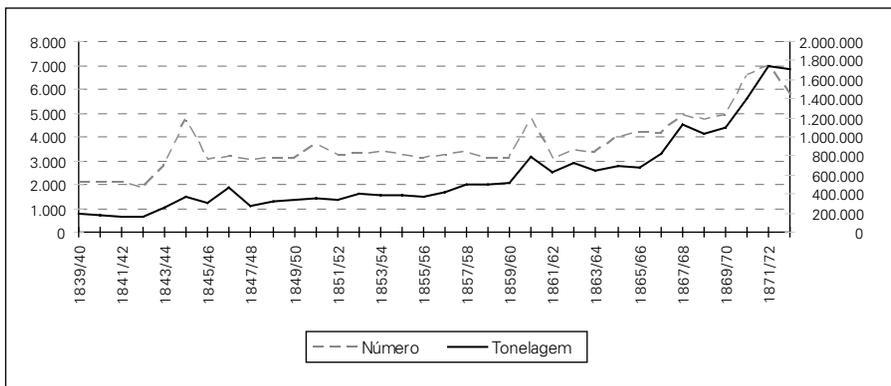
A restrição às embarcações estrangeiras na cabotagem produziu privilégios, mantendo fretes por tonelada mais elevados do que no comércio ao exterior. Aureliano Cândido Tavares Bastos atribuiu os fretes exagerados na navegação costeira aos maiores custos de fabricação dos navios no Brasil em relação ao exterior, tripulação mais numerosa e a proibição dos barcos estrangeiros. Esta realidade produziu uma situação na qual *o privilégio da cabotagem faz que em algumas partes do Império se vendam gêneros do Império mais caros do que se compram*

¹⁰ No *Almanaque Laemmert* de 1844, a companhia de Niterói detinha um capital de 250 contos. Os horários de operação das barcas consistiam nos seguintes: “todas as horas, desde as 6 da manhã até as 7 da tarde”. Também havia linhas para o sul e norte da província.

¹¹ Até a abertura às embarcações estrangeiras na década de 1860, a navegação por cabotagem e interna contava com 112 vapores, lotando quase 25 mil toneladas, 10 mil cavalos a vapor e 1.857 praças de tripulação (Soares, 1865, p. 115).

ao estrangeiro. Por exemplo: a exageração dos fretes é tal que o consumo do café do sul nas províncias extremas do Norte, antes de desenvolver-se a sua produção no Ceará, era limitado, e até sucedeu alguma vez que dos Estados Unidos se importasse no Pará e no Maranhão café do Rio de Janeiro! (Bastos, 1863, pp. 247-248). Naquele momento só existiam 19 portos habilitados no Brasil para o comércio exterior, de acordo com o regulamento das Alfândegas. Deste modo, o Tavares Bastos defendeu na Câmara o princípio liberal, extinguindo o monopólio nacional na cabotagem, que levaria a redução do custo dos fretes e o aumento do comércio, especialmente para os pequenos portos.¹²

Gráfico 1: Número e tonelagem das embarcações



O Decreto 3.631 de 27 de março de 1866 abriu o comércio de cabotagem aos navios estrangeiros, auxiliando na redução significativa dos custos de fretes.¹³ Esta medida auxiliou a expansão da cabotagem como evidenciado no Gráfico 1 a

¹² Este monopólio nacional favoreceu, de acordo com Tavares Bastos, a concentração nos grandes portos: “as províncias pequenas, ao menos quase todas quanto ao comércio de importação, não se comunicam diretamente com o estrangeiro. Este serviço faz-se nos grandes mercados, a cuja frente está o Rio de Janeiro, que por si só absorve dois terços do comércio especial de cabotagem. Ora, si é o navio costeiro que leva as pequenas províncias quase três quartos das mercadorias estrangeiras, [...] essas mercadorias são artigos de primeira necessidade, [...] se o transporte costeiro exige um frete enorme, claro está, mil vezes claro, que o consumidor e os comerciantes das províncias são os primeiros interessados em ver abolido um privilégio [...]” (Bastos, 1863, p. 258-259).

¹³ Este decreto permitia as embarcações estrangeiras fazer o serviço de cabotagem até dezembro de 1867, mas nos anos seguintes existiram várias renovações da autorização. A Lei 1.177 de 9 de setembro de 1862 já autorizava o governo a deliberar sobre esta questão: “Para alterar as disposições vigentes acerca da navegação de cabotagem, permitindo às embarcações estrangeiras fazer o serviço de transporte costeiro, entre os portos do Império em que houver Alfândegas, e prorrogando por mais tempo os favores anteriormente concedidos”. No caso da navegação de cabotagem fluvial, o governo franqueou os rios Amazonas e São Francisco nos portos em que existiam Alfândegas. Na consulta a seção fazendária do Conselho de Estado há uma exposição de motivos sobre o comércio nestes rios, inclusive com informações dos gêneros nacionais para outros portos do país (ver Brasil, 1871, pp. 126-215)

partir do final da década de 1860. A própria Associação Comercial do Rio de Janeiro mostrou-se favorável a manutenção da abertura em 1871:

Hoje há muito mais facilidade para o comércio de cabotagem, em consequência do grande número de navios estrangeiros, principalmente vapores, que carregam de uns portos para outros, quer dedicando-se exclusivamente a este serviço, quer fazendo-o de passagem quando vêm de portos estrangeiros e tocam nos do litoral do Império por escala. Em consequência desta concorrência os fretes têm baixado 20, 30 e 40%, conforme os portos para que se destinam os carregamentos. Portos há, para os quais o frete baixou 50%. Tal é o de Santos, para o qual o frete de carregamentos expedidos desta praça, de 200 réis e mais que era, desceu a 100 réis a arroba. (Mathias, 1993, p. 115)

Como no resto do mundo, a participação dos vapores no transporte de carga cresceu a partir do meado do século XIX, especialmente após década de 1860 atingiu mercadorias de menor valor agregado. Tal mudança provocou a redução do custo de transporte de modo acentuado (ver Williamson, 2002, p. 63). Segundo as informações publicadas por Sebastião Soares para o comércio marítimo, as embarcações a vela ainda constituíram mais de dois terços do total — 71,4% entre 1870-1873. Entretanto, os vapores representaram, nesses anos, cerca de dois terços da tonelagem dos navios — 63,0% — e da tripulação — 66,2%. Nesses anos, uma embarcação a vapor deslocou, em média, um peso mais de quatro vezes superior a uma a vela, detendo a primeira 685 toneladas e a segunda 161. De modo semelhante, os vapores mantinham uma tripulação quase cinco vezes maior do que os navios a vela. Destarte, no início da década de 1870 quase dois terços da cabotagem já se realizou por meio de embarcações a vapor.

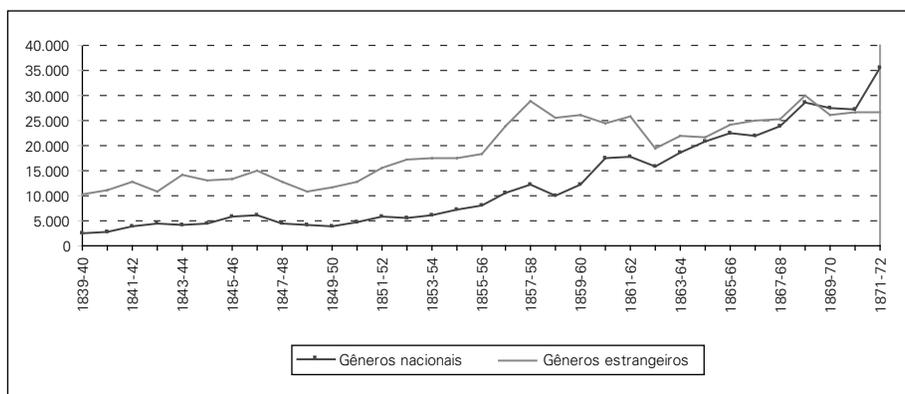
Infelizmente, não dispomos de informações da navegação brasileira nas décadas finais do século XIX. Localizamos tão somente os dados do porto do Rio de Janeiro de 1867 a 1900.¹⁴ A tendência de aumento da tonelagem permaneceu, acentuada após a proclamação da República com o Encilhamento. Na década de 1870 a tonelagem de mercadorias transportada oscilou ao redor de 400 mil e passou ao redor de 700 mil na de 1890. De outro lado, o número de embarcações reduziu-se fortemente, de pouco mais de duas mil para a metade ao longo de todo o período contemplado. Tal retração foi facilitada pelo crescente uso dos vapores com maior capacidade de carga na cabotagem, que representaram mais de dois terços do total entre 1897 e 1900. Deste modo, ao final do século alargou-se a preponderância dos vapores e a expansão da tonelagem transportada no porto carioca.

¹⁴ Tais informações foram retiradas do *Retrospecto Comercial do Jornal do Comércio* de vários anos.

COMÉRCIO INTERPROVINCIAL

Os valores comercializados acompanharam a dinâmica da navegação por cabotagem. No Gráfico 2, apresentamos, baseados nos mapas de comércio e nos relatórios da Fazenda, o comportamento das importações, tanto de gêneros nacionais como de estrangeiros de 1839 a 1872.¹⁵ Notamos um significativo crescimento, especialmente na década de 1850, beneficiado pelo fim do tráfico africano e difusão dos vapores. Tal dinâmica mostrou-se superior para as mercadorias nacionais em comparação às estrangeiras. No início do período considerado, a proporção entre os dois tipos de importações foi de um quarto, enquanto a partir da década de 1860 atingiu valores semelhantes os movimentos de produtos nacionais e estrangeiros. Assim, nos três últimos anos considerados os primeiros superaram, em valor, os segundos.

Gráfico 2: Importações por cabotagem (em contos de réis)

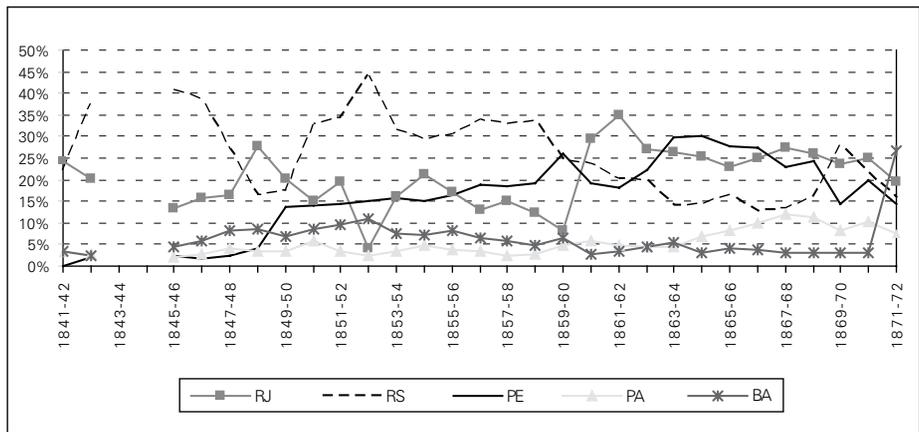


O conjunto da importação por cabotagem representou uma parcela significativa das importações do exterior, em quase a totalidade do período analisado entre 25% e 40%. Podemos analisar, para o período de 1841 a 1872, a importância das províncias nas importações por cabotagem de acordo com o tipo de mercadoria. Fornecemos no Gráfico 3 a participação das principais províncias na importação de gêneros nacionais. A importância da província gaúcha garantiu ao Rio Grande do Sul até 1860 o principal destino das mercadorias nacionais, atingindo em alguns anos uma parcela maior do que 40% do total. A partir deste momento o Rio de Janeiro cresceu significativamente sua parcela. Ademais, Pernambuco também ocupou uma participação importante desde a década de 1850, chegando a representar

¹⁵ As informações das importações foram recolhidas nas Alfândegas, pois as importações de mercadorias estrangeiras por cabotagem realizavam-se mediante cartas guia, pagando 1,5% de taxa. As informações dos gêneros nacionais importados decorrem dos direitos de 0,5%. Tais documentos encontram-se disponíveis no site Memória Estatística do Brasil — <http://memoria.nemesis.org.br/>.

o principal mercado em meado da década de 1860. Por fim, o Pará ganhou destaque no final do período.

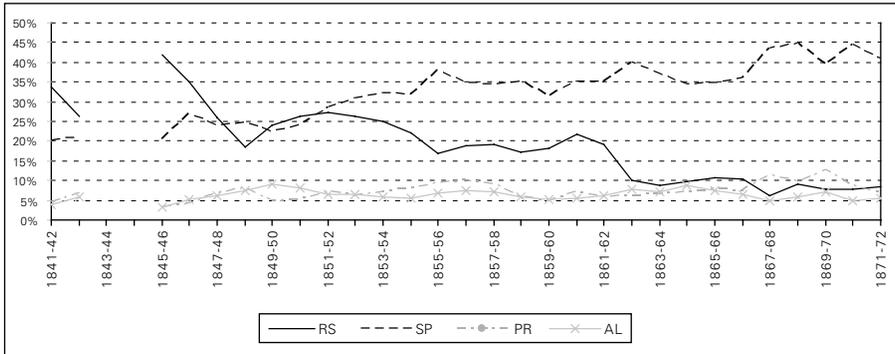
Gráfico 3: Participação das províncias na importação de gêneros nacionais



Com relação ao comércio de mercadorias estrangeiras, a concentração em algumas províncias mostrou-se muito superior à das nacionais, como visto abaixo no Gráfico 4. São Paulo apresentou um crescimento expressivo em todo o período considerado, representando a partir do meado da década de 1850 mais de um terço do total. São Paulo vivenciava nesse quartel do século XIX um grande crescimento das suas exportações para o estrangeiro, porém ainda não acompanhadas em proporção semelhantes de importações, dependendo do intermédio da praça carioca para tanto.¹⁶ O Rio Grande do Sul mostrou um comportamento inverso ao de São Paulo, sendo mais importante no início do período. Ao que tudo indica, a praça gaúcha ganhou maior independência da carioca, realizando diretamente suas importações do exterior, como ocorrerá a partir do fim do Império com São Paulo. Assim, este ramo do comércio de cabotagem demonstrou uma tendência de declínio da sua importância e de concentração dos destinos em portos que ainda dependiam fortemente de outros para realizar as suas importações dos produtos estrangeiros.

¹⁶ São Paulo detinha um grande superávit comercial com o exterior, que atingiu pouco mais de dez mil contos em 1870-1871. De forma compensatória, esta província mantinha, na cabotagem, um déficit comercial com o Rio de Janeiro de mais de onze mil contos nesse ano. As importações constituíram-se principalmente de mercadorias estrangeiras (86,2% do total). Outras províncias também realizaram superávits externos significativas foram: Alagoas, Pará, Paraná. Destas, o Paraná apresentou comportamento semelhante ao paulista, importando liquidamente grande volume de mercadorias estrangeiras do Rio de Janeiro, pouco mais de quatro mil contos em 1870-1871.

Gráfico 4: Participação das províncias na importação de gêneros estrangeiros



As informações consolidadas por Sebastião Soares confirmam este movimento. Em 1854-1855, o comércio de cabotagem em todos os seus fluxos somou quase cinquenta mil contos de réis, compreendendo exportações e importações de mercadorias nacionais e estrangeiras (cf. Soares, 1865, p. 105).¹⁷ Poucos anos mais tarde, a troca interprovincial chegou a cem mil contos em 1863-64 (ibidem). Nesse último ano, as principais praças em ordem de importância foram: Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia, Rio Grande do Sul e São Paulo.¹⁸ Quando consideramos em separado as mercadorias de origem nacional e estrangeira, já verificamos, de acordo com estas informações, um embarque de produtos nacionais superior ao de estrangeiros, totalizando o primeiro 28 mil contos e o segundo 22 mil contos em 1863-1864, ao contrário do verificado do ano analisado anteriormente. Este resultado reforçou a tendência de retração relativa da participação dos gêneros importados na cabotagem.

A partir das informações de Soares podemos detalhar o comércio interprovincial de gêneros nacionais. Primeiro, devemos destacar o dinamismo deste ramo do comércio, crescendo as exportações anuais de pouco mais de sete mil contos em 1854-1855 para mais de quarenta mil contos no começo da década de 1870. Estes últimos valores mostram-se bastante substanciais. Como esperado, no conjunto dos fluxos de comércio, salientamos que apesar do incremento da cabotagem dos nossos gêneros ao longo do período como um todo, o valor exportado pelas províncias internamente representou pouco menos de um décimo do enviado para o

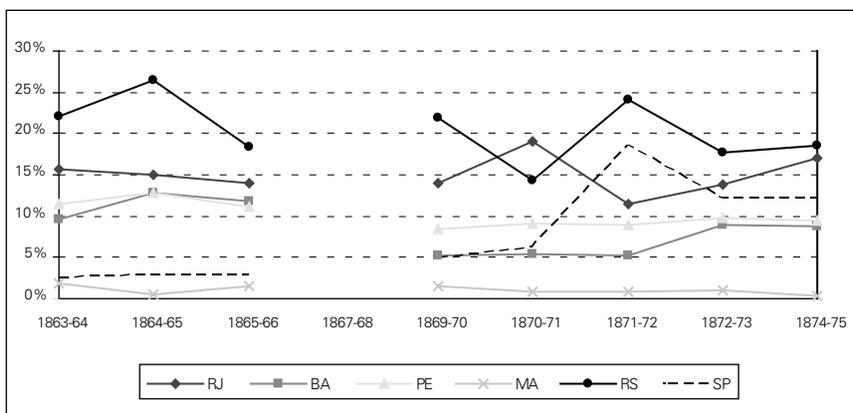
¹⁷ As informações de Soares são distintas das presentes nos relatórios do Ministério da Fazenda, especialmente com relação ao comércio de gêneros nacionais. Em razão de todo o cuidado na coleta e sistematização das informações optamos, no restante do capítulo, por trabalhar com as publicadas por Soares e, pontualmente, os mapas de navegação de 1839-1849.

¹⁸ Em 1854-1855, o Rio de Janeiro representou 32,8% dos fluxos, enquanto Pernambuco 10,7%, Bahia 7,6%, Rio Grande do Sul 16,2%, São Paulo 12,6%. Nove anos mais tarde a situação das principais províncias modificou-se para os respectivos percentuais: 25,8%, 15,6%, 11,3%, 10,8% e 10,0%.

exterior em 1854-1855 e passou a mais de um quinto em 1863-1864 e, por fim, pouco menos de um terço no período 1869-1875 (29,0%).¹⁹ Por outro lado, tal quantia representava pouco menos da metade do orçamento do tesouro imperial da época. Destarte, estas comparações demonstram a importância do comércio interprovincial de gêneros nacionais.

No Gráfico 5, fornecemos a participação das províncias na exportação das mercadorias do país. Como já observado, o Rio Grande do Sul consistia no principal ofertante do mercado de 1863-1864 a 1874-1875, seguido pelo Rio de Janeiro. Bahia e Pernambuco também forneceram gêneros de modo expressivo. Por fim, São Paulo passou a representar um importante papel no fornecimento destes bens no início da década de 1870. Assim, houve um aumento da diversificação da oferta de produtos nacionais entre as províncias.

Gráfico 5: Participação das províncias na exportação de gêneros nacionais



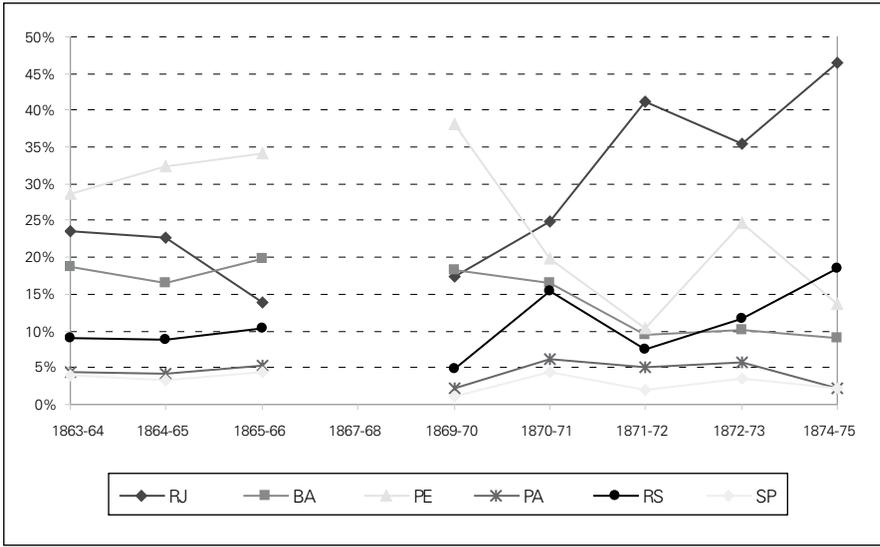
A importação de gêneros nacionais também apresentou uma concentração ainda maior do que a exportação, como pode ser observado no Gráfico 6. Na década de 1860, o principal mercado importador foi Pernambuco, porém no início da década de 1870 o Rio de Janeiro tornou-se o maior comprador, atingindo quase a metade do total em 1874-1875. Ainda detinham participação expressiva a Bahia e o Rio Grande do Sul. Como todas estas províncias conseguiam importar do exterior mercadorias em montantes expressivos, a quase totalidade de suas importações por cabotagem consistia em produtos nacionais.

Notamos um incremento importante do comércio interprovincial de gêneros nacionais ao longo do período em estudo, declinando a importância das mercadorias estrangeiras. Todavia, uma parcela importante dos produtos nacionais constituiu-se de bens que foram exportados por outros portos, como ocorreu com São

¹⁹ Se considerarmos as mercadorias estrangeiras, o valor da cabotagem atinge quase cem mil contos em 1874-1875, perfazendo quase a metade das exportações para o exterior desse ano.

Paulo e Espírito Santo enviando parte da sua produção de café ao Rio de Janeiro para ser remetida ao exterior. Deste modo, devemos entender melhor a especialização das províncias na oferta de certos produtos nacionais e os seus destinos.

Gráfico 6: Participação das províncias nas importações de gêneros nacionais



PRODUTOS NACIONAIS

As transformações do comércio interprovincial e da importância das províncias relacionam-se aos produtos embarcados e desembarcados em seus portos. A variedade de produtos comercializados internamente mostrou-se bastante ampla, superando em larga medida a dos remetidos ao exterior. Ao final da década de 1840, as carnes preparadas constituíram-se no principal produto nacional comercializado por cabotagem, representando pouco menos de um terço do total.²⁰ A Tabela 1 mostra a participação dos principais produtos comercializados entre as províncias.

²⁰ O conselho de Estado ao discutir a cabotagem ao final da década de 1840 argumentava “que muito convém favorecer o desenvolvimento da nossa navegação de grande cabotagem, a qual pelo motivo de serem os produtos do país, os mesmos em quase todas as províncias (e de ter por isso cada uma dela dentro de si, salvo o caso passageiro de secas, o que lhes basta para o próprio consumo) acha-se atualmente limitada ao transporte do charque do Rio Grande do Sul para as províncias do Norte, e de algum açúcar que destas vem ocasionalmente procurar melhor preço no mercado desta cidade, não avultando em muito a condução de madeiras e de outros materiais de uns para outros portos do litoral, nem tão pouco a das pacotilhas ou mercadorias com cartas de guia [...]” (Brasil, 1867, p. 399). Luiz Carlos Delorme do Prado também analisou uma série de exportações e importações por cabotagem e verificou a presença da carne e da farinha entre os produtos nacionais nesse comércio na década de 1840 e 1850 (Prado, 1991, p. 185).

Além das carnes, notamos uma parcela significativa do total com o açúcar — um décimo — e em seguida sebo/sola, fumo, couros e farinhas/cereais — ao redor de um vigésimo.²¹ Nesse momento, o algodão e o café detinham participações relativamente reduzidas: três e dois pontos percentuais, respectivamente. Em 1845-1849, os demais produtos exportados por cabotagem abarcaram principalmente: melado, toucinho, rapé, sal, velas de cera etc. — incluindo também na categoria produtos não especificados em montantes substanciais.

Tabela 1: Pauta de gêneros nacionais
no comércio interprovincial

Produtos	1845-49	1869-73
Açúcar	10,3%	16,0%
Aguardente	1,7%	1,2%
Algodão	3,4%	14,1%
Arroz	1,4%	1,2%
Café	2,0%	14,0%
Carnes	28,2%	15,1%
Couros	5,3%	5,2%
Farinha/Cereais	5,1%	3,2%
Fumo	4,6%	7,3%
Goma	–	2,3%
Legumes	0,1%	1,4%
Madeiras	0,1%	2,8%
Sebo/Sola	6,8%	3,0%
Demais	31,0%	13,2%
Total	100,0%	100,0%

Pouco mais de vinte anos depois, a composição dos gêneros nacionais transacionados entre as províncias alterou-se significativamente. Diminuiu a concentração num produto da pauta comercializada, assim as carnes preparadas reduziram sua parcela para 15,1%, aproximando da do açúcar, café e algodão que aumentaram sua importância relativa. Estes foram os principais produtos comercializados por cabotagem entre 1869 e 1873. O crescimento mais expressivo foi do café, especialmente do exportado por São Paulo e Espírito Santo para a província fluminense e deste para o exterior. O próprio Rio de Janeiro também constituía um grande centro exportador de café por cabotagem, principalmente para Pernambuco e Rio Grande do Sul, já que a Bahia produzia quantidades significativas do produto. Os couros não modificaram sua participação, enquanto o fumo mostrou

²¹ A principal farinha era de mandioca, pois a de trigo importava-se do estrangeiro. Segundo o *Jornal do Comércio* na praça do Rio de Janeiro entraram 420 mil barricas da de trigo em 1876, deste total a produção doméstica respondeu por 16.342 barricas — 3,9% (1877, p. 19).

um pequeno aumento. Por fim, diminuiu significativamente a participação dos demais produtos, mormente em razão da redução dos bens não especificados.

Embora o açúcar tenha diminuído a sua importância relativa na pauta de exportação para o exterior, houve aumento na sua proporção do comércio interprovincial. Como ocorreu com o fluxo externo, os principais fornecedores foram Bahia e Pernambuco, mas no caso interprovincial Alagoas, Sergipe e Rio de Janeiro detinham importância relativa maior. As duas primeiras e principais províncias exportadoras começaram a redirecionar parcela da sua produção especialmente para o Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro nesses anos, mantendo uma parte importante da cabotagem apesar de mais reduzida.²²

As informações da procedência e destino dos gêneros nacionais comercializados nos ajudam a entender a participação das províncias. O Rio Grande do Sul atingiu parcela expressiva do comércio de cabotagem em razão principalmente da exportação das carnes secas e salgadas, feijão, milho e de outras mercadorias do universo do gado vacum, como couros, sola e sebo. A província gaúcha não detinha concorrente significativo na oferta das carnes, perfazendo cerca de nove décimos do transacionado por cabotagem no começo da década de 1870. O restante ofertado das carnes concentrou-se em províncias importadoras do Rio Grande do Sul — Pernambuco, Rio de Janeiro e Bahia —, as quais possivelmente reexportavam o produto gaúcho para províncias vizinhas que pouco ou não recebiam diretamente do Sul. O destino das carnes concentrou-se mais na Bahia e em Pernambuco e o sebo e os couros no Rio de Janeiro.²³ Em contrapartida o Rio Grande recebia grande quantia em açúcar da Bahia e de Pernambuco e fumo oriundo do Rio de Janeiro. Possivelmente, este último produziu-se principalmente em Minas Gerais, que também fornecia animais para o abate na província fluminense e paulista. Os couros foram ofertados de forma muito distribuída pelas províncias desde o Sul até o Norte do país. Já com relação ao fumo, os três grandes fornecedores consis-

²² O mercado de açúcar do Rio Grande do Sul foi mais importante do que o do Rio de Janeiro no início da década de 1870, em virtude da província fluminense possuir significativa produção, especialmente em Campos. Em termos líquidos, o Rio de Janeiro tornou-se importador de açúcar em 1872-1873, pois o importado por cabotagem superou o exportado para outras províncias e exterior nesse ano. Além destas duas praças, o açúcar desembarcou também na paulista e paranaense em quantias relevantes. Para a aguardente a situação fluminense mostrou-se um pouco melhor, porém os montantes exportados e importados por cabotagem se equivaleram. O *Jornal do Comércio* relatou no seu *Retrospecto Comercial de 1876* a dificuldade de competição da produção da aguardente do Rio: “A falta de exportação, que há anos se sente, por não ter podido este mercado competir em preços com os do norte, os quais suprem todas as necessidades das outras praças importadoras de aguardente [...]” (1877, p. 10). Segundo o jornal, o destino consistiu principalmente no consumo da cidade e do interior. A Bahia foi a grande fornecedora da aguardente no mercado interno, perfazendo mais da metade do total.

²³ Além das carnes, o Rio Grande do Sul consistia no principal fornecedor do sebo, respondendo por mais de dois terços do transacionado por cabotagem. Utilizava-se tal insumo principalmente na fabricação de velas, de acordo com o *Jornal do Comércio* a existência de tarifa sobre as importações protegia o produtor doméstico: “Assim, resguardada, a fabrica nacional parece confiar só na proteção que lhe dá a tarifa e não se esmera no preparo de seus produtos, de modo que sofre a concorrência do gênero estrangeiro, assas sobrecarregado de direitos” (1877, p. 23).

tiram na Bahia, São Paulo e Rio de Janeiro, sendo os dois últimos intermediários da produção mineira. Estas trocas ilustram a importância e o alcance dos circuitos internos.

Podemos notar que o Rio de Janeiro constituía o maior mercado dos principais produtos nacionais transacionados por cabotagem, à exceção apenas do açúcar, aguardente, algodão e carnes preparadas, que recebia do interior da província e de outras vizinhas, especialmente Minas Gerais, e até do exterior no caso das carnes (ver Tabela 1 do apêndice).²⁴ O Rio recebeu parcela expressiva do algodão, “quase exclusivamente destinado às fábricas de fiação” (*Jornal do Comércio*, 1877, p. 10).²⁵ Para alguns produtos a importância chegou a mais de três quartos do comercializado, como arroz, legumes, madeiras e toucinho. ²⁶ Em seguida, outros produtos também atingiram proporção de mais da metade do transacionado: café, couros e farinha/cereais. Por fim, o fumo e o sebo representaram pouco menos da metade do total. Além da parte destinada à exportação, o desenvolvimento da capital do Império demandou produtos para a sua alimentação e expansão urbana em patamares distintos das demais, cuja oferta não se restringiu aos arredores da cidade e envolveu principalmente as praças do Rio Grande do Sul a Bahia.

Além das carnes em maior quantidade, Pernambuco importou por cabotagem montantes expressivos de açúcar e algodão das províncias vizinhas de Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte. Em menor monta, a praça pernambucana recebeu café do Rio de Janeiro. Como veremos adiante, ao contrário do açúcar, o algodão destinou-se principalmente ao mercado externo, assumindo Pernambuco a função de concentrar a produção e remeter ao exterior. No caso dos dois produtos transacionados pelas províncias ocorreram situações distintas na cabotagem, dos quais um mais destinado à exportação do que o outro. Estes casos de-

²⁴ Minas Gerais forneceu os seguintes produtos para o Rio de Janeiro: café, panos de algodão, fumo, queijos, gado vacum, porcos etc. (ver Jacob, 1911). A partir da metade do século XIX, o café tornou-se o principal produto de exportação de Minas, respondendo por 27,9% do total na década de 1850 e 47,6% na de 1860 (cf. Restitutti, 2006, p. 82). Em 1872-1873, a exportação de fumo somou pouco mais de dois mil contos de réis e a de gado vacum mais de dois mil e seiscentos contos (idem, pp. 324-325). Os valores destes dois produtos superaram em grande monta os desembarcados no porto do Rio, que totalizaram quase mil e seiscentos contos para o fumo e cerca de mil contos para as carnes secas e salgadas. No caso do açúcar, aguardente, algodão em rama, milho e feijão, a participação mineira no mercado carioca mostrou-se muito reduzida.

²⁵ Mais adiante detalhou o comércio da praça carioca: “O pouco algodão que entra é comprado para o consumo das fábricas de fiação, e já algumas delas vão suprir-se em Santos. Algumas transações de mais vulto realizadas na nossa praça são sobre algodão a entregar naquele porto” (1877, p. 27).

²⁶ O *Jornal do Comércio* informou em 1876: “A banha nacional, que se fabrica na província de S. Pedro do Sul, continuou a ser bem acolhida durante o ano passado, e sua importação no nosso mercado aumentou. Segundo os entendidos, é ela de melhor qualidade do que a norte-americana, porque não contém a menor mistura de substância estranha, mas não tem a alvura nem a consistência desta, que graças a isso, é preferida pelos vendedores a varejo; entretanto, a diferença de preço por que pode ser vendida põe-na em condição de lutar, e talvez vantajosamente, no nosso mercado com o produto dos Estados Unidos” (1877, p. 15).

nunciam a necessidade de analisar mais aprofundadamente a organização do comércio interprovincial.

De acordo com Caio Prado Júnior, a cabotagem concentrava-se em produtos importados ou a serem exportados, dependente do comércio exterior. Não obstante as parcas informações disponíveis, o autor afirmou sobre o comércio interno colonial:

Podemos contudo notar com absoluta segurança que o seu movimento principal é constituído ou por mercadorias que se destinam, em última instância, à exportação, ou daquelas que provêm da importação. São os gêneros que circulam do lugar de produção e das mãos do produtor para os portos de embarque e casas exportadoras; e as mercadorias estrangeiras que se distribuem daqueles portos pelo resto do país que constituem o seu maior volume. (Prado Júnior, 2000, p. 239)

Os maiores centros urbanos centralizaram os fluxos de mercadorias por meio da cabotagem, mesmo assim muitas vezes houve a insuficiência de abastecimento e a carestia. Segundo Caio Prado Júnior houve um único produto que se distinguiu dos demais. O gado foi essencial para alimentação da população, comercializado por meio de rotas terrestres em virtude do reduzido custo de transporte a longa distância. Como vimos, a carne seca e o charque concorreram com o gado pela via marítima. A partir destas colocações, precisamos avaliar entre os produtos nacionais quais se direcionaram, ao final da sua cadeia de comercialização, para o consumo no mercado interno ou externo durante o período imperial.

Tentamos uma primeira aproximação da importância relativa dos mercados internos para os gêneros nacionais, comparando da exportação para outras províncias e para o exterior. Além da referência agregada já mencionada anteriormente (29,0%), verificamos resultados muito distintos entre as mercadorias da importância relativa da exportação para o exterior e outras províncias. O café consistia no produto com a menor participação da cabotagem em relação à exportação para o estrangeiro, menos de um décimo em 1869-1873 (9,1%) e inferior ao conjunto dos fluxos de comércio. Os demais produtos tradicionais de exportação detinham situações variadas, perfazendo o algodão e os couros quase um quarto, o açúcar ao redor de um terço e a aguardente e o fumo cerca de dois terços. Os produtos tradicionalmente relacionados ao abastecimento detinham uma parcela transacionada internamente muito superior à enviada ao exterior. Estes foram os casos do arroz, carnes, cereais (milho), farinha de mandioca, legumes (feijão), madeiras, sebo e toucinho.

Como já informado por Caio Prado, esta comparação mostrou-se prejudicada, pois uma parcela da cabotagem poderia ser destinada em última instância ao exterior em função da concentração da produção nos maiores portos para o embarque ao exterior. Tanto o café bem como o algodão ou o açúcar comercializados entre as províncias poderiam incrementar, num segundo momento, os fluxos de exportação. Não obstante analisarmos os bens comercializados entre as províncias, ain-

da desconhecemos nas trocas dos produtos nacionais qual a parcela destinada aos mercados internos. Assim, precisamos separar os dois possíveis destinos: mercado interno e externo.

CONSUMO APARENTE

Os valores das mercadorias do país no comércio interprovincial revelaram-se muito expressivos, porém uma parte destes bens destinava-se em última instância à exportação. Nesse sentido, realizamos uma tentativa de mensurar a parcela dos gêneros nacionais comercializados por cabotagem consumidos internamente. Efetuamos o cálculo do consumo aparente por meio do somatório para todas as províncias do saldo da importação de cada produto das demais províncias menos o exportado deste produto para o exterior.²⁷ Apesar de consistir num cômputo aproximado que subestima os valores destinados ao mercado interno, conseguimos calcular com segurança uma parcela do consumo do país, pois o produto recebido de outras províncias não foi exportado para o exterior.²⁸

Na Tabela 2, apresentamos a participação do consumo aparente no comércio interprovincial dos produtos selecionados para tal cômputo. Podemos separar as mercadorias em três agrupamentos de acordo com a importância do consumo no país. Uma parte substancial destes bens revelou-se quase que exclusivamente direcionada ao mercado interno, como as carnes preparadas, sebo, legumes (feijão), arroz, madeiras, toucinho e farinha de mandioca e cereais (milho).²⁹ Estes consistem nos tradicionais produtos de abastecimento do país. Um segundo grupo de produtos mantinha a maior parcela do comércio de cabotagem como consumo aparente, compreendendo o açúcar, aguardente, couros e fumo. Já observamos neste último grupo produtos tradicionalmente exportados ao exterior, para os quais a parcela comercializada entre as províncias a maior parte foi consumida no país. Contudo, os valores da exportação para o estrangeiro destes bens foram muito superiores aos da cabotagem. Por fim, as mercadorias mais destinadas ao exterior consistiram no algodão e depois no café, das quais menos de um terço não se direcionavam ao estrangeiro num segundo momento.

²⁷ Tal procedimento foi efetuado tão somente para os saldos positivos das províncias.

²⁸ A subestimação decorre de não considerarmos a parcela da produção local consumida e apenas os principais produtos comercializados entre as províncias.

²⁹ Com relação às carnes, o Rio recebeu de pouco mais de quatro mil toneladas a até seis mil por cabotagem do Rio Grande do Sul e de vinte seis a trinta e três mil do exterior de 1872 a 1876, resultando num consumo de vinte nove a trinta e quatro mil toneladas nesses anos (*Jornal do Comércio*, 1877, p. 46). O grande volume de importações originou-se dos países do Prata e não alcançou de forma expressiva o Nordeste, pois a reexportação foi de duas mil a até seis mil toneladas.

Tabela 2: Participação do consumo aparente no comércio interprovincial segundo diversos produtos selecionados (1869-1873)

Produtos	1869-70	1870-71	1871-72	1872-73	Média ponderada
Açúcar	31,9%	61,0%	76,0%	76,2%	64,5%
Aguardente	67,1%	76,1%	49,0%	79,0%	69,2%
Algodão	0,4%	11,7%	30,8%	4,7%	11,2%
Arroz	91,6%	99,7%	97,7%	99,9%	98,2%
Café	46,2%	36,0%	24,4%	29,7%	30,9%
Carnes	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Couros	59,7%	25,7%	76,9%	28,5%	55,0%
Farinha/Cereal	94,3%	89,8%	72,4%	93,2%	90,7%
Fumo	70,3%	77,2%	59,8%	69,6%	68,1%
Legumes	99,6%	99,9%	100,0%	100,0%	99,9%
Madeiras	79,0%	96,6%	28,3%	96,6%	86,4%
Sebo	100,0%	99,9%	99,9%	100,0%	100,0%
Toucinho	89,6%	94,7%	95,9%	97,9%	93,1%
Subtotal	62,3%	64,1%	63,5%	61,5%	62,7%
Total	50,8%	38,1	58,8%	54,7%	50,6%

Obs.: Em 1869-1870, não havia informações para São Paulo e Espírito Santo.

No conjunto dos produtos selecionados, quase dois terços destinou-se ao consumo aparente do país em 1869-1873 — 62,7%. Se considerarmos todos os bens trocados por cabotagem, tal parcela reduz-se a cerca de metade em período idêntico — 50,6%.³⁰ Devemos entender este último percentual como um limite mínimo para a parcela do consumo aparente das trocas entre as províncias. Deste modo, a maior parte das mercadorias comercializadas por cabotagem consumiu-se no país.

Ainda podemos analisar o consumo aparente das províncias nas suas transações dos principais produtos. Se consideramos o porto importador por cabotagem como o possível consumidor dos produtos, o que pode não ser efetivo em função

³⁰ Para um conjunto vasto de produtos menos significativos não foi possível determinar o consumo aparente, reduzindo a participação deste no total comercializado por cabotagem. No caso de 1870-71, houve um problema adicional de informação, em função da indeterminação de uma parcela significativa dos valores do comércio interprovincial. Este não alcançou um vigésimo do total nos três outros anos, porém chegou a quase um terço em 1870-1871. Assim, reduziu-se expressivamente a parcela do consumo aparente no total da cabotagem — 38,1%.

da reenvio de bens nas principais praças, a grande maioria das províncias mantinha a quase totalidade de produtos nacionais comercializados internamente.³¹ A principal exceção foi Rio de Janeiro, que representava pouco menos da metade, bem como o Maranhão. Ademais, Bahia e Pernambuco detinham participações de pouco mais da metade.

A participação relativa das províncias no consumo aparente também pode ser mais bem compreendida. Os limites colocados para o quadro anterior continuam válidos. Os resultados alcançados demonstram um maior equilíbrio entre as principais províncias, o que não ocorreu com as importações do exterior ou mesmo por cabotagem de gêneros nacionais. O Rio de Janeiro manteve, em média, pouco mais de um quarto do consumo, enquanto Pernambuco pouco mais de um quinto e o Rio Grande do Sul cerca de um sexto. Deste modo, o consumo aparente foi melhor distribuído entre as províncias do que os fluxos de comércio com exterior ou até mesmo a cabotagem de gêneros nacionais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Houve desde o período colonial troca expressiva de bens entre as regiões ba-sileiras. O comércio marítimo consistiu na principal forma de circulação das mercadorias entre as capitanias e posteriormente províncias brasileiras até a segunda metade do século XIX, movimentando valores crescentes. O dinamismo da cabotagem superou o dos fluxos de comércio com o exterior durante o Império. Uma parcela relevante destas trocas entre as províncias derivou de produtos destinados em última instância ao estrangeiro ou de mercadorias importadas do exterior. Entretanto, outra parcela decorreu de gêneros nacionais que não chegaram a ser exportados para o mercado internacional. Muitos víveres para o consumo colonial e imperial circularam pelas costas brasileiras em montantes expressivos.

A partir das informações levantadas para o período imperial, especialmente as décadas de 1860 e 1870, verificamos que a maior parte das mercadorias nacionais comercializadas entre as províncias consistiu em produtos destinados ao consumo interno. Tal pauta de bens não se restringiu aos gêneros mais típicos de abastecimento interno, como as carnes, feijão, milho, arroz e farinha. Alguns produtos tradicionalmente referidos como de exportação, mantinham uma circulação interna por via marítima e sua maior parcela foi consumida internamente, como o açúcar, fumo e couros. Até mesmo o principal produto de exportação do período circulava entre as províncias, perfazendo o seu consumo aparente quase um terço do total. Estes resultados acerca da cabotagem salientam a importância do mercado interno antes mesmo da abolição da escravidão no Brasil.

³¹ Além do caso já citado das carnes em Pernambuco, o Rio de Janeiro importou e exportou por cabotagem açúcar, salientando o seu papel na redistribuição do produto. Estes foram os casos mais importantes nesta condição.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BARICKMAN, Bert J. (2003). *Um Contraponto Baiano: Açúcar, Fumo, Mandioca e Escravidão no Recôncavo, 1780-1860*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- BASTOS, Aureliano Cândido Tavares (1863). *Cartas do Solitário: Estudos sobre Reforma Administrativa, Ensino Religioso, Africanos Livres, Tráfico de Escravos, Liberdade da Cabotagem, Abertura do AMAZONAS, Comunicações com os Estados Unidos etc.* Rio de Janeiro: Typ. da Actualidade.
- BRASIL (1848). *Coleção de mapas estatísticos do comércio e navegação do Império do Brasil no ano financeiro de 1841-1842*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional.
- BRASIL (1849). *Coleção de mapas estatísticos do comércio e navegação do Império do Brasil no ano financeiro de 1842-1843*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional.
- BRASIL (1853). *Coleção de mapas estatísticos do comércio e navegação do Império do Brasil no ano financeiro de 1846-1847*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional.
- BRASIL (1854). *Coleção de mapas estatísticos do comércio e navegação do Império do Brasil no ano financeiro de 1847-1848*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional.
- BRASIL (1855). *Coleção de mapas estatísticos do comércio e navegação do Império do Brasil no ano financeiro de 1848-1849*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional.
- BRASIL (1855). *Coleção de mapas estatísticos do comércio e navegação do Império do Brasil no ano financeiro de 1849-1850*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional.
- BRASIL (1867). *Imperiais resoluções do Conselho de Estado na seção de Fazenda desde o ano em que começou a funcionar o mesmo Conselho até o de 1865*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1867, v. I-II.
- BRASIL (1871). *Consultas da seção de Fazenda do Conselho de Estado desde o ano em que começou a funcionar o mesmo Conselho de Estado até o presente*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1867, v. VI.
- BROWN, Larissa Virginia (1986). Internal commerce in a colonial economy: Rio de Janeiro and its hinterland, 1790-1822. Tese (Doctor of Philosophy) – University of Virginia.
- EL-KAREH, Almir Chaiban (2002). “A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor e a centralidade do poder monárquico”. *História Econômica & História de Empresas*, v. 2, pp. 7-28.
- FRAGOSO, João Luís Ribeiro e FLORENTINO, Manolo ([1993] 2001). *O Arcaísmo como Projeto: Mercado Atlântico, Sociedade Agrária e Elite Mercantil no Rio de Janeiro, c. 1790-c. 1840*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- FURTADO, Celso ([1959] 2000). *Formação Econômica do Brasil*. 27ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional: Publifolha.
- HÜBBER, Laura Machado (1981). *O Comércio da Cidade do Desterro no Século XIX*. Florianópolis: Editora da UFSC.
- JACOB, Rodolpho (1911). *Minas Gerais no XXº Século*. Rio de Janeiro: Gomes, Irmão & Cia.
- JORNAL DO COMÉRCIO (1877). *Retrospecto Comercial de 1876*. Rio de Janeiro: Typographia Imperial e Constitucional de Villeneuve & C.
- LESSA, Carlos (2000). *O Rio de Todos os Brasis: Uma Reflexão em Busca de Auto-estima*. Rio de Janeiro: Record.
- LINHARES, Maria Yedda e SILVA, Francisco Carlos Teixeira da (1981). *História da Agricultura Brasileira: Combates e Controvérsias*. São Paulo: Brasiliense.
- LISANTI FILHO, Luís (1973). *Negócios Coloniais: Uma Correspondência Comercial do Século XVIII*. Brasília/São Paulo: Ministério da Fazenda/Visão Editorial, 5v.
- LOBO, Eulália Maria Lahmeyer (1978). *História do Rio de Janeiro: Do Capital Comercial ao Capital Industrial e Financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC.
- MATHIAS, Herculano Gomes (1993). *Comércio, 173 Anos de Desenvolvimento: História da Associação Comercial do Rio de Janeiro (1820-1993)*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura.
- BRASIL (1867). *Imperiais Resoluções do Conselho de Estado na Seção de Fazenda desde o ano em que*

- começou a funcionar o mesmo Conselho até o de 1865.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1867, v. I-II.
- OSÓRIO, Helen (1999). *Estancieiros, Lavradores e Comerciantes na constituição da estremadura portuguesa na América: Rio Grande de São Pedro, 1737-1822.* Tese (Doutorado em História) – PPH/UFF.
- PORTUGAL (1822). *Memória dos trabalhos da comissão para o melhoramento do comércio nesta cidade de Lisboa, criada por determinação das Cortes Gerais, extraordinárias e constituintes da nação portuguesa de 28 de agosto de 1821.* Lisboa: Typographia Rollandiana, 1822.
- PRADO, Maria Lígia C. & LUIZETTO, Maria Cristina Z. (1980-1981). Contribuição para o estudo do comércio de cabotagem no Brasil: 1808-1822. *Anais do Museu Paulista*. Tomo XXX, pp. 159-196.
- PRADO, Luiz Carlos Thadeu Delorme (1991). *Commercial capital, domestic market and manufacturing in Imperial Brazil: The failure of brazilian economic development in the XIXth century.* Londres: Queen Mary and Westfield College/University of London, 1991.
- PRADO JÚNIOR, Caio ([1942] 2000). *Formação do Brasil contemporâneo: colônia.* São Paulo: Brasiliense/Publifolha.
- RESTITUTTI, Cristiano Corte (2006). *As fronteiras da província: rotas de comércio interprovincial – Minas Gerais, 1818-1884.* Dissertação (Mestrado) — FCL/UNESP Araraquara.
- SANTOS, Corcino Medeiros (1993). *O Rio de Janeiro e a conjuntura Atlântica.* Rio de Janeiro: Expressão e Cultura.
- SOARES, Sebastião Ferreira (1865). *Elementos de estatística compreendendo a teoria da ciência e a sua aplicação à estatística comercial do Brasil.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional.
- SOARES, Sebastião Ferreira (1876-1877). *Estatística do comércio marítimo do Brasil do exercício de 1869-70.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 2v.
- SOARES, Sebastião Ferreira (1876-1877). *Estatística do comércio marítimo do Brasil do exercício de 1870-71.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 4v.
- SOARES, Sebastião Ferreira (1878-1880). *Estatística do comércio marítimo do Brasil do exercício de 1871-72.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 6v.
- SOARES, Sebastião Ferreira (1880-1885). *Estatística do comércio marítimo do Brasil do exercício de 1872-73.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 6v.
- SOARES, Sebastião Ferreira (1883). *Introdução retrospectiva da estatística do comércio marítimo do Brasil no exercício de 1874-75.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional.
- VALENTIN, Agnaldo (2006). *Uma civilização do arroz: agricultura, comércio e subsistência no Vale do Ribeira (1800-1880).* Tese (Doutorado em História) – FFLCH/USP.
- WILLIAMSON, Jeffrey G (2002). “Land, labor and globalization in third world: 1870-1940”, *Journal of Economic History*, v. 62, n. 1, March, pp. 55-85.

APÊNDICE ESTATÍSTICO

Tabela 1: participação das províncias no comércio interprovincial segundo seus produtos (1871-1873)

Produtos	RJ	PE	BA	RS	SP
Açúcar					
Importação	23,7	4,3	9,6	40,3	8,5
Exportação	13,6	37,1	10,7	0,0	0,0
Aguardente					
Importação	21,3	0,3	5,5	35,8	11,3
Exportação	22,5	31,4	55,1	–	8,7
Algodão					
Importação	34,5	43,7	11,2	0,2	2,2
Exportação	2,3	0,0	7,6	–	20,6
Arroz					
Importação	80,0	0,7	0,4	12,7	0,7
Exportação	5,4	18,0	1,4	6,6	42,0
Café					
Importação	72,5	11,2	0,0	6,0	0,1
Exportação	18,7	1,4	4,7	–	42,2
Carnes					
Importação	10,6	39,8	38,1	–	1,1
Exportação	2,7	5,3	0,9	90,6	0,1
Couros					
Importação	65,2	13,9	2,8	0,1	1,1
Exportação	6,4	13,6	6,5	36,6	8,1
Fumo					
Importação	42,3	17,9	4,7	14,0	0,9
Exportação	36,2	1,4	23,3	2,0	32,1
Farinha/Cereais					
Importação	63,6	7,9	4,8	1,6	0,7
Exportação	7,3	2,1	3,8	13,8	2,4
Legumes					
Importação	91,7	3,1	3,2	0,0	0,0
Exportação	7,3	2,1	3,8	13,8	2,4
Madeiras					
Importação	88,8	0,8	0,0	4,7	2,1
Exportação	6,0	0,4	3,7	25,4	8,4
Sebo					
Importação	43,7	28,3	13,4	–	6,7
Exportação	17,4	0,8	1,7	78,8	0,0
Toucinho					
Importação	83,0	1,9	0,1	0,1	0,5
Exportação	7,9	0,4	–	24,2	66,4