

O comércio marítimo brasileiro no século XIX: um estudo sobre a navegação de longo curso e de cabotagem na província de Pernambuco (c.1850 - c.1870)

Brazilian Maritime Trade in the Nineteenth Century:

a Study on Long-Haul and Coastal Navigation in the Province of Pernambuco (c.1850 - c.1870)

Bruna Iglesias Motta Dourado^{a,®}

^aDoutora pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense
[®]Contacto: brunaimdourado@gmail.com

Resumo

O artigo analisa o comércio marítimo brasileiro através do movimento de entradas e saídas da navegação de longo curso e da grande cabotagem em Pernambuco e nas províncias vizinhas, a partir dos dados fornecidos pelos mapas de navegação publicado pelo Ministério da Fazenda, entre 1850-70. Com o objetivo de sintetizar essas informações, foram investigados os quantitativos das embarcações envolvidas no comércio marítimo para as províncias de Alagoas, Ceará, Paraíba, Pernambuco e Rio Grande do Norte de modo agregado, ou seja, utilizando representações gráficas que demonstram o desempenho das províncias. O comércio e a navegação praticados no Brasil, ao longo do século XIX, distinguiram-se por meio de modalidades e forças motrizes distintas que imprimiram a esse estudo a necessidade de recuperar classificações generalizantes a fim de que seja investigada a dinâmica dessas práticas no período.

Palavras-chave

comércio marítimo | mercado interno | cabotagem | longo curso | Pernambuco

Códigos JEL

D00 | P20 | R00 | R40

Abstract

The article analyses the Brazilian maritime trade through the tracking of arrivals and departures of long-haul and large coastal shipping in Pernambuco and neighbouring provinces, utilizing data provided by navigation registers published by the Ministry of the Treasury between 1850- 70. In order to synthesize this information, we investigated the quantity of vessels involved in the maritime trade for the provinces of Alagoas, Ceará, Paraíba, Pernambuco and Rio Grande do Norte in an aggregate manner, that is, using graphical representations that demonstrate the activity of these provinces. The trade and navigation practiced in Brazil throughout the nineteenth century were distinguished by distinct modes and driving forces that have implied in this study the need to recover generalizing classifications in order to investigate the dynamics of these practices in the period.

Keywords

maritime trade | intern market | cabotage | long course | Pernambuco

JEL Codes

D00 | P20 | R00 | R40

Artigo recebido em 30/09/2018. Aprovado em 14/04/2019.

O Império brasileiro herdou do período colonial uma organização do espaço econômico estruturada sobre a dominação da economia agrário-exportadora exercida por alguns entrepostos regionais que monopolizavam o comércio marítimo. Essas áreas, cujo âmbito ultrapassava e muito os limites administrativos das capitânicas e depois províncias, exerceram protagonismos em relação ao comércio marítimo. Deste modo, a dinâmica da economia brasileira Oitocentista foi fortemente marcada por tal processo que, no contexto brasileiro da segunda metade do século XIX, caracterizou-se também pela tentativa de desarticulação

das relações coloniais, buscando novas maneiras de organizar a economia nacional e, em contrapartida, os empreendimentos econômicos. No tocante a economia brasileira, é fundamental salientar que a mesma esteve inserida nas correntes em expansão de um comércio mundial, cada vez mais ordenado de acordo com "os interesses do capitalismo concorrencial, cuja lógica não era mais dada pela acumulação primitiva de capital, mas pela acumulação capitalista propriamente dita". (MATTOS, 1987, 63)

Nesse sentido, é importante destacar as transformações vivenciadas pela economia e política brasileira nos meados do século XIX. A abolição efetiva do tráfico internacional de escravos, orquestradas desde o início do século, só se tornou viável após a aprovação do decreto 581 de 04/09/1850, também conhecida como Lei Eusébio de Queiroz; a lei Anti-Tráfico. Além disso, o Código Comercial, Lei nº556 de 25/06/1850, criou as condições políticas, econômicas e jurídicas para o fim do Tráfico Transatlântico de Escravos e a Lei de Terras, ambas em setembro de 1850. (GUIMARÃES, 2012)

A migração de capitais, outrora aplicados no tráfico internacional de escravos, engendrou possivelmente um reinvestimento, após a promulgação do conjunto de legislações de 1850, em setores estratégicos da economia como os da infraestrutura, da indústria atraiu, sem dúvida, tais fundos". Alguns historiadores destacaram que quanto provável destino dos capitais negreiros, há a possibilidade de sua transferência para a esfera da circulação, via instituições bancárias, em virtude da existência de "emissões crescentes lançadas por bancos fundados com capitais oriundos do tráfico de escravos" (EISENBERG, 1977, 100-174). Eisenberg e outros historiadores compartilham da tese de Sebastião Ferreira Soares sobre o reinvestimento dos capitais do tráfico principalmente no setor de serviços. (SOARES, 1977, 306)

É importante destacar que somente no decênio 1850-60, o Brasil vivenciou um período de intensa incorporação de empresas, com a fundação de "62 empresas industriais, 14 bancos, 3 caixas econômicas, 20 companhias de navegação a vapor, 23 de seguros, 4 de colonização, 8 de mineração, 3 de transportes urbanos, 2 de gás e finalmente 8 estradas de ferro". (IANNI, 1976, 300) Como afirmou Sérgio Buarque de Holanda, a partir de 1851, tem início um "movimento regular de constituição de sociedades anônimas [...] criando-se, assim, em sequência quase vertiginosa, os elementos básicos de uma radical transformação na paisagem econômica do país". (HOLANDA, 2004, 59)

O comércio marítimo representou o principal meio de transporte e circulação das mercadorias entre as capitânicas, posteriormente províncias brasileiras. (EL-KAREH, 2002) A navegação a vapor desenvolveu-se no Brasil, ao longo do século XIX, contribuindo para modernizar as estruturas da sua economia e dinamizá-la. A modernização e a dinamização das estruturas econômicas brasileiras, ao longo do século XIX, conheceu na navegação a vapor um elemento de contribuição para a prossecução de tal fenômeno. A navegação a vapor, principalmente de cabotagem, teve um papel importante, pois os meios de transporte tradicionais eram insuficientes, com exceção das ferrovias que se expandiram satisfatoriamente nas regiões cafeeiras, "grande parte do comércio era, então, feito por navios costeiros" (GRAHAM, 1973, 46).

O Decreto nº 632 de 18 de setembro de 1851 estabeleceu regras para a organização de companhias de vapores na navegação de cabotagem. Nesse sentido, autorizou o governo imperial a promover a organização de Companhias "a fim de empreenderem a navegação por vapor em barcos próprios, não só para transporte de passageiros e malas, mas também para condução de mercadorias" (BRASIL, 1851, 59). Como informa o texto do decreto, ao passo que as companhias vindouras empreenderiam a navegação a vapor em barcos próprios, ou seja, mediante investimentos particulares, o governo pretendeu regulamentar as atividades das companhias de navegação a vapor, uma vez que ficaria autorizado a estipular "o número de viagens, a dimensão e a força dos vapores, o preço máximo dos fretes e passagens, o número de passageiros e quantidade de cargas pertencentes ao Estado, conduzidas gratuitamente em cada viagem". (Idem, art. 2º)

Em contrapartida ao aparente controle que o governo imperial pretendia exercer sobre as atividades das companhias de navegação a vapor que operariam na cabotagem, concedeu a todas as futuras companhias prerrogativas de privilégio exclusivo de até vinte anos para a navegação por vapor (Idem, art. 3º). Deste modo, estabeleceu-se uma concorrência para obter as concessões e assim operar essas linhas de transporte. Além disso, o decreto estabeleceu ainda a abrangência da área de atuação das futuras companhias por meio de uma divisão do litoral brasileiro em sete setores:

"1ºentre o porto da Cidade da Bahia e os diversos portos pertencentes ás Comarcas do Sul da mesma Província; 2ºentre o dito porto da Cidade da Bahia e os diversos portos da Província das Alagoas, de Maceió para o Sul, e os da Província de Sergipe e Comarcas do Norte da mesma Província da Bahia; 3ºentre o porto da Cidade do Recife e os diversos portos do Sul da Província de Pernambuco; e os das Alagoas, de Maceió para o Norte, incluindo-se o de Maceió; 4ºentre o dito porto da Cidade do Recife e os das Cidades da Fortaleza, Aracati, Assú, Natal, Paraíba; 5ºentre o porto da Cidade de São Luiz do Maranhão e o da Cidade da Fortaleza da Província do Ceará, e hum dos portos do Rio Parnaíba mais próximos á Capital da Província do Piauí; 6ºentre o porto da Cidade do Rio de Janeiro e o da Cidade da Victoria, e outras Villas da Província do Espirito Santo; 7ºentre o dito porto da Cidade do Rio de Janeiro, e o de Paranaguá na Província de São Paulo, São Francisco, e Cidade do Desterro na de Santa Catharina". (Idem, art. 1º)

De modo geral, as companhias de navegação a vapor incorporadas nesse período usufruíram tanto das subvenções quanto da referida cláusula de privilégio sob a área de abrangência. Mesmo que até certo ponto tais privilégios tenham se mostrado virtuais, sob o ponto de vista de sua aplicabilidade prática, deve-se ressaltar o quanto ainda persistia nos padrões de organização comercial brasileira a herança colonial do corporativismo ibérico. Segundo Carlos Gabriel Guimarães, baseado em Ilmar de Mattos, a manutenção dos privilégios e monopólios, embora criticados desde os tempos da independência em 1822, fizeram parte da negociação no interior da classe dominante senhorial na consolidação do projeto saquarema do Estado Imperial Brasileiro. (GUIMARÃES, 2012)

A navegação a vapor, sobretudo na cabotagem brasileira, foi um serviço prestado por companhias nacionais que operaram, até meados de 1860, em um setor considerado um monopólio nacional. O suporte do Estado foi fundamental para a introdução de novos meios de comunicação no Brasil, oferecendo tanto auxílios e garantias para empresas e companhias (do setor da comunicação) como subsídios e isenções fiscais. Como salientou Ridings, ao contrário do que se pensa, o suporte dado durante o Império para o desenvolvimento dos transportes foi intenso e bem articulado, principalmente com as despesas para o desenvolvimento das comunicações. (RIDINGS, 1994, 234)

Dentro da política de transportes em geral do Império, as companhias brasileiras de navegação a vapor, além contarem com subsídios governamentais, tiveram seus monopólios reforçados pela proteção do decreto nº 2647 de 19 de setembro de 1860, que reforçou e garantiu o privilégio do transporte de cabotagem apenas para embarcações nacionais. Esse decreto ensejou uma série de debates parlamentares sobre as vantagens e desvantagens da proteção à cabotagem. Durante boa parte do século XIX, a navegação de cabotagem esteve restrita à embarcações nacionais e de preferência composta por tripulantes nativos.

A abertura da navegação de cabotagem para as embarcações estrangeiras no Brasil, entre 1866 e 1891, foi alvo de intensos debates na imprensa, no parlamento (GOULARTI FILHO, 2010, 410). Além disso, a lei de 1862 demonstra que mesmo antes de 1866 a questão já vinha sendo discutida pelas altas esferas do governo imperial e pela imprensa periódica. O Decreto 3.631 de 27 de março de 1866 abriu o comércio de cabotagem aos navios estrangeiros e permitiu embarcações estrangeiras no serviço de transporte costeiro entre os portos do Império nos quais houvessem alfândegas - conduzindo gêneros e mercadorias de qualquer origem - revogou a disposição do Regulamento das Alfândegas que acompanhou o decreto nº2647 de 1860 (BRASIL, 1866, 156). Entrementes, essa permissão inicial teve caráter temporário e uma série de decretos foram promulgadas nos anos seguintes até que em 1874, com a promulgação do decreto n. 5.585 de 11 de abril, ficou definido que as embarcações estrangeiras poderiam continuar a fazer o transporte costeiro de mercadorias entre os portos das províncias do Império. (BRASIL, 1874, 276)

Conforme observou Ridings, aparentemente "todas as companhias de navegação de cabotagem a vapor foram subsidiadas pelo governo central, e os respectivos governos provinciais, às vezes, por ambos" (1994, 249). Tal política de subvenção era justificada pela importância e funcionalidade dos serviços prestados ao Estado, uma vez que, muitas companhias incorporaram, no conjunto de suas atividades, funções que beneficiavam

a administração pública. A navegação de cabotagem foi quase tão importante para as províncias do litoral brasileiro quanto o transporte fluvial para a região Amazônica. Por conseguinte, os grupos de interesses mercantis influenciaram a organização da navegação costeira, além de atuarem na regulação das atividades de cabotagem auxiliando o desempenho das companhias sediadas em seus entrepostos, no sentido de criticar a atuação do governo na cobrança de tarifas, organização de horários e escalas recomendadas para os portos.

Sobre a configuração das fluxos e trocas comerciais das províncias do Norte, é preciso destacar algumas afirmações de Cabral de Mello que mensurou certos termos dos protagonismos locais. Nesse sentido, o porto de São Luís teria exercido certa dominância comercial do Maranhão ao Piauí e do norte do Ceará, por sua vez o Recife experimentou situação semelhantes em relação à mata agreste de Pernambuco bem como o das capitânias anexas de outrora do Ceará a Alagoas (MELLO, 1999, 220-221). Ainda segundo o mesmo autor, nas zonas fronteiriças entre essas unidades geoeconômicas, a atração das praças podia sobrepor-se e coexistir, como no caso do comércio do norte cearense que durante o século XIX oscilou entre São Luís, mais próximo, e o Recife, mais absorvente.

Sobre a província do Rio Grande do Norte, Denise Monteiro enfatizou que através do comércio de gado para a Paraíba e Pernambuco - feito por meio de caminhos terrestres que atravessavam o sertão em direção a zona da mata -, emergiram as chamadas *oficinas*, estabelecimentos para a fabricação de charque instaladas próximas à foz dos rios Piranhas-Açu e Apodi-Mossoró, regiões de salinas exploradas desde o século XVII (MONTEIRO, 2012). Segundo a autora, em meados do século XIX, a articulação da economia provincial ao mercado foi determinante para as primeiras tentativas de quebrar o isolamento geográfico da capital, Natal, assim como propiciou a ascensão do porto fluvial de Guarapes como ponto intermediário entre o litoral e as áreas interioranas produtoras de açúcar e algodão.

Em relação à província de Alagoas, no entreposto de Penedo, está localizada a foz do Rio São Francisco, grande elo de comunicação entre as regiões brasileiras da zona da mata, agreste e sertão. (MACHADO, 2002) É importante destacar que o porto do Penedo se consolidou como a segunda maior praça comercial da província de Alagoas e principal entreposto da região que ligava o interior do São Francisco às rotas comerciais da cabotagem. A partir dos anos 1850, Luana Teixeira salientou que o Penedo passou a exercer protagonismo para a consolidação de uma rota do comércio escravo que abrangia uma ampla região as províncias do Norte enfatizando-se o Baixo São Francisco e o Agreste pernambucano que levou certo número de escravos para o Centro-Sul, sobretudo para a Praça do Rio de Janeiro. (TEIXEIRA, 2016)

Mais do que uma conquista de mercado, o estabelecimento da navegação regular entre o Recife e Penedo era uma ideia adventícia, pois o Recife jamais havia realizado a intermediação em larga escala de transações mercantis do médio São Francisco, cujo comércio mais volumoso distribuía-se de Juazeiro à Salvador. Como ressaltaram Evaldo Cabral de Mello e Fernando Machado, o grande entreposto comercial da praça de Salvador, capital da Bahia, permeava as operações mercantis do médio São Francisco, inclusive do sertão pernambucano. (MELLO, 1999, 220; MACHADO, 2002, 21-22)

Como observou Eugene Ridings, além de regularidade da comunicação propiciada pela atuação das empresas de navegação a vapor que atuavam regionalmente, a rivalidade advinda da relações entre as praças comerciais brasileiras foi também alimentada pelo fato de que as companhias de navegação de cabotagem tinham sede nos principais entrepostos e os grupos de interesses econômicos desses entrepostos, às vezes, ameaçavam os portos menores com o cancelamento das escalas caso fosse rescindido certo monopólio de privilégios provinciais. Para Ridings, quanto a outros aspectos da comunicação, "a rivalidade alimentava a preocupação com as escalas, sendo vital para as praças que suas condições fossem iguais às dos entrepostos rivais, caso contrário, as empresas locais seriam prejudicadas" (RIDINGS, 1999, 249).

Em 1793, o *Diccionario da Lingua Portuguesa* mencionava que a palavra *Praça* era consagrada como o corpo dos negociantes da cidade (PEDREIRA, 1995, 770). Os espaços urbanos compreendem caracterizações das mais diversas naturezas. Para Fernand Braudel, a denominação *Praça de Comércio* designa uma maneira de classificar as formas urbanas a partir de suas características econômicas (BRAUDEL, 1970, 435). O caráter econômico do referido termo foi também evidenciado nos estudos de Eugene Ridings sobre a origem e a organização dos grupos de interesses econômicos no Brasil, durante o século XIX. De

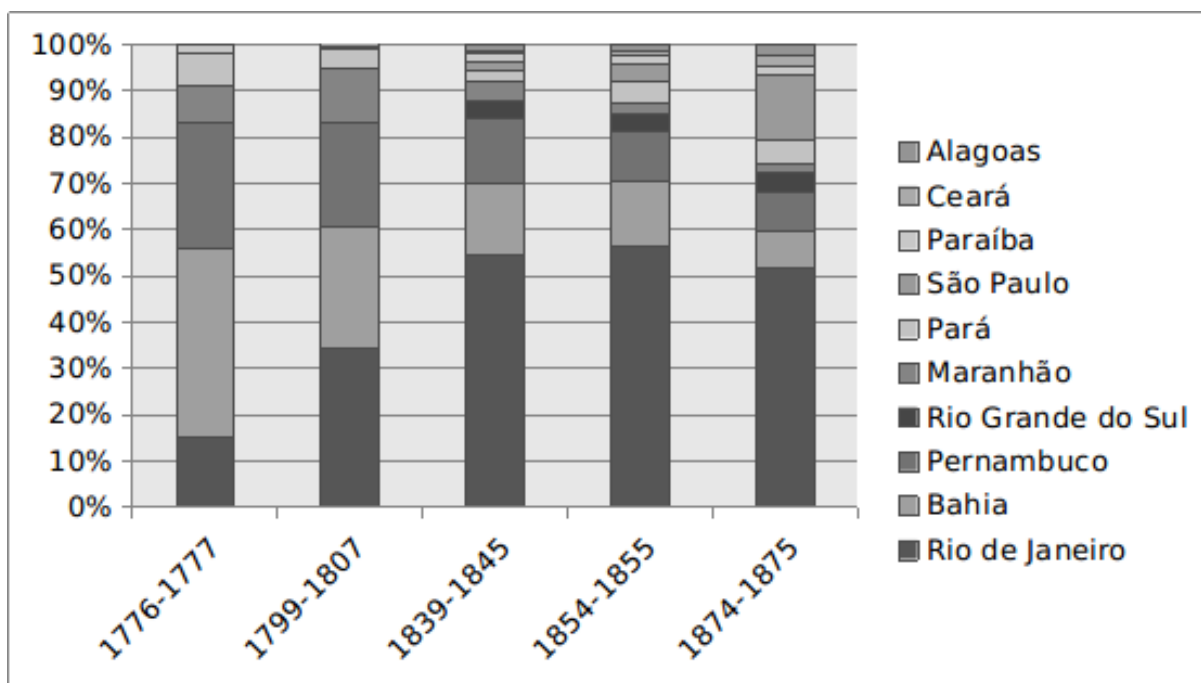
acordo com este autor, o termo *Praça do Comércio* era o nome dado a uma localidade, originalmente a praça central da cidade, local de encontro dos comerciantes e da realização de diversas transações mercantis. A denominação *Praça do Comércio* carregava em seu significado "tanto a representação legal do grupo das pessoas atuantes no comércio, perante o governo, quanto era o nome dado a seu local de reunião". (RIDINGS, 1999,19)

A praça comercial do Recife foi um dos pontos privilegiados do circuito econômico vinculado ao Mundo Atlântico, exercendo a função de entreposto e de protagonismo comercial em relação à área circunvizinha - desde o final do século XVI e ao longo dois séculos seguintes -, prolongando-se, esta função, sob vários aspectos, até o começo do século XX. (MELLO, 1999; MELLO, 2002)

Uma explicação parcial para essa afirmação refere-se à centralização da distribuição de mercadorias importadas, exercida pelos maiores centros urbanos. Até meados da década de 1860, algumas províncias centralizavam boa parte do comércio de mercadorias estrangeiras, sendo as principais praças nessa atividade: Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia, Rio Grande do Sul e São Paulo. 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%. (MARCONDES, 2012, 165)

De acordo com as informações do gráfico 1, Pernambuco esteve entre os três maiores portos de exportação do comércio exterior brasileiro, entre os anos de 1776 a 1875. Tal posição foi mantida inclusive diante da diminuição de sua participação no percentual total das exportações brasileiras, neste mesmo período, como demonstram os dados da tabela. Embora houvesse certa tendência à redução da importância de Pernambuco no comércio exterior, "a sua participação nas trocas (entradas e saídas) de mercadorias entre as províncias cresceu de 10,7% em 1854-55 para 15,6% em 1863-64". (SOARES, 1865: 105)

Fig. 1. Participação dos portos nas exportações brasileiras (em %, 1776-1875)



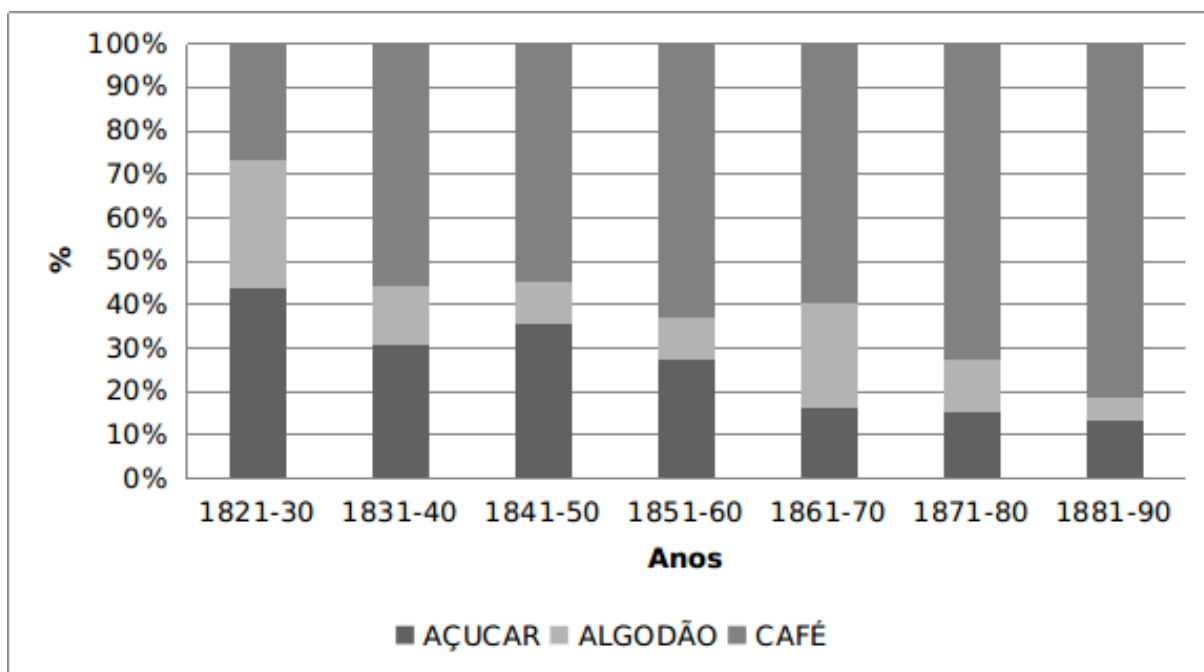
Fonte: MARCONDES, 2005, 33

Como demonstra o Gráfico 1, cresceu também a participação das províncias de São Paulo e Rio Grande do Sul nos percentuais totais das exportações brasileiras nesse período. Destarte, o aumento da participação

de outras províncias do Nordeste nas exportações brasileiras, como Alagoas, Ceará e Paraíba - localidades estas que passaram a exportar sua produção diretamente para o mercado externo, outrora transportada através do porto do Recife - também teve relação com a redução da participação pernambucana no comércio exterior de exportação. (Idem, 109) Tais números também evidenciam o percentual crescente de outros portos nas remessas de produtos para o exterior e a concentração do comércio exterior, sobretudo no Rio de Janeiro.

O período onde se verificou o maior crescimento da participação do porto Rio de Janeiro nas exportações foi entre 1776-1845, quando o percentual aumentou de 15,3% para 53,8%, gráfico 1. Em virtude da intensificação da produção cafeeira no Vale do Paraíba durante as primeiras décadas do século XIX, a navegação de longo curso passou a ser muito mais concentrada no Rio de Janeiro. Como destacaram Maria Cecília Velasco e Cruz e Thiago Mantuano, ao longo do século XIX, e início do XX, o porto do Rio de Janeiro passou a concentrar o maior quantitativo das saídas das exportações, das entradas das importações e a distribuição desta para o mercado interno. (VELASCO E CRUZ, 1999; FONSECA, 2016)

Fig. 2. Valor dos principais produtos brasileiros de exportação em relação as exportações totais, 1821-1881 (porcentagem)



Fonte: EISENBERG, 1977, 31

No gráfico 2, verificamos que a redução do valor percentual da participação do açúcar e algodão acompanhou o crescimento da importância da produção cafeeira no montante das exportações totais. Em alguns períodos, como nos anos 1861-70, a percentagem do algodão foi superior à verificada para o açúcar nos totais das exportações brasileiras. (CANABRAVA, 1984) Vale destacar que depois do período 1851-60, o valor destes dois produtos de exportação não voltou a atingir os patamares médios de participação nos totais exportados anteriormente, até o final do século XIX. Segundo Peter Eisenberg, também foi reduzido a participação brasileira no mercado mundial de açúcar "de 9,3 em 1841 para 5,7 em 1874-75, diminuindo ainda mais posteriormente". (Idem, 47)

No tocante ao comércio exterior, os principais produtos pernambucanos de exportação foram açúcar e algodão, correspondendo, conjuntamente "a cerca de metade das exportações do Brasil na década de 1820 e pouco mais de um quinto na de 1870" (Idem, 108). Como salientou Gadiel Perruci, a concorrência

da produção açucareira antilhana e do açúcar de beterraba fizeram com que esse produto reduzisse sua participação nas exportações brasileiras. Os Estados Unidos, que num primeiro momento se abrem para a produção brasileira, passam, a partir dos anos 1840, a se abastecerem preferencialmente nos mercados de Cuba e Porto Rico. As exportações do Brasil não cessaram, porém, "sua irregularidade e pequena monta evidenciam o lugar secundário que o açúcar passa a exercer no mercado internacional". (PERRUCCI, 1978, 107-108) No caso do algodão, a perda de mercado da produção algodoeira nacional fez com "o Brasil também não conseguiu concorrer com a oferta norte-americana e até mesmo egípcia de algodão". (MARCONDES, 2005, 108)

É importante ressaltar que, no começo do século XIX, a exportação do algodão pernambucano para Portugal foi superior à do Maranhão, centro produtor de destaque durante o século XVIII. Como afirmou Ribeiro Junior, os valores exportados de algodão e açúcar se iguaram em 1800, tendo o algodão suplantado a produção açucareira pernambucana, chegando a ocupar o primeiro lugar da pauta das exportações de Pernambuco, principalmente nos anos 1820. (RIBEIRO JUNIOR, 1980, 240)

Entretanto, é preciso destacar que mesmo diante de uma conjuntura econômica desfavorável em relação à produção açucareira - tanto em termos da diminuição de sua participação nos percentuais dos totais exportados pelo Brasil quanto pela redução dos valores do açúcar no mercado internacional -, cresceu a média anual da produção açucareira em Pernambuco, da década de 1840 até o início do século XX. (EISENBERG, 1977, 44)

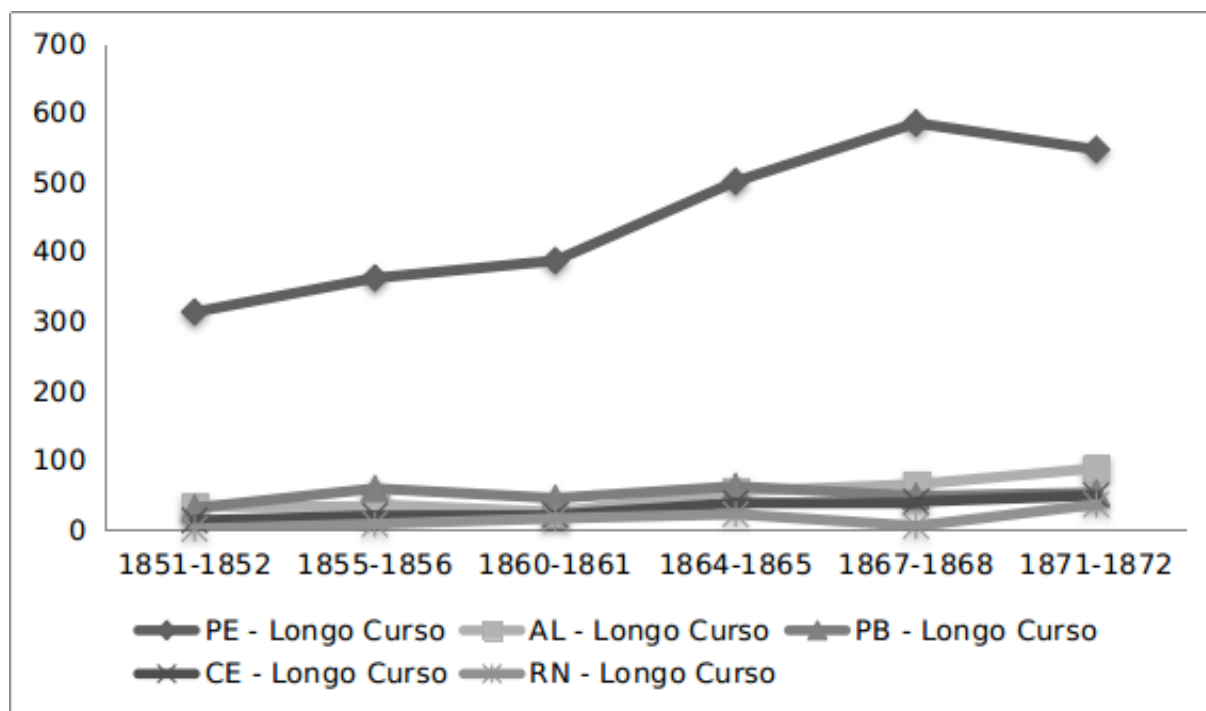
Sobre o contexto internacional dos preços dos principais produtos das exportações pernambucanas, a deterioração acentuada dos preços internacionais do açúcar e do algodão, verificada no início dos anos 1870, pode ter sido influenciada por uma recessão atribuída ao acelerado desenvolvimento da economia mundial nos anos 1850 e 1860. A organização de um sistema mundial de transportes, principalmente os caminhos de terra e a navegação a vapor, que levou a uma deflação persistente e ao cabo de vinte anos reduziria o nível geral de preços, repercutindo inclusive na baixa das taxas de juros e de lucro. (POLANYI, 1980; HOBSBAWN, 1982; LANDES, 1994)

No que se refere à produção algodoeira, o volume do conjunto de algodão exportado pelas províncias de Pernambuco, Alagoas e Paraíba "manteve-se superior às exportações maranhenses de algodão, nos anos 1854-55". (MARCONDES, 2005, 10). Todavia, o dinamismo da produção cotoneira pernambucana não acompanhou o desenvolvimento verificado na produção de açúcar, "já que o valor exportado do primeiro produto consistiu em cerca de um quinto do total do segundo no meado do século XIX". (Idem)

Haja vista os aspectos econômicos e sociais das províncias do Norte, o deslocamento do eixo dinâmico da economia brasileira para a região Centro-Sul do país produziu desigualdades regionais acompanhadas de tensões políticas e mudanças nos espaços socioeconômicos.

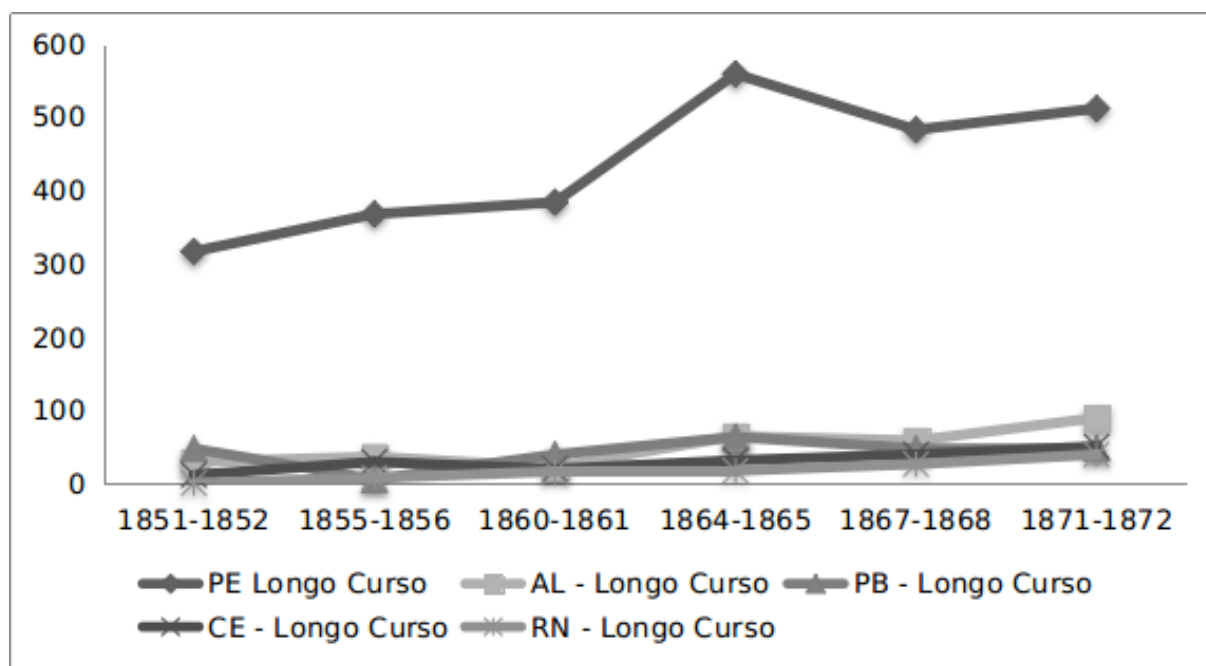
Em termos gerais, entre as modalidades de navegação que constituíram o comércio marítimo, a navegação de longo curso é a modalidade desempenhada pela marinha mercante de alto mar, ou de longo curso, entre portos internacionais. Nesse sentido, tal modalidade de navegação é parte integrante do comércio marítimo brasileiro. Para tentar acompanhar a dinâmica da navegação de longo curso, podemos observar que os gráficos 3 e 4 representam o total e as oscilações dos números das entradas das embarcações de longo curso nas províncias de Pernambuco, Ceará, Paraíba, Alagoas e Rio Grande do Norte, entre os anos 1852-1872.

Fig. 3. Movimento de entradas da navegação de longo curso das províncias de PE, CE, RN, PB e AL



Fonte: BRASIL, Ministério da Fazenda, 1853. (outros anos)

Fig. 4. Movimento de saídas de embarcações da navegação de longo curso nas províncias de PE, CE, PB, RN e AL.



Fonte: BRASIL, Ministério da Fazenda, 1853. (outros anos)

Além disto, a análise dos gráficos 3, possibilitou perceber que, durante todo o período, Pernambuco exerceu uma concentração em relação aos navios de longo curso, abarcando em média 70% dos números totais dessa modalidade de navegação para as cinco províncias. Além disso, o movimento da navegação de longo curso das províncias circunvizinhas também esboçou uma tendência de aumento de sua participação, e conseqüentemente, de sua atuação direta no comércio exterior. Tanto para as entradas quanto para as saídas, as três províncias que apresentaram os maiores movimentos na navegação de longo curso foram: Pernambuco, Alagoas e Paraíba. Vale destacar que de acordo com Renato Marcondes, naquele momento somente 19 portos brasileiros estavam habilitados para o comércio exterior. (2012, 150)

Ainda com relação ao desempenho de todas as províncias nas duas décadas analisadas, o Ceará ampliou sua participação em 170% e o Rio Grande do Norte em cerca de 500%, sendo esse último saltou de 1 embarcação empregada na navegação de longo curso, entre 1851-1852, para 36 embarcações, entre 1871-1872. Para Denise Monteiro Takeya, o desenvolvimento da economia potiguar até meados do século XIX teve na pecuária a atividade economicamente predominante, e não o cultivo da cana de açúcar. Todavia, no período que se estendeu da década de 1850 a 1880, "tanto a cultura da cana-de-açúcar como a do algodão se expandiram tendencialmente, com avanços e recuos, determinados pelos estímulos do mercado externo e pela ocorrência de secas". (TAKEYA, 1987, 65-66)

Se olharmos para as saídas, Gráfico 4, perceberemos que o movimento total das embarcações que partiram dos cinco portos agrega informações importantes, pois a partir dele podemos aduzir o contexto econômico e identificar a situação das exportações no momento analisado. As saídas da navegação de longo curso dizem respeito as exportações diretas de produtos e mercadorias.

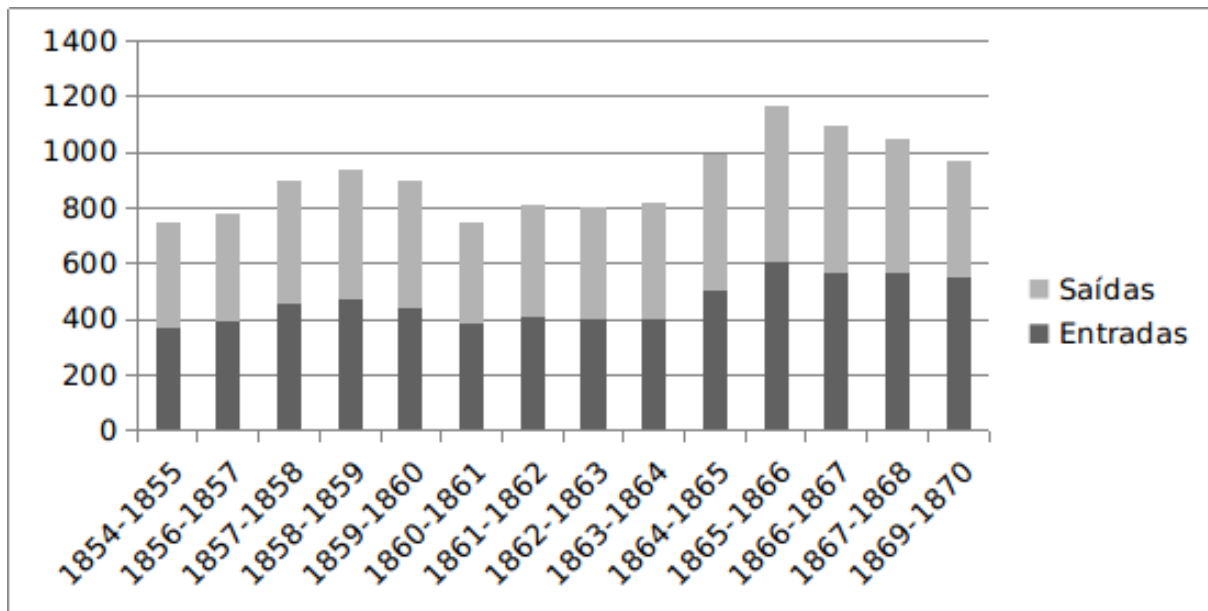
Na conjuntura de expansão econômica da economia brasileira nos anos pós-1850 com as inversões oriundas da abolição do comércio escravo - mais embarcações deixaram as províncias, que aumentou o total das saídas de embarcações de longo curso em de 20%_ Gráfico 4. No período seguinte, o total das saídas de embarcações de longo curso cresceu cerca de 50%, e assim coincidiu com o aumento da participação do valor do algodão na pauta de exportação de Pernambuco verificada no período entre 1860-1866. Cabe destacar que conforme foi ressaltado por outros autores, a conjuntura da Guerra da Secessão, que prejudicou sobremaneira a produção estadunidense de algodão, estimulou também a produção algodoeira pernambucana e o aumento do preço do produto no mercado internacional.

Esses números corroboram para confirmar a assertiva de que na segunda metade do século XIX houve um movimento de provincialização do comércio regional nas províncias do Norte do Brasil, por meio do qual os polos comerciais locais tiveram maior autonomia frente às tradicionais praças de comércio. Nesse sentido, Evaldo Cabral de Mello também destacou que nas províncias do Norte, a partir dos anos 1850, esses entrepostos locais buscaram "provincializar" seu comércio, isto é, garantir às praças de suas respectivas capitais a exportação dos gêneros produzidos no seu *hinterland* e a importação dos produtos estrangeiros por eles consumidos, através da ampliação do comércio exterior sem a intermediação das grandes praças de comércio regionais (MELLO, 1999, 221). Sobre esse tema, constatou o autor que foi:

A dada altura, já se faz sentir os efeitos do sistema de ferrovias, iniciado nos anos quarenta, e mais, já repercutiam os efeitos do processo de provincialização do comércio regional, mediante o qual o Ceará, o Rio Grande do Norte, a Paraíba e as Alagoas haviam começado a dispensar a tutela recifense em favor de relações diretas com o exterior. Mesmo assim, a cabotagem ainda transportava mais de dois quintos do volume dos dois principais produtos de exportação: o açúcar e o algodão. (Idem, 182)

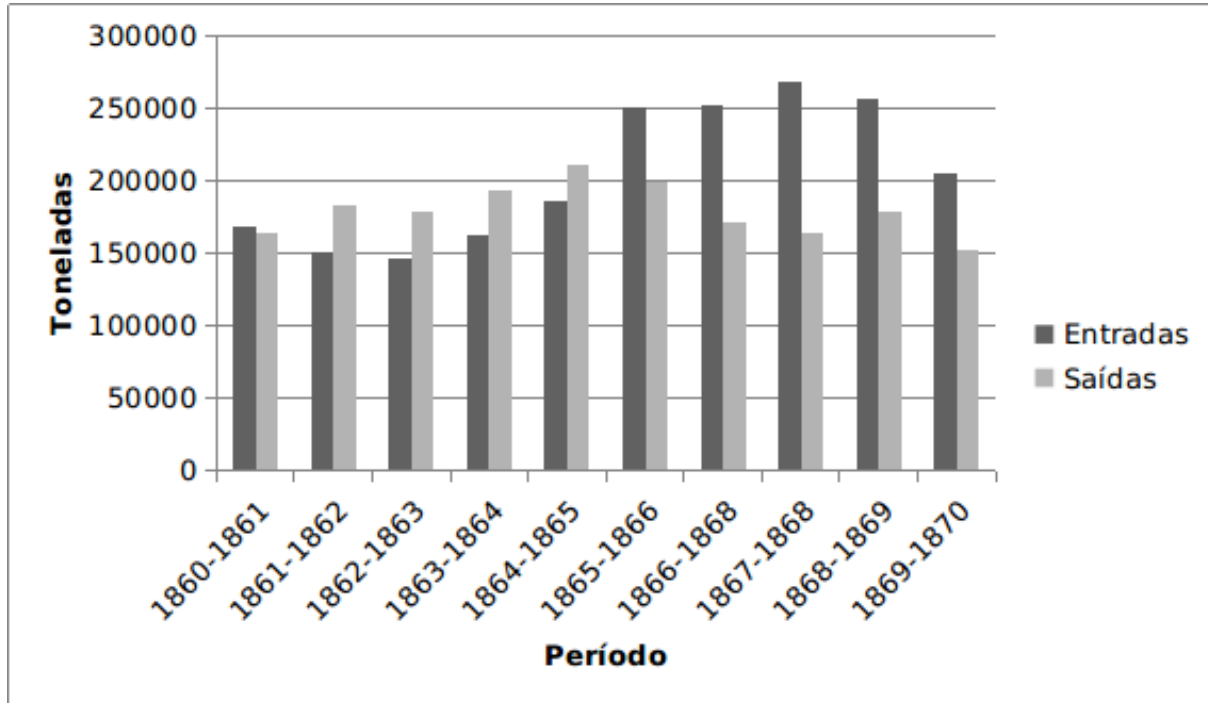
A fim de melhor detalhar o movimento da navegação de longo curso em Pernambuco, utilizamos os dados da província de Pernambuco, isoladamente. Sobre os gráficos 5 e 6, deve-se ressaltar que quantitativamente, as entradas e saídas dessa modalidade variam de acordo com os contextos, sendo o total do movimento de entradas superior ao movimento de saídas, o que insinua uma maior demanda do consumo local por mercadorias.

Fig. 5. Movimento geral da navegação de longo curso em Pernambuco, em nº de embarcações (1853-1870)



Fonte: BRASIL, Ministério da Fazenda, 1854. (outros anos)

Fig. 6. Movimento geral da navegação de longo curso em Pernambuco, em toneladas (1860-1870)



Fonte: BRASIL, Ministério da Fazenda, 1861. (outros anos)

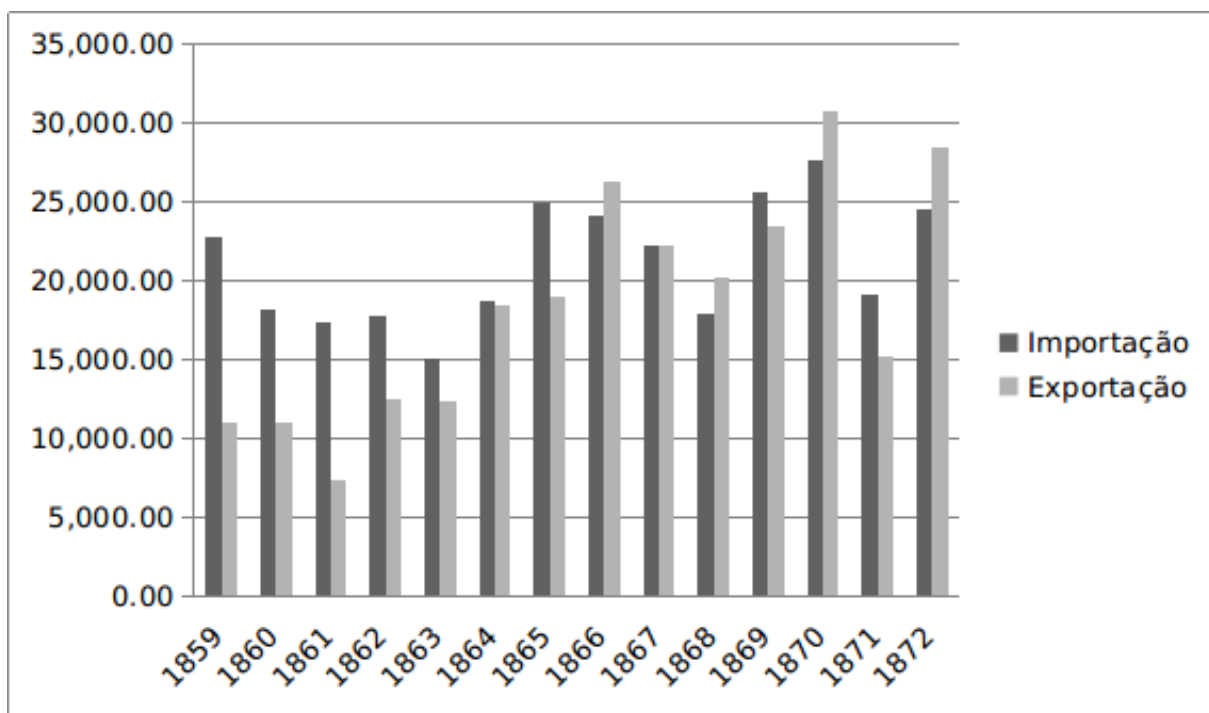
Se compararmos a tonelagem dos navios, Gráfico 6, com os anos de maior incidência do movimento de embarcações, Gráfico 5, veremos que não há equivalência entre o maior volume de tonelagem e o total de

entradas e saídas. A tonelage tem relação com a lotação e o quantitativo de carga transportada pela navegação de longo curso, e não com o numero de embarcações trafegadas. O gráfico 6 ressalta que a tonelage das embarcações em saídas foi ascendente entre 1860-1865, já para as entradas, a tendência se demonstrou crescimento entre 1866 e 1869.

Assim, percebemos que os totais das entradas e saídas nem sempre coincidiram numericamente. Quando as entradas da navegação de longo são numericamente maiores do que as saídas, podemos presumir que haja também uma maior incidência das importações e um mercado consumidor mais aquecido. Desse modo, no que se refere ao comércio exterior de importação, Vamireh Chacon destacou que Pernambuco apresentou volume de produtos importados superior aos dos gêneros exportados, durante boa parte do século XIX. (CHACON, 1985) Os dados estatísticos produzidos pela Associação Comercial de Pernambuco confirmam esta assertiva. A província pernambucana teria apresentado uma receita deficitária do comércio exterior, entre os anos 1842-45, importando "nestes últimos três anos, um capital de 24.7667:479\$644, contra apenas 12.441:045\$004 exportados, ostentando um balança negativo de 12.226:434\$640". (Diário de Pernambuco, 25/09/1845, 1)

Conforme os dados do Gráfico 7, tal tendência deficitária da balança comercial manteve-se em relação ao comércio exterior, na província de Pernambuco, entre os anos 1859-1872. Durante todo o período, a receita das importações foi superior ao quantitativo das exportações. Entretanto, entre 1866-68, essa tendência se inverte, assim como nos anos de 1870 e 1872.

Fig. 7. Receitas da Exportação e Importação de Pernambuco, 1859-72 (mil réis, \$000)

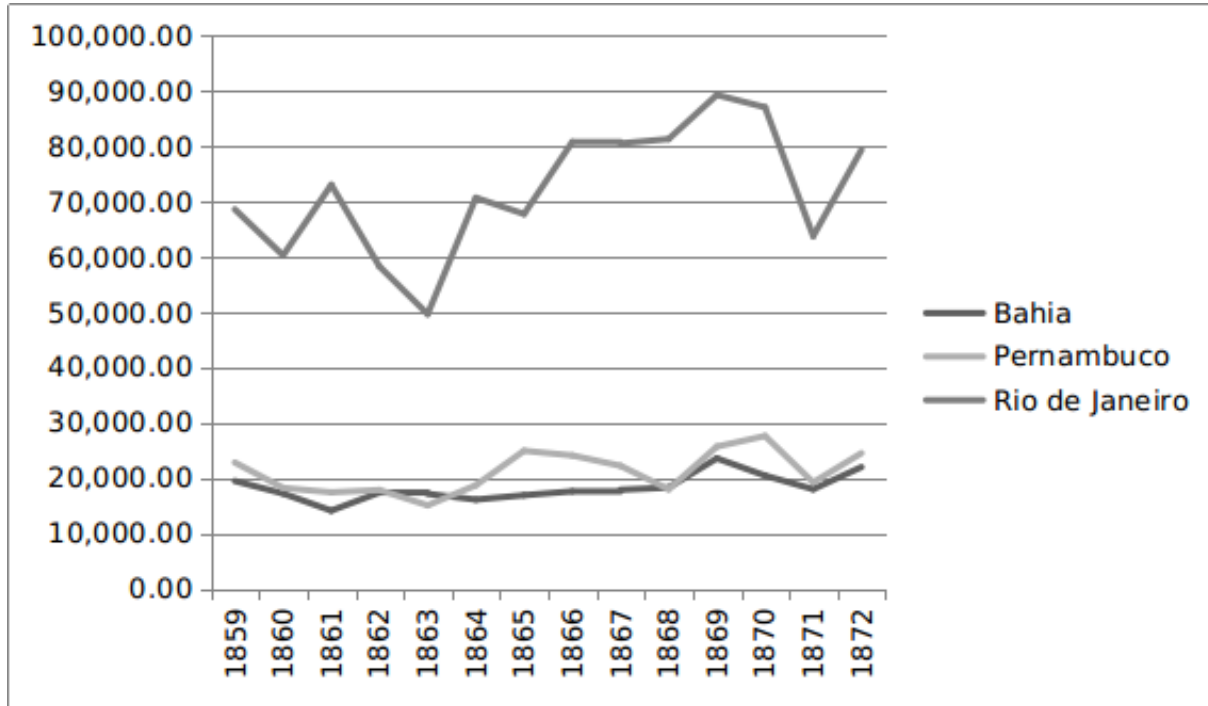


Fonte: BRASIL, Ministério da Fazenda, 1860. (outros anos)

É importante mencionar que Pernambuco já despontava no quadro de rendimento das importações arrecadadas nas Alfândegas do Império no final da década de 1840, quando ocupou a segunda posição das receitas dos rendimentos provinciais entre 1849-50. (BRASIL, MINISTÉRIO DA FAZENDA, 1851, N.35) Nos anos 1847-1851, Bahia e Pernambuco oscilaram entre o segundo e terceiro maior mercado importador no comércio exterior brasileiro, sendo a primeira posição da província do Rio de Janeiro. Tal situação manteve-se nos anos 1874-75 quando Pernambuco ocupava o segundo lugar no comércio exterior

de importação entre as províncias brasileiras (MARCONDES, 2005, 74). Como verificamos no gráfico 8, entre as três maiores receitas de importação, a província de Pernambuco possuía a segunda maior arrecadação também entre os anos 1859-72.

Fig. 8. Receitas das Importações de Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro 1859-72 (mil réis, \$000)



Fonte: BRASIL, Ministério da Fazenda, 1860. (outros anos)

De acordo com Sebastião Soares, se tomarmos como referência o comércio exterior de importação no Brasil, percebe-se que o país importou principalmente "tecidos de algodão, lã, linho e seda, que, perfizeram pouco mais de quatro décimos do total importado entre 1869 e 1873". (SOARES, 1883, 52) Esse autor ainda verificou que "as carnes e peixes corresponderam a cerca de um décimo das importações e as bebidas espirituosas ao redor de oito por cento", além de outros produtos, "como legumes, fármacos, artefatos de couro, carvão, ferro e aço totalizaram, cada um, menos de cinco por cento do total adquirido no exterior". (Idem)

Os produtos estrangeiros importados revelaram-se importantes para a dinâmica das trocas comerciais internas (locais e interprovinciais), em função da distribuição destas mercadorias do porto do Recife para outros entrepostos comerciais regionais, integrados, desta maneira, ao comércio exterior de importação. Destarte, sobre os principais entrepostos comerciais brasileiros no século XIX, a função de distribuição dos produtos estrangeiros importados experimentada por uma localidade estimulou o encaminhamento das remessas ao exterior e, no sentido contrário, "a redistribuição de produtos importados garantiu a escala necessária principalmente para o comércio exterior" (DOURADO, 2015, 68). Deste modo, o comércio exterior (importação e exportação) e o comércio interprovincial mostraram-se como estruturas interligadas e interdependentes numa determinada realidade econômica.

A navegação de cabotagem é a modalidade da navegação que operacionaliza boa parte dos circuitos do comércio interprovincial, através das trocas do mercado interno. Por sua vez, a navegação de cabotagem pode ser dividida em pequena cabotagem, ou navegação costeira, e a grande cabotagem. A pequena cabotagem desenvolve-se apenas entre os portos marítimos ou fluviais de uma mesma província. Vale destacar que a navegação costeira raramente compôs as estatísticas do Império. Diferentemente da grande

cabotagem, que esteve detalhada nos mapas anuais do Ministério da Fazenda representando a contrapartida da navegação de longo curso.

Concordando com Evaldo Cabral de Mello, a navegação de cabotagem foi um dos principais meios de transporte e circulação entre as capitanias no período colonial, posteriormente, províncias brasileiras no Império. (MELLO, 2002) Como destacou Renato Marcondes, o estudo das características do mercado brasileiro por meio de uma investigação do comércio de cabotagem é revelador de aspectos específicos tanto do comércio exterior quanto das trocas interprovíncias, em razão da variedade de espécies e formas da produção e das particularidades da própria população, além de colaborar para suprir a necessidade de melhor analisar a importância econômica das províncias e regiões brasileiras. (MARCONDES, 2012)

No caso da economia pernambucana e das províncias circunvizinhas, as mesmas pautaram boa parte da sua economia na produção açucareira, sendo esse o principal item da pauta de exportação transportado pela navegação de longo curso, sobretudo nas saídas para o mercado externo, conforme foi visto anteriormente. Todavia, na navegação de cabotagem, o açúcar foi amplamente transportado das províncias circunvizinhas em direção a Pernambuco, que redistribuía a produção açucareira para o mercado externo. De modo inverso, porém, complementar, a navegação de cabotagem escoava a produção local para o mercado interno, via o comércio interprovincial,

Peter Eisenberg atribuiu o aumento regular no volume da produção açucareira no século XIX ao "crescimento populacional da América do Norte, da Europa e da elasticidade dos preços da demanda" (EISENBERG, 1977, 41). Todavia, é preciso ressaltar que de acordo com Perruci, tal produto teria apresentado destinos distintos e uma mudança significativa, pois os tradicionais produtos pernambucanos de exportação para o estrangeiro transformaram-se em bens de consumo interno. (PERRUCCI, 1978, 109)

A partir dos dados fornecidos por Marcondes para o ano financeiro 1872-73, estima-se que "Pernambuco comercializou no mercado interno, 69,3% da produção local de açúcar e 53% da de aguardente". (MARCONDES, 2005 111) Os destinos mais frequentes destes produtos no comércio interprovincial foram o Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro, que receberam 63,2% e 22,5%, respectivamente, do açúcar comercializado por Pernambuco internamente. (Idem) O reordenamento da oferta dos produtos pernambucanos para o mercado interprovincial, precipitada a partir da desvalorização dos preços internacionais do açúcar, coincidiu com uma fase de incremento da produção local desse gênero.

É importante salientar que a pecuária também foi uma importante atividade econômica na província de Pernambuco e nas áreas circunvizinhas. Mesmo assim, foi intensa a importação de carne para a região. De acordo com Sebastião Soares, a importação pernambucana de charque atingiu valores expressivos, cerca de aproximadamente cinco mil contos, em 1872-73, boa parte oriunda do Rio Grande do Sul. (SOARES, 1884, 42-43) Além do charque, outros produtos de grande incidência entre as importações foram sebo e velas. (MARCONDES, 2005, 112) Entretanto, Pernambuco foi um dos maiores fornecedores de couros e peles no mercado interno, auferindo uma receita de mais de setecentos contos de réis, ficando apenas atrás da gigantesca produção gaúcha desses itens. Enfatizando o dinamismo do mercado consumidor em Pernambuco, Marcondes salientou também que, no início da década de 1870, a província pernambucana despontou como o segundo mercado consumidor interno de café, sendo o Rio de Janeiro o primeiro.

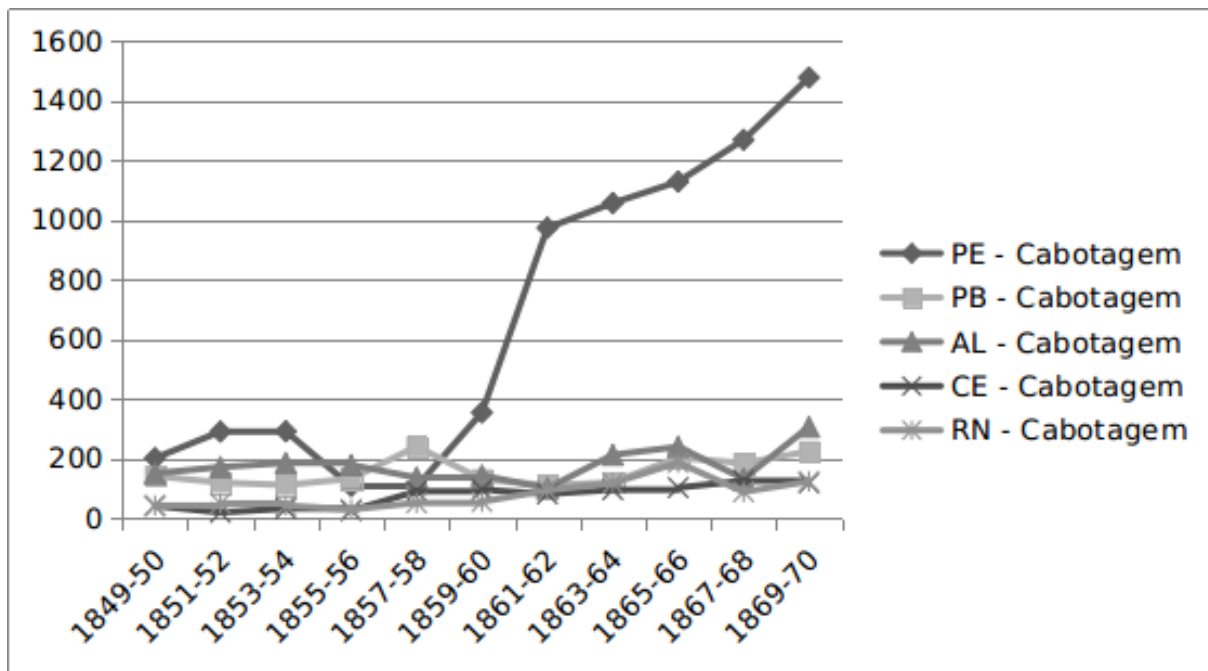
Para melhor esclarecer essas questões, foram observadas algumas características do movimento de entradas e saídas de embarcações da grande cabotagem em Pernambuco. Os mapas da navegação de cabotagem em todo o Império, mais uma vez oferecem os quantitativos de entradas e saídas de embarcações dos principais portos brasileiros. As entradas da navegação de cabotagem representam o que cada província importou das demais províncias, ao passo que as saídas indicam o que cada província exportou para dentro do Império.

Os gráficos 9 e 10 representam o movimento das entradas e saídas da navegação de cabotagem das províncias de Pernambuco, Alagoas, Paraíba, Ceará e Rio Grande do Norte, entre os anos 1849-1871. Analisando o movimento geral de embarcações nas cinco províncias, percebemos que ao contrário da navegação de longo curso, a participação das províncias na navegação de cabotagem nesse período foi menos concentrada em portos específicos. Todavia, e de modo semelhante ao observado na navegação de

longo curso, os três portos com os maiores quantitativos de embarcações foram: Pernambuco, Paraíba e Alagoas.

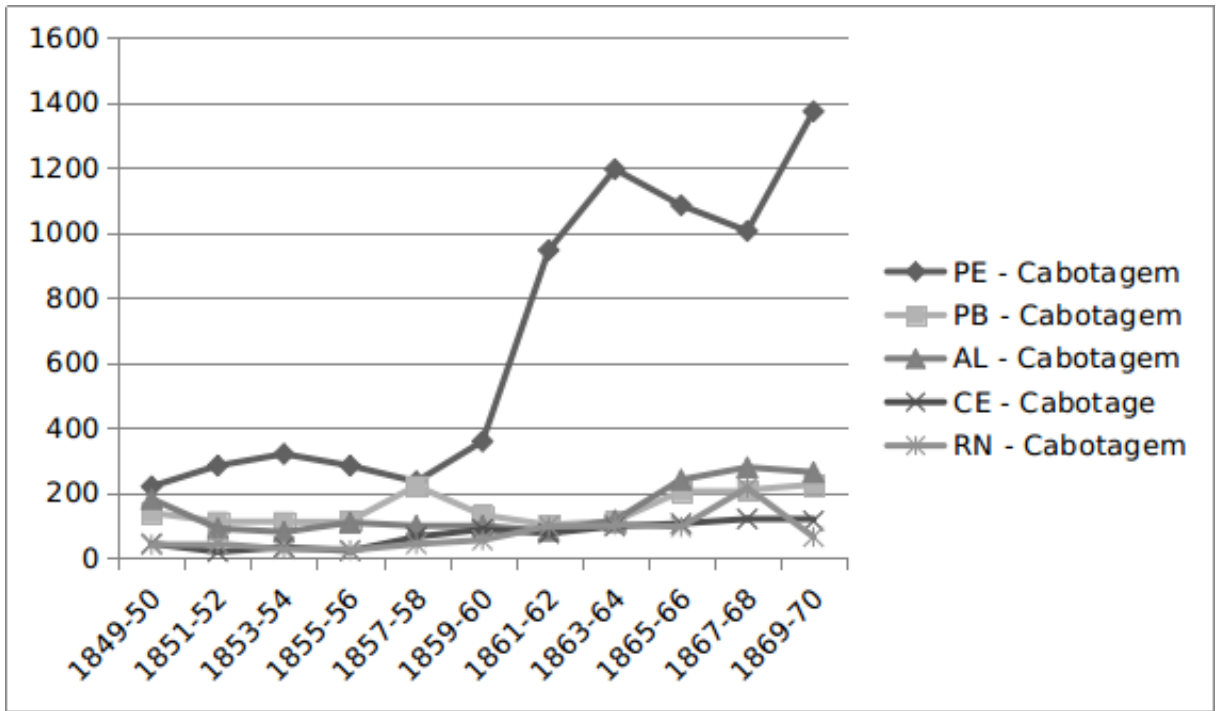
Conforme demonstra o gráfico 9, os números das entradas da navegação de cabotagem da Paraíba cresceram 58% entre 1849-59, quando tiveram uma queda acentuada entre 1860-62, retomando novamente o percentual de crescimento em 1865-70. Alagoas esboçou um crescimento constante de 50% ao longo do período verificado, com exceção dos anos 186-1864. Cabe destacar ainda que as províncias do Rio Grande do Norte e Ceará ampliaram os totais de entradas da navegação de cabotagem em mais de 100%. Além disso, sobre essa última província, devemos salientar que até 1851, quando foi extinta a Alfândega do Aracaty, o Ceará contava com duas alfândegas, uma no Aracaty e outra em Fortaleza. (BRASIL, 1851, 349) Nos gráficos 9 e 10 percebemos também que entre o exercício 1849-50 e 1851-52 houve um decréscimo de 55% para as entradas e 59% para as saídas. O gráfico 10 indica o total das saídas das embarcações, no qual, basicamente todos os percentuais acima se mantêm, com exceção do Rio Grande do Norte, cujas saídas aumentaram menos da metade do crescimento manifestado pelas entradas de embarcações nessa província.

Fig. 9. Movimento de entrada da grande cabotagem nas províncias de PE, PB, AL, CE, RN, entre os anos 1849-1871



Fonte: BRASIL, Ministério da Fazenda, 1851. (outros anos)

Fig. 10. Movimento de saídas da grande cabotagem nas províncias de PE, PB, AL, CE, RN, entre os anos 1849-1871



Fonte: BRASIL, Ministério da Fazenda, 1851. (outros anos)

Em relação aos totais da navegação de cabotagem da província de Pernambuco podemos destacar que o menor quantitativo de entradas de navios foi verificado entre 1855-56, com uma diminuição de mais de 100% em relação aos anos anteriores. Entre esses anos, as entradas corresponderam a cerca de 30% do movimento total de cabotagem em Pernambuco, o que constituiu uma redução drástica, já que a média verificada para todo o período foi 50% (Gráfico 9). Sobre o contexto em questão, cabe salientar que foi um momento difícil para o comércio e a navegação na província, em virtude da epidemia de cólera que assolou Pernambuco e boa parte das províncias do Norte nesse período. (FARIAS, 2007) Marcos Sampaio destacou os efeitos danosos dessa epidemia para o comércio da Bahia, que interrompeu um período de crescimento da economia bahiana que vinha ocorrendo desde a implantação da Tarifa Alves Branco e que havia sido reforçado pelo fim do tráfico negro. (SAMPAIO, 2006, 116)

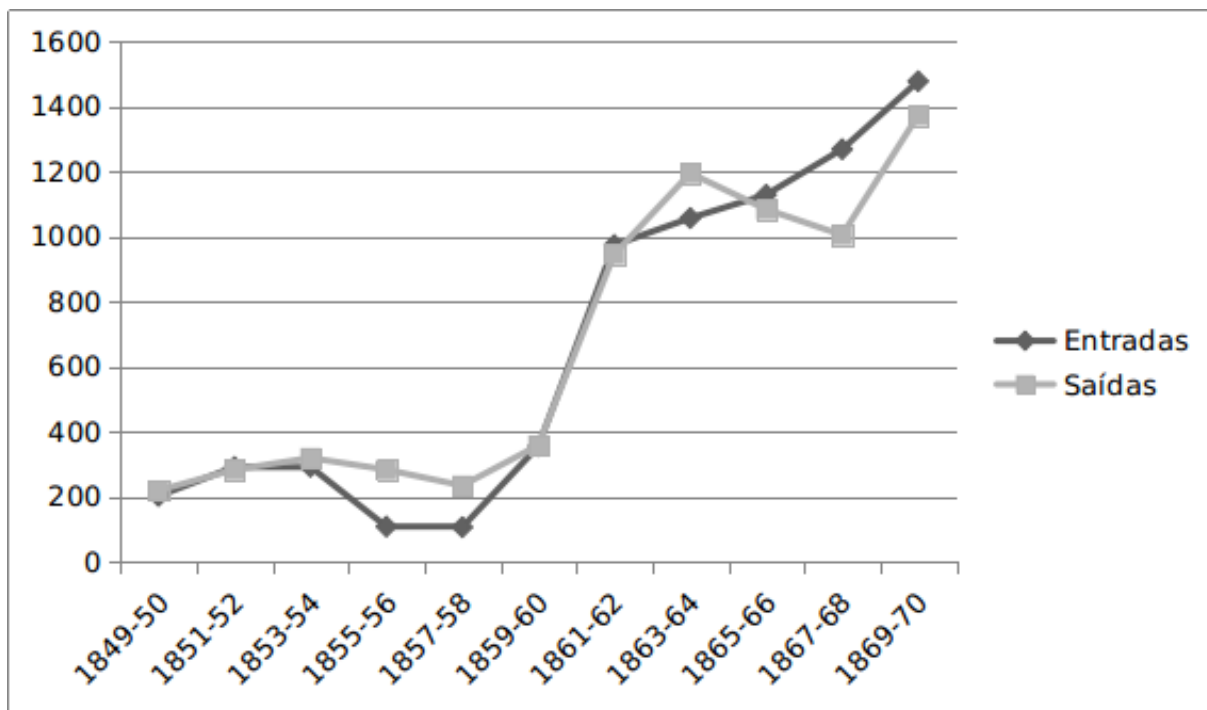
Além disso, cabe destacar que em ambos os gráficos o movimento das entradas e saídas da província de Pernambuco foi ascendente a partir de 1857-1858, em termos gerais. Nesse período foi consolidado na província um importante empreendimento de navegação de cabotagem, a Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor, empresa criada originalmente para promover a navegação entre os portos de Maceió e Fortaleza, porém, que vivenciou uma constante ampliação da sua área de navegação a partir dos anos 1860, permanecendo em atividade até 1908, quando foi incorporada pela Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro. (DOURADO, 2015, 118)

Ainda em relação aos gráficos, exceto nos exercícios 1855-56 e 1857-58, a quantidade de entradas da cabotagem foi sempre maior do que as saídas, o que significa dizer que as embarcações originárias dos portos do Império ingressaram mais a Pernambuco do que dele partiram. No período 1850-1854, as entradas das embarcações em Pernambuco cresceram 45%. Após esse crescimento, no período seguinte diminuíram de 291, no exercício 1853-54, para respectivamente 107 e 105 embarcações, em 1855-65 e 1857-58. No quadriênio 1858- 62 saltaram de 357 navios que ingressaram a Pernambuco para 945 navios em 1863-64.

A queda experimentada em cerca de 20 % no exercício 1865-66 foi seguida por um aumento de 35% nos números de entradas em Pernambuco, em 1869-70. Para os totais das saídas de embarcações oriundas de Pernambuco, percebemos um crescimento de aproximadamente 50% entre 1850-54, seguido por um recuo de um terço dos totais entre 1855-56, para nos anos seguintes, nos quais aumentaram mais de 200% entre 1858 e 1870, de um total de 233 para 1.372 embarcações saídas da província pernambucana.

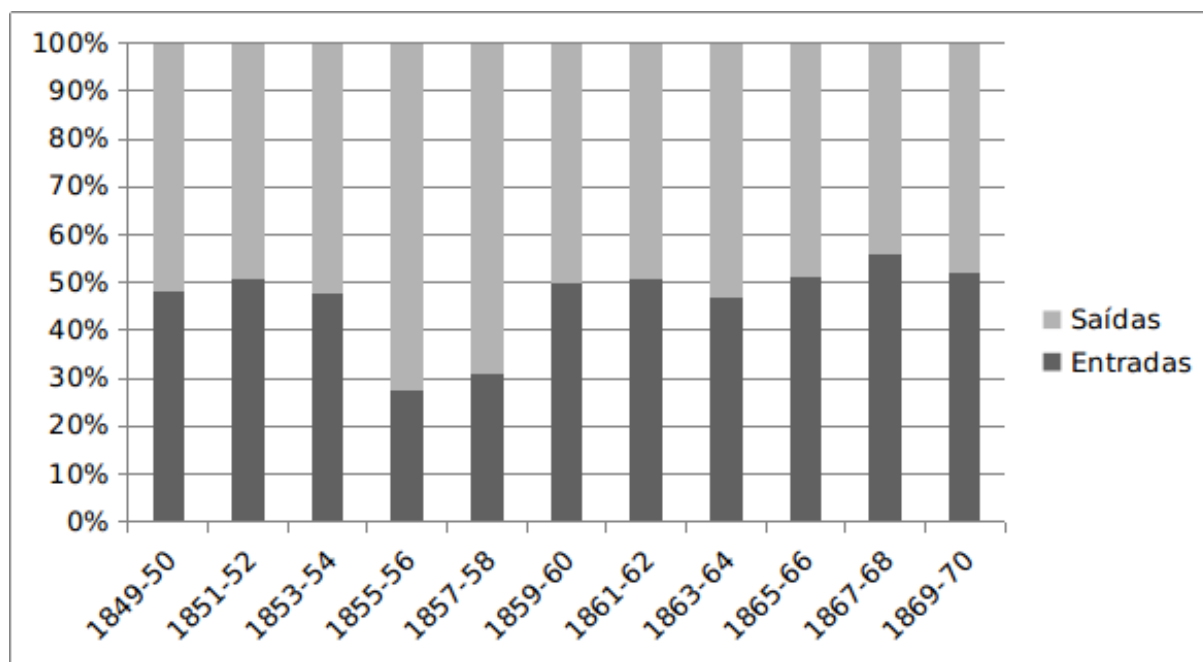
Outro período que chama atenção foi 1860-1865, quando ocorreu um pico de crescimento de aproximadamente 100% do movimento geral da navegação de cabotagem na província de Pernambuco, em relação aos períodos anteriores, seguido por um declínio e uma nova ascensão das entradas e saídas entre 1867-1870 — Gráficos 11 e 12. O aumento das saídas da cabotagem pode ter sido acompanhado por um aumento da demanda das províncias brasileiras do Centro-Sul por gêneros alimentícios e produtos agrícolas, em virtude dos conflitos na bacia Platina, envolvendo a Guerra do Paraguai. O incremento da demanda do comércio interno é outro fator que possivelmente teve impacto nas saídas verificadas nesse período. Em relação ao aumento das entradas da navegação de cabotagem, tal fato pode ser indicativo de que houve um incremento da demanda local por produtos e mercadorias provenientes do comércio interprovincial.

Fig. 11. Movimento geral da grande cabotagem na província de Pernambuco, 1849-1870



Fonte: BRASIL, Ministério da Fazenda, 1851. (outros anos)

Fig. 12. Movimento geral da grande cabotagem em Pernambuco, em porcentagem, 1849-1870



Fonte: Idem

Vale destacar que entre 1860-66, foram revogadas algumas das restrições à participação de embarcações estrangeiras na navegação de cabotagem brasileira. A navegação interprovincial de cabotagem foi um privilégio exclusivo da marinha mercante nacional até a aprovação do decreto nº 3631 de 27 de março de 1866, que permitiu por um ano a atuação de navios estrangeiros nessa modalidade de navegação. Tal decreto, que teve a participação ativa do deputado alagoano do partido liberal Aureliano Candido Tavares Bastos, foi reeditado nos anos seguintes. (PONTES, 1975) Os críticos do monopólio nacional da cabotagem reforçavam que a referida proibição produzia privilégios, mantendo os fretes por tonelada mais elevados do que no comércio exterior. (GOULARTI FILHO, 2010) Desse modo, o significativo aumento do movimento geral da navegação de cabotagem em Pernambuco, no mencionado período, pode insinuar que tal aumento teve relação com a abertura da navegação de cabotagem brasileira.

Alessandro Gomes, em estudo sobre a evolução das docas de comércio do Recife após o Regulamento da Alfândega de 1860, salientou que "o fim do monopólio nacional da navegação de cabotagem acabou com diversos privilégios de pouco armadores nacionais, sobretudo do Rio de Janeiro e teve consequência direta na redução dos fretes". (GOMES, 2016, 106) A diretoria da Associação Comercial de Pernambuco lembrou que antes "uma arroba de açúcar transportada da Bahia para o Rio de Janeiro pagava de frete mais do duplo do que pagaria do Rio de Janeiro para Liverpool". (Idem)

A questão do alto preço dos fretes pagos pelo comércio de cabotagem foi um dos temas abordados em 1863 no relatório sobre a navegação de cabotagem apresentado ao ministro da Fazenda pelo subdiretor das Rendas Públicas do Tesouro Nacional, Dr. José Mauricio Fernandes de Barros. Entre as informações sobre os fretes de cabotagem comparados com os da navegação de longo curso, o relatório menciona o inconveniente dos preços dos primeiros, pois:

"o frete da cabotagem, tanto grande como pequena, é exorbitante comparado com o preço do frete de longo curso, mas isso deve-se explicar em parte pelo custeio mais elevado dos navios nacionais, e em parte pela falta de permuta, por que em geral só uma viagem é produtiva, sendo a outra em lastro, ou com pouca carga que as despesas absorvem mais do que o produto do frete". (BRASIL, MINISTÉRIO DA FAZENDA, 1864, A-I)

Vale salientar que desde o período joanino, a navegação de cabotagem era um privilégio nacional, sendo proibida a presença de estrangeiros nesse comércio, como consta nos Tratados de Comércio e Navegação com a Grã-Bretanha de 1810. A proibição foi reafirmada por meio dos Regulamentos das Alfândegas do Império e pelo Regulamento das Mesa de Rendas da Corte, Bahia e Pernambuco. O decreto de 30 de maio de 1836, no capítulo XI, 'Da Navegação de Cabotagem dos gêneros do país', ordenava que o embarque de gêneros de produção nacional, em qualquer porto do Império, para serem transportados de barra fora para outro porto nacional, só era permitido em barco nacional. (BRASIL, 1861, 34) Já o decreto de 22 de junho de 1836 que estabeleceu o 'Regulamento das Alfândegas do Império determinou que os gêneros e mercadorias de produção, nacional, além dos gêneros estrangeiros, que já tenham sido despachados para consumo em alguma das Alfândegas do Império, só poderão ser importados de uns em outros portos dele em barcos brasileiros. (BRASIL, 1836, 100) Por sua vez, o artigo 308 completava que "só serão qualificados brasileiros os barcos construídos no Império e os cascos estrangeiros que já se acham como propriedade brasileira, cujo proprietário e comandante forem cidadãos brasileiros". (Idem)

A exclusividade do comércio de cabotagem refletia-se desde o registro do navio até a questão da propriedade. Segundo o Código Comercial brasileiro de 1850, uma embarcação só usufruía dos favores e privilégios da navegação brasileira se pertencesse aos súditos do Império e dela não participar nenhum estrangeiro. Ao passo que todo cidadão nascido no Brasil poderia adquiri-la, apenas quem fosse negociante poderia armar o navio e expedir documentos. (BRASIL, 1862, 100-102) Essas proibições mantiveram-se, grosso modo, até meados dos anos 1860, quando uma série de monopólios comerciais passaram a ser revistos pelo governo imperial.

Dois anos após a abertura da navegação de cabotagem, o relatório do Ministério da Fazenda informou que a abertura da navegação havia sido prorrogada por mais um ano pela aprovação do decreto nº 4285 de 5 de dezembro de 1868. (BRASIL, 1868, 604). Ademais, analisando a repercussão da abertura da navegação no movimento geral da cabotagem, mencionou que foram poucos os navios estrangeiros que haviam participado do comércio de cabotagem. No caso da província de Pernambuco, por exemplo, "desde maio até dezembro de 1868, 191 embarcações estrangeiras, sendo 4 vapores com 4.544 toneladas e 187 navios a vela com 44.934 toneladas". O relatório ainda menciona que nesse mesmo período o porto do Recife apresentou uma movimentação de 2.259 embarcações (entradas e saídas), com 238.719 toneladas. (BRASIL, Ministério da Fazenda, 1869, 48)

Sobre a generalização dos vapores na navegação de cabotagem, cabe salientar que seguindo uma tendência mundial, a participação dos vapores no transporte de carga cresceu a partir do meado do século XIX, principalmente após a década de 1860. (MILNE, 2000, 22) Informações publicadas por Sebastião Ferreira Soares, e trabalhadas por Renato Marcondes, para o comércio marítimo brasileiro revelaram que as embarcações a vela ainda compreendiam 71,4% do total, entre 1870-73, entretanto, nesses anos, os vapores representavam, aproximadamente, 66,2% da tonelagem. (MARCONDES, 2012, 151). Esses números evidenciam que já na década de 1870, a maioria das trocas do comércio marítimo foi feita em navios a vapor. Nesses anos, cada vapor deslocou, em média, um peso superior mais de 10 vezes a uma vela. (Idem)

Além disso, no início da década de 1870, quase dois terços da cabotagem brasileira já era realizada por meio de embarcações a vapor. Com relação ao período inicial de generalização dos navios a vapor no Brasil, podemos afirmar que apesar do protagonismo regional exercido em relação ao comércio marítimo, a província de Pernambuco iniciou tardiamente a implantação da base técnica do vapor na navegação de cabotagem.

Considerações finais

O comércio marítimo representou o principal meio de transporte e circulação das mercadorias entre as capitânicas, posteriormente províncias brasileiras. A navegação a vapor desenvolveu-se no Brasil, ao longo do século XIX, contribuindo para modernizar as estruturas da sua economia e dinamizá-la. A modernização e a dinamização das estruturas econômicas brasileiras, ao longo do século XIX, conheceu na navegação a

vapor um elemento de contribuição para a prossecução de tal fenômeno. O estímulo à modernização dos transportes, com a expansão do sistema de navegação a vapor, contribuiu intensamente para o desenvolvimento econômico e integração das regiões que usufruíram deste serviço.

Tal estímulo às atividades econômicas urbanas não teria sido circunscrito à região Centro-Sul do país. A praça comercial do Recife foi um dos pontos privilegiados do circuito econômico vinculado ao Mundo Atlântico, exercendo a função de entreposto e a dominação comercial em relação a área circunvizinha - desde o final do século XVI e ao longo dos dois séculos seguintes -, prolongando-se, esta função, sob vários aspectos, até o começo do século XX. Uma explicação parcial para essa afirmação refere-se à centralização da distribuição de mercadorias importadas, exercida pelos maiores centros urbanos. Até meados da década de 1860, algumas províncias centralizavam boa parte do comércio de mercadorias estrangeiras, sendo as principais praças nessa atividade: Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia, Rio Grande do Sul e São Paulo.

No decorrer do século XIX, o Recife manteve-se como um dos setores econômicos mais atuantes no esquema de distribuição e abastecimento regional do Brasil Império, responsável pelo transporte de cargas, passageiros e mercadorias para as províncias limítrofes. A investigação sobre a navegação de longo curso e de cabotagem na província de Pernambuco pretendeu contribuir para a ampliação do entendimento das relações socioeconômicas estabelecidas no espaço regional - circunscrito por sua área de atuação - como também, destas mesmas relações em uma configuração espacial mais abrangente.

Referências Bibliográficas e fontes

BRASIL, Coleção dos Mapas Estatísticos do Comércio e da Navegação do Império do Brasil com suas províncias e países estrangeiros no ano financeiro 1849-1850, Rio de Janeiro, Typografia Nacional, 1855. Paginação irregular

BRASIL, Decreto nº856 de 11 de novembro de 1851. Extingue a Alfândega do Aracaty na Província do Ceará. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1851.

BRASIL, Governo do. *Decreto de 22 de junho de 1836*. Mandando observar nas Alfândegas do Império o regulamento anexo. Coleção das Leis do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1836, p. 100

BRASIL, Governo do. Decreto de 30 de maio de 1836. Mandando que na organização das Mesas de Diversas Rendas da Corte, Bahia e Pernambuco, se observas a tabela e regulamento anexo. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1861, parte 1, p. 34.

BRASIL, Governo do. Decreto nº 632, de 18 de setembro de 1851. Autoriza o Governo a promover a organização de Companhias que empreendam a navegação por vapor em barcos próprios, não só para transporte de passageiros e malas, mas também para a condução de mercadorias. Coleção das Leis do Império do Brasil Rio de Janeiro: Typografia Nacional., 1851, tomo XII, parte 1, p.59.

BRASIL, Decreto nº 3.631, de 27 de março de 1866. Permite às embarcações estrangeiras fazer o serviço de cabotagem até o ultimo dia de dezembro de 1867. Coleção das Leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1867, tomo XXIX, parte II, p.156.

BRASIL, Governo do. Decreto nº4285, de 05 de dezembro de 1868. Prorroga até o fim de dezembro de 1869 as disposições que permitam as embarcações estrangeiras o serviço de cabotagem. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, p. 604.

BRASIL, Decreto nº 5585, de 11 de abril de 1874. Manda executar o Regulamento desta data, concernente à marinha mercante nacional, à indústria da construção naval e ao comércio de cabotagem. Coleção das Leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1874, tomo XXXVII, parte II, p. 276.

BRASIL, Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório do ano de 1853 apresentados à Assembleia Geral Legislativa na 2ª sessão da 9ª legislatura. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1854. (outros anos)

BRASIL. Governo do. Ministério da Fazenda. (Joaquim José Rodrigues Torres). Proposta e Relatório do ano de 1850, apresentado à assembleia geral. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1851, (outros anos)

BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo: século XV-XVIII*. Tomo 1. Tradução de Maria Antonieta Magalhães Godinho. Lisboa Rio de Janeiro: Edições Cosmos, 1970.

CANABRAVA, Alice Piffer. *O algodão em São Paulo: 1861-1875*. 2ª ed. São Paulo: T. A. Queiroz, 1984.

CHACON, Vamireh. *Pernambuco Marítimo: o Recife e a economia mundial*. *Ciência & Trópico*, Recife: FUNDAJ, 13 (1): 15-71, jan-jun., 1985.

Código Comercial do Brasil e os regulamentos para a sua execução, com referência aos artigos dos mesmos regulamentos. Rio de Janeiro: Typografia Episcopal de Antonio Gonçalves Guimarães & Companhia,

1862.

Diário de Pernambuco, 25/09/1845, p.1

DOURADO, Bruna I. M. Comércio de grosso trato e interesses mercantis no Recife, Pernambuco (c. 1837-c. 1871): a trajetória do negociante João Pinto de Lemos. Niterói: Dissertação (Mestrado em História Social), UFF, 2015.

EISENBERG, Peter. Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840/1910. Rio de Janeiro: Paz e Terra; Campinas: UNICAMP, 1977.

EL-KAREH, Almir Chaiban. A Companhia de Paquetes a Vapor e a centralidade do poder monárquico. História Econômica & História das Empresas, vl.2, 2002.

FARIAS, Rosilene Gomes. O Khamsin do deserto: cólera e cotidiano no Recife (1856). Dissertação (Mestrado em História). Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2007.

FONSECA, Thiago Vinícius Mantuano da. Entre a Navegação e a Operação Portuária no Século XIX. Dissertação (Mestrado em História): Universidade Federal Fluminense, 2016.

GOMES, Alessandro Filipe Menezes. Das docas de comércio ao cais contínuo: as tentativas frustradas de melhoramento do porto do Recife no Oitocentos. Tese (doutorado). Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2016.

GOULARTI FILHO, Alcides. Abertura da navegação de cabotagem brasileira no século XIX. Porto Alegre, ANPEC Sul, XIII. Encontro Regional de Economia, 2010.

GRAHAM, Richard. Grã-Bretanha e o início da Modernização no Brasil (1850-1914). São Paulo. Brasiliense. 1973 (Trad. Roberto Machado de Almeida)

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. A presença inglesa nas Finanças e no Comércio no Brasil Imperial: os casos da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Co. (1854-1866) e da firma inglesa Samuel Phillips & Co. (1808-1840). São Paulo: Editora Alameda, 2012.

HOBSBAWN, Eric J. A Era do Capital (1848-1875). 3ª ed.. tradução de Luciano Costa Neto. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

HOLANDA, Sérgio B. Para uma nova história. COSTA, Marcos, (org.). São Paulo: Editora Perseu Abramo, 2004.

IANNI, O. "O progresso econômico e o trabalhador livre". In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. O Brasil monárquico: reações e transações. 3.ed. Rio de Janeiro: Difel, 1976. (História Geral da Civilização Brasileira, t.2, v.3).

LANDES, David. Prometeu desacorrentado. Transformação Tecnológica e Desenvolvimento Industrial na Europa Ocidental desde 1750 até a nossa época. Tradução de Vera Ribeiro e revisão de Cesar Benjamim. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1994.

MACHADO, Fernando da Matta. Navegação do Rio São Francisco. Rio de Janeiro: TopBooks, 2002.

MARCONDES, Renato Leite. Desigualdades regionais brasileiras: comércio marítimo e posse de cati-

vos. Tese de livre-docência em Economia, Ribeirão Preto, USP, 2005.

_____. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. *Rev. Econ. Polit.*, São Paulo, v. 32, n. 1, p. 149, Mar. 2012. Available from http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010131572012000100009&lng=en&nrm=iso. access on 07 Feb. 2018. <http://dx.doi.org/10.1590/S0101-31572012000100009>

MATTOS, Ilmar R. *O Tempo Saquarema*, 1. ed. São Paulo: HUCITEC: [Brasília, DF], 1987.

MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte Agrário e o Império (1871-1889)*. 2^a.ed. Rio de Janeiro: TOPLIVROS, 1999.

_____. *Um imenso Portugal: História e historiografia*. São Paulo: Editora 34, 2002.

MILNE, Graeme J. *Trade and traders in mid-Victorian Liverpool: mercantile business and the making of a world port*. Liverpool: Liverpool University Press, 2000.

MONTEIRO, Denise Mattos. Portos do sertão e mercado interno: nascimento e evolução do porto Açucenas (1750-1860). In: *História Econômica & História de Empresas*, vol. XV, nº1, jan-jun, 2012, pg. 71-98.

PEDREIRA, Jorge M. V. Os homens de negócios da praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822): diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social. Lisboa, Dissertação de doutoramento em Sociologia. Universidade Nova de Lisboa, 1995.

PERRUCCI, Gadiel. *A República das Usinas*, Campinas-SP: Paz e Terra, 1978

POLANYI, Karl. *A grande Transformação. As Origens da nossa época*. Tradução de Fanny Wrobel. Rio de Janeiro, Campus, 1980.

PONTES, Carlos. *Tavares Bastos (Aureliano Cândido, 1839-1875)*. 2^a.ed. São Paulo: Ed. Nacional, 1975. (Coleção Brasileira, 136).

RIDINGS, Eugene. *Business interest groups in nineteenth-century Brazil*. Cambridge: University Press, 1994.

SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz Sampaio. *Uma contribuição à História dos transportes no Brasil: A Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894)*. Tese (doutorado em História Econômica). São Paulo: PPGHE/USP, 2006.

SOARES, Sebastião Ferreira. *Notas Estatísticas sobre a Produção Agrícola e Carestia dos Gêneros Alimentícios no Império do Brasil*. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1977. (1^a edição é de 1860)

_____. *Elementos de estatística: compreendendo a teoria da ciência e a sua aplicação à estatística comercial do Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1865.

_____. *Estatística do comércio marítimo do Brasil no exercício de 1872-73*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1883.

_____. *Estatística do comércio marítimo do Brasil do exercício de 1872-73*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, vl. 5, 1884

TAKEYA, Denise Monteiro. A Modernização agrícola na expansão da cotonicultura no Rio Grande do Norte (1880-1915). *Ci. & Trop.*, Recife, 15 (i): 65-66, jan./jun.. 1987 <https://periodicos.fundaj.gov.br/CIC/article/download/402/288>

TEIXEIRA, Luana. Vapores e escravos no Penedo, Alagoa da década de 1850. *Seculum. Revista de História* (34): João Pessoa, jan./jun. 2016.

VELASCO e CRUZ, Maria Cecília *O Porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces*. *Tempo. Revista do Departamento de História da UFF*, n°8, agosto de 1999. http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_livres/artg8-7.pdf