

CONTRIBUIÇÃO PARA O ESTUDO DO
COMÉRCIO DE CABOTAGEM NO BRASIL

1808-1822

Maria Lígia C. Prado (*)

Maria Cristina Z. Luizetto (*)

ABSTRACT

The purpose of the following article is to situate the commercial coastwise navigation in the era of Dom João VI within the broader frame of the Brazilian economy connected mainly with exportation.

This peculiar situation is presented through the direction of the activity of the main ports and of their commercialized products.

Also taken into account are documents of the laws of this period showing the ambiguities of the policies of Dom João VI which oscillated between the liberal measures expressing British interests and the corresponding mercantile measures of the aspirations of Portuguese interests.

O presente trabalho reúne alguns dados sobre o comércio de cabotagem no Brasil, no período de 1808 a 1822.

A pesquisa sobre essa atividade no período delimitado enfrenta obstáculos consideráveis. O principal, como já salientou Caio Prado Jr., é a ausência de fontes⁽¹⁾. Estas, quando encontradas, principalmente na literatura de viagem⁽²⁾, não apresentam o caráter sistemático desejado pelo historiador. Ao lado dos registros dos viajantes, aparecem, ainda, referências a respeito em documentos oficiais e particulares⁽³⁾. Justifica-se,

(*) Do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

(1) Caio Prado Jr. — *Formação do Brasil Contemporâneo*, São Paulo, Brasiliense, 1963, pp. 230-231.

(2) Ver Luiz D'Alincourt — *Memória sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá*, S. Paulo, Martins, 1953; Jean B. Debret — *Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil*, 3.^a ed., S. Paulo, Martins, 1954; Louis C. de Freycinet — *Voyage autour du monde*, Paris, Chez Pillet Ainé, 1825; Maria Graham — *Diário de uma viagem ao Brasil e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822, 1823*, São Paulo, Nacional, 1956; Henry Koster — *Viagens ao Nordeste do Brasil*, S. Paulo, Nacional, 1942; John Luccock — *Notas sobre o Rio de Janeiro (1808-1819)*, S. Paulo, Martins, 1942; John Mawe — *Viagens ao interior do Brasil*, Rio de Janeiro, Zélio Valverde, 1944.

(3) Coleção de Leis do Brasil: *Cartas de Lei, Alvarás, Decretos e Cartas Régias (1808-1822)*; *Coleção de Decisões do Governo do Império Brasileiro*; *Jornal Correio Brasiliense*.

assim, a necessidade de, num primeiro momento, reunir dados que possam fornecer subsídios para um estudo mais completo do comércio de cabotagem.

Sabe-se que o comércio de cabotagem, visto no conjunto das atividades econômicas da colônia, ocupava uma posição secundária, na medida em que o Antigo Sistema Colonial visava exclusivamente a produção de determinados gêneros de interesse para o mercado internacional. Portanto, era para o comércio de exportação que se dirigiam os principais esforços da colônia.

Durante os três séculos que antecederam o período que nos ocupa, a estrutura sócio-econômica brasileira não sofreu profundas alterações: era predominante a produção na grande propriedade monocultora, trabalhada por escravos e voltada para o comércio externo. No século XVIII verificaram-se algumas alterações nesse quadro. Deu-se uma diferenciação nas atividades internas, resultado, de um lado, da exploração mineradora, e de outro, da própria evolução da colônia. Em consequência, esboçou-se um movimento de urbanização e formação de um mercado consumidor interno, suficiente para incrementar a produção de gêneros de subsistência para abastecer as populações concentradas na região mineradora ou na faixa litorânea ⁽⁴⁾.

A intensificação desse comércio local e inter-regional contava com uma série de obstáculos no que diz respeito aos meios de circulação e transporte. Não cogitava a administração colonial realizar profundas mudanças nesse setor, por razões já indicadas. As primeiras medidas nesse sentido fizeram-se sentir mais sistematicamente somente após a transferência da Corte, em 1808.

De fato, foi a partir dessa data que os meios de circulação por água, especialmente a via marítima, assumiram certo destaque, apesar das dificuldades de navegação em muitos pontos da costa brasileira. A extensão geográfica do Brasil, entretanto, indicava a navegação marítima como o meio mais rápido e mais viável economicamente de interligar as várias regiões produtoras, uma vez que as vias terrestres enfrentavam condições extremamente precárias ⁽⁵⁾.

A navegação de cabotagem, ainda que em condições não muito favoráveis, tornou-se o principal meio de ligação entre as províncias, escoando a produção regional e articulando o abastecimento e a comunicação entre os vários centros. Como bem observou Caio Prado, “as comunicações por

(4) Dá-nos conta disso, Maria Graham: “Mas a distância do mar em que fica a província de Minas Gerais, induziu os habitantes a tecer não somente roupa bastante para consumo interno, mas também a fazer disso um artigo de comércio com outras capitanias” (ob. cit., p. 160).

(5) Cf. Caio Prado Jr. — ob. cit., p. 238.

cabotagem formam a verdadeira espinha dorsal do sistema de viação do país” (6).

No início do século XIX, uma série de novas situações impostas à colônia reorientaram as atitudes do governo quanto ao comércio em geral. Retome-se, aqui, o episódio da “abertura dos portos”, em 1808, marcando o fim do exclusivismo metropolitano, e o “Tratado de Comércio, Navegação e Amizade”, de 1810, com a Inglaterra. Ambos ratificaram a importância e a soberania inglesa na nossa economia, havendo a partir daí um impulso quer no comércio externo, quer no interno.

É certo que a assinatura do “Tratado de 1810” traduziu o compromisso de Portugal com a Inglaterra; porém, cumprir e sustentar tal acordo significava condenar à extinção — ou pelo menos comprometer seriamente — o comércio português, com o qual a Coroa também se encontrava comprometida. Compreende-se, assim, a contraditória política econômica portuguesa. De um lado, baixavam-se medidas radicalmente liberais — atendendo às pressões inglesas — enquanto de outro, adotavam-se medidas protecionistas, com claros objetivos de reservar aos portugueses o monopólio do comércio com a Ásia e, no Brasil, o comércio interno (7).

As medidas mercantilistas em relação ao comércio de cabotagem foram sendo adotadas progressivamente entre 1808 e 1822, e podem ser encontradas na Coleção de Leis e Decisões do Reino (8). Representaram a tentativa de oferecer aos comerciantes portugueses a alternativa de manter um setor do comércio sob seu controle (9) e impedir que os estrangeiros, melhor aparelhados, ampliassem constantemente sua área de atuação. Pretenderam também facilitar e incrementar o comércio costeiro, pois as dificuldades burocráticas enfrentadas na entrada e saída dos portos

-
- (6) “...O essencial é a característica da via principal que escolhem: por água, seja de baías, estuários, rios. As vias terrestres que nela se articulam, são subsidiárias e não se destinam senão a procurá-la. Ela faz de eixo, e serve de escoadouro geral do sistema. (...) Quanto a grande linha que articula entre si todos estes núcleos de povoamento e seus sistemas locais respectivos de comunicações, ela também é, como referi, sobretudo e quase unicamente por água, pela navegação de cabotagem que acompanha a costa brasileira. (...) Daí a importância das comunicações por cabotagem que formam a verdadeira espinha dorsal do sistema de viação do país” (ob. cit., p. 238).
- (7) Cf. Emília Viotti da Costa — “Introdução ao estudo da emancipação política”, in *Brasil em Perspectiva*, São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1968, pp. 74 e segs.
- (8) Na Coleção de Leis e Coleção de Decisões do Reino (1808-1822), encontra-se uma série de providências que ilustram essa situação. Ver Anexo I.
- (9) Alternativa historicamente condenada, como podemos verificar na decisão governamental de 2/1/1821: “...Tendo levado à presença de El Rei Nosso Senhor o ofício de 2 de setembro, n.º 134, em que V. Ex. expôdo as dúvidas que ocorreram ao provedor da Alfândega dessa cidade relativa à execução das Reais Ordens para se vedar aos estrangeiros o comércio costeiro, vulgarmente chamado de cabotagem, pede sobre elas a Real solução pelo governo daquele magistrado no exercício do seu emprego” (Coleção de Decisões).

entravavam a circulação das embarcações e mercadorias⁽¹⁰⁾. No entanto, o efeito prático dessas medidas foi muito relativo, observando-se que ainda em 1821 e 1822 são promulgadas leis e decretos reiterando o que já havia sido decidido dez anos antes⁽¹¹⁾.

A expansão do comércio interno e em especial da navegação e comércio de cabotagem, aparece, assim, como resultado de três fatores simultâneos: crescimento do mercado interno, pressões da burguesia industrial britânica e medidas protecionistas da Coroa, impelida a preservar seus compromissos com a burguesia mercantil portuguesa.

Transportando gêneros de subsistência, produtos destinados à exportação e distribuindo mercadorias estrangeiras, este sistema de navegação costeira foi responsável por uma intensificação de contatos comerciais entre as diferentes províncias, destacando-se: Bahia, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Pernambuco⁽¹²⁾ e região do Prata⁽¹³⁾. Realizava-se com pequenas embarcações (lanchas, sumacas) e uma técnica precária, como observou Luccock: "Antes da vinda da Família Real, os navios costeiros tinham seus aprestos feitos de couro trançado; os cabos eram de fibra de esteira, as velas de algodãozinho e, em vez de joanete de proa, usavam umas velas triangulares manobradas do convés. Faziam-se ao mar geralmente sem quadrante e freqüentemente sem mesmo bússola..."⁽¹⁴⁾.

Embora as anotações dos viajantes estrangeiros não sejam sistemáticas, fornecem indicações sobre o movimento dos portos principais, dos produtos comercializados entre as províncias, que nos permitem concluir

(10) Pelo alvará que se segue, de 3/2/1810, podemos verificar as dificuldades burocráticas enfrentadas pelas embarcações nos portos: "...Cria Mesa do Despacho Marítimo para remover obstáculos que se opunham ao progresso e aumento do comércio e navegação mercantil aliviando-o das agravames e contribuições. (...) Abreviar despacho das embarcações, limitando a visita aos barcos a três dias às embarcações costeiras que transportam subsistência para o Rio de Janeiro. (...) Facilitar os meios e artigos necessários para as construções no Rio de Janeiro, que têm subido de preço pela falta de exportação, causada pelas demoras que sofrem as embarcações. (...) Portanto, em 24 horas serão revistadas as lanchas que conduzam cal, tijolos, telha e madeira, carvão e lenha" (Coleção de Leis). Ver também, sobre o assunto, o Anexo I.

(11) Ver Anexo I.

(12) "O comércio de cabotagem muito ativo ao longo das costas do Brasil, é feito em grande parte com sumacas. Consiste em mandioca, milho, arroz, feijão, carne seca, peixe salgado, aguardente de cana, madeira de construção e de tinturaria, etc. e se estende ainda às mercadorias européias transportadas dos portos para as aldeias do litoral. Longe dos grandes rios, entretanto, o comércio do interior com o litoral se torna muito difícil, pois há poucas comunicações por terra; esse comércio só se pode fazer subindo os rios". (J.B. Debret — ob. cit., p. 286).

(13) Embora o comércio com a região do Prata devesse ser considerado como exterior, na verdade se ligava ao comércio costeiro integrado nas rotas de cabotagem do país.

(14) J. Luccock — ob. cit., pp. 387 e 388.

quais os centros importantes e rotas mais ativas nesse comércio ⁽¹⁵⁾. Assim, destacavam-se os portos do Rio de Janeiro e o da Bahia como grandes núcleos, seguidos pelos portos do Rio Grande e Pernambuco. Podemos acrescentar também, que se realizavam contatos comerciais de certo vulto com a região do Prata.

A seguir apresentamos, reunidas, diversas anotações encontradas sobre esses centros de comércio de cabotagem.

O Rio de Janeiro constituía-se num porto em torno do qual se sustentavam várias rotas do comércio de cabotagem; possuindo boa localização, reunia e exportava a produção de várias províncias, distribuía gêneros importados ⁽¹⁶⁾, realizava um comércio constante com o Rio Grande do Sul, região do Prata e Bahia e mantinha contatos com os povoados mais próximos ⁽¹⁷⁾ — responsáveis em grande parte pelo abastecimento da população — representava, ainda, uma fonte regular de renda para a Coroa ⁽¹⁸⁾, através de pagamentos de taxas, impostos, etc.

-
- (15) Algumas dessas observações estão reproduzidas nas notas de rodapé; outras, mais amplas, encontram-se nos Anexos II, III, IV. John Luccock (Anexo II), apresenta dados de importação e exportação entre a província do Rio de Janeiro e várias localidades das províncias do sul e do nordeste entre 1813/1818, inclusive informações da produção regional e condições de navegabilidade. Louis C. de Freycinet fornece sobre o Rio de Janeiro: "Tábuas de cabotagem de navios portugueses e brasileiros entre 1819/1820" (Anexo III) e "Tábuas da produção dos vários distritos dessa província" (Anexo IV). No Anexo V encontram-se dados sobre o porto da Bahia, fornecidos pelo *Correio Brasiliense* entre 1809/1810.
- (16) O Rio de Janeiro era o "...principal empório do Brasil e, em particular, das províncias de Minas Gerais, São Paulo, Goiás, Cuiabá e Curitiba. (...) Nenhum porto colonial do mundo está tão bem localizado para o comércio geral (...) facilidades de intercâmbio com Europa, América, África, Índias Orientais e as Ilhas dos Mares do Sul. (...) As importações do Rio da Prata e do Rio Grande de S. Pedro compreendem quantidades imensas de carne seca, farinha, couro e trigo" (J. Mawe — ob. cit., pp. 107-108).
- (17) "...o serviço de exportação por mar, a pequenas distâncias, se faz com a ajuda de sumacas e outros pequenos navios; há sempre numerosos que fundeiam diante da cidade. O preço do frete é de um vintém por lugar por cem libras de peso; os viajantes pagam o mesmo preço para atravessar o porto" (L. Freycinet — ob. cit., p. 247).
- (18) "Finalmente a atividade comercial sustentada no Brasil pela agricultura e a indústria, alimenta, por sua vez, o Tesouro do Estado. Assim é que no Rio de Janeiro os direitos de alfândega servem para pagar os funcionários. (...) Os direitos cobrados pela alfândega em 1816 elevaram-se a 6.670.878 francos e 63 cêntimos e a 6.842.557 francos e 82 cêntimos em 1817. Em 1819, o número total de navios portugueses e brasileiros, entrados no Rio de Janeiro, atingia a 1.313 e o número dos que tinham saído era de 1.250. Em 1820 essas cifras pouco aumentaram, atingindo respectivamente 1.311 e 1.287. No momento em que escrevo, documentos brasileiros afirmam que para 1834 essa cifra será de mais de 9.000. Há ainda o direito de baldeação, que é de dois e meio e as vezes 4% sobre as mercadorias cuja introdução é proibida e que devem ser reexportadas. Finalmente, o direito de ancoragem para os navios estrangeiros parados dentro da barra exterior do Rio de Janeiro é de 1.000 réis por dia." (J.B. Debret — ob. cit., p. 285).

Pelos dados fornecidos por J. Luccock, no período entre 1813-1818, sobre rotas do comércio de cabotagem mantidas pelo porto do Rio de Janeiro, notou-se que o comércio com o Rio Grande do Sul constituía-se no de maior volume em tonelagem, bem superior ao de qualquer outra província⁽¹⁹⁾. Seguiam-se em importância os portos dos distritos próximos ao Rio de Janeiro⁽²⁰⁾ e os portos das províncias de São Paulo⁽²¹⁾ e Santa Catarina⁽²²⁾. 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⁽²³⁾. O menor volume em tonelagem ocorria com as províncias do Espírito Santo⁽²⁴⁾.

Para os anos de 1819-1820, os dados de Freycinet⁽²⁵⁾ assinalam um comércio intenso entre o porto do Rio de Janeiro e as localidades próximas. Nos contatos com as províncias destacava-se a do Rio Grande do Sul, pois o comércio com o porto desta região era mais significativo do que o mantido com os portos das províncias da Bahia e São Paulo⁽²⁶⁾.

Dessas observações constata-se, ainda, que os produtos comercializados eram os mais variados: gêneros de primeira necessidade constituíam-se nos mais comuns⁽²⁷⁾; as manufaturas ocupavam um lugar secundário e o comércio de escravos tinha grande importância, pois aparecia sistematicamente em todas as províncias. Nota-se, também, a penetração das mercadorias inglesas de luxo, como louça, biscoito, mobília, etc.

Quanto ao porto da Bahia, representava para o nordeste o mesmo que o Rio de Janeiro para o sul, isto é, ativava o comércio costeiro da região, na medida em que se constituía num centro consumidor de gêneros

(19) J. Luccock — ob. cit., p. 405 (Anexo II).

(20) Idem, pp. 402, 406, 407 (Anexo II).

(21) Idem, p. 403 (Anexo II).

(22) Idem, p. 404 (Anexo II).

(23) Idem, p. 409 (Anexo II).

(24) J. Luccock — ob. cit., p. 408 (Anexo II).

(25) L. Freycinet — ob. cit., pp. 248-250 (Anexo III).

(26) Comparação entre navios que entraram e saíram do porto do Rio de Janeiro e respectivas localidades de origem (1819-1820):

	entraram (1819-1820)	saíram (1819-1820)
Bahia	28 19	22 18
R.G. do Sul	108 128	105 132
Santos	64 51	61 46

(Cf. L. Freycinet — ob. cit., pp. 248-250 — Anexo III).

(27) Ver J. Luccock — ob. cit., pp. 402-411 (Anexo II); L. Freycinet — ob. cit., pp. 234-235 (Anexo IV); e Maria Graham que observa em seu diário: "...18/12/1821 — Rio de Janeiro: o pão de trigo usado no Rio é feito principalmente de farinha americana, e de um modo geral, bem bom. Nem a capitania do Rio, nem as do norte produzem trigo, mas nas terras altas de S. Paulo e Minas Gerais e nas províncias do Sul é cultivado em boa escala e com grande sucesso. O grande artigo de alimentação aqui é a farinha de mandioca." (ob. cit., p. 176).

de subsistência, reexportador de mercadorias da região e importador e redistribuidor de produtos estrangeiros.

Desenvolvia ativo comércio com as localidades mais próximas, como a Ilha de Itaparica, que lhe fornecia essencialmente gêneros de subsistência⁽²⁸⁾. Mantinha, ainda, rotas comerciais com as províncias do nordeste, especialmente Pernambuco, e com as do sul como Rio de Janeiro⁽²⁹⁾, Santa Catarina⁽³⁰⁾, Rio Grande do Sul e com a região do Prata⁽³¹⁾. Com o Rio Grande do Sul é significativo o fato do comércio ter sido, em alguns momentos, mais intenso do que com o Rio de Janeiro⁽³²⁾.

Nas províncias ao sul do Rio de Janeiro⁽³³⁾, as rotas do comércio de cabotagem eram especialmente ativas pela presença em seus limites do Rio Grande do Sul e região do Prata. Nas anotações de Luccock aparece indicada uma série de portos, muitos dos quais deviam sua existência como ponto de parada para os navios. Alguns adquiriram maior importância como importadores e exportadores da região interiorana, como acontece com Santos⁽³⁴⁾; outros exerciam influência local como os portos da pro-

- (28) "24/10/1821: o açúcar é o produto principal de Itaparica, mas a maior parte das aves, verduras e frutas consumidas na Bahia vem também da ilha. Extrai-se também cal em quantidade considerável das madrepérolas e corais encontrados na praia. Esta ilha costumava fornecer cavalos à vizinhança. (...) A província da Bahia, pelo seu desprezo das manufaturas, depende inteiramente do comércio." (M. Graham — ob. cit., pp. 159, 160).
- (29) Cf. J. Luccock — ob. cit., p. 410 (Anexo II) e L. Freycinet — ob. cit., pp. 248-250 (Anexo III).
- (30) "A Bahia mantém um comércio considerável com Santa Catarina e outros portos do litoral, de onde se exportam vários artigos que possam convir ao mercado, sempre em oscilação. Grande número de bons briges e pequenos navios são utilizados neste tráfico. A exportação para o Rio da Prata é considerável". (J. Mawe — ob. cit., p. 271).
- (31) Ver dados fornecidos pelo *Correio Brasiliense* no período 1809-1810 (Anexo V).
- (32) Idem.
- (33) J. Luccock fornece uma série de dados sobre a região, por exemplo: "... a cabotagem para o sul do Rio inclui os distritos de Ilha Grande, Santos, Santa Catarina e Rio Grande. (...) O distrito de Santos era antigamente a mais importante via de comunicação entre o litoral e o opulento distrito de Cuiabá, ultimamente desviados para a estrada de Goiás à Minas Gerais e ao Rio de Janeiro. Iguape: grande atraso. (...) Santa Catarina: nenhum rio importante, exceto São Francisco. Embaraçado por montanhas. Não há facilidade para o comércio. (...) Rio Grande: muito importante; vias de comunicação diretas com o interior". (cf. — ob. cit., pp. 388, 389 e pp. 402-405 — Anexo II). Ver também L. Freycinet — ob. cit., pp. 248-250 (Anexo III) e o *Correio Brasiliense* no período 1809-1810 (Anexo V).
- (34) Sobre o porto de Santos, ver J. Luccock — ob. cit., p. 388 e p. 403 (Anexo II); L. Freycinet — ob. cit., pp. 248-250 (Anexo III); *Correio Brasiliense* (Anexo V); L. D'Alincourt que observou: "... É esta Vila o interposto de todos os objetos de exportação e importação da Província, de Goiás, e Mato Grosso, ou conduzidos por terra, ou pelos rios. As produções, que descem dos estabelecimentos centrais para saírem à barra são açúcar, algodão, tecidos do mesmo, toucinho, aguardentes, café, courama, fumo e carnes chamadas ensacadas; estes gêneros são transportados em Sumacas, a outras Províncias, com especialidade às do Rio de Janeiro e Bahia. Os

víncia de Santa Catarina que, embora possuíssem um movimento modesto, foram anotados pelos viajantes ⁽³⁵⁾ como locais de reabastecimento e construção de navios.

Nesse quadro, o porto do Rio Grande constituía-se numa exceção, pois adquiriu entre 1810 e 1820 importância considerável, ainda que fosse um porto perigoso para a navegação. Participava ativamente do comércio costeiro, em geral fornecendo gêneros de subsistência ⁽³⁶⁾ e procurando

estrangeiros levam daqui açúcar, algodão, café e courama. Os principais efeitos de importação vêm a ser o ferro, o aço, o sal, as fazendas secas, e vinhos e, além destes, em mais ou menos quantidade, todos os que a Europa produz, e costumam ser exportados para o Brasil." (ob. cit. — p. 29); e J. Mawe que anotou: "... Santos é um considerável empório comercial, serve de armazém à grande capitania de São Paulo, e é porto obrigatório de escala para os navios que comerciam com o Rio da Prata. (...) Considera-se o arroz deste distrito, produzido em grandes quantidades, o melhor do Brasil, e as bananas também são conhecidas. Deste porto se envia aos territórios espanhóis, assim como ao Rio Grande, grande quantidade de açúcar, café, aguardente, arroz, mandioca, indigo, etc.; em troca recebe peles e banha geralmente exportados para a Europa." (ob. cit., p. 69). J. Mawe deixou também referências a várias pequenas localidades, como, por exemplo, Vila do Barro: "... onde se fabrica a maioria da louça de barro usada no Rio de Janeiro." (ob. cit., p. 100).

- (35) Ver sobre os portos da região de Santa Catarina: *Correio Brasiliense* (Anexo V); J. Luccock — ob. cit., p. 389 e p. 404 (Anexo II); L. Freycinet — ob. cit., pp. 248-250 (Anexo III); e J. Mawe: "... O comércio nesta praça (Santa Catarina) é insignificante, pois a produção não excede o consumo dos habitantes, que estão longe de serem ricos. A cidade proporciona agradável retiro aos negociantes afastados dos negócios, comandantes aposentados e outras pessoas, que, tendo assegurado a sua independência, procuram apenas lazeres para desfrutá-la. Poucos lugares serão mais apropriados para tal fim que este; é animado pelos numerosos navios costeiros da Bahia, Pernambuco e outros portos, que se dirigem para o Prata, tocando, aqui, com freqüência." (cf. — ob. cit., p. 59 e segs.).
- (36) J. Mawe faz várias referências sobre o porto do Rio Grande (condições de navegação, movimento, produtos comercializados); "... mantém grande intercâmbio com todos os outros portos do Brasil, por meio de brigues e pequenos navios que não deslocam mais de 10 pés de água (...) embarca-se o trigo plantado aqui para todos os portos da costa onde se consome pão (...) ocupações principais são: a criação de gado, o curtir e preparar peles e a feitura do charque (...) (embarcado) para todas as partes do Brasil. É artigo em geral consumido pelas classes baixas e os negros (...) superior ao produto importado do Rio da Prata. (...) A quantidade de couros exportados daqui é quase inacreditável: abastecem totalmente muitos navios, que os transportam para os portos do Norte, de onde são embarcados para Europa. (...) O sebo constitui outro artigo considerável de comércio, em geral embarcado bruto e não purificado. (...) A maior parte consome-se no Brasil e os vendedores acham preferível refinar o artigo no local, onde o transformam em velas (...) os chifres e a crina de cavalo constituem um ramo inferior do comércio e são exportados em grande quantidade. (...) As produções acima, as principais do Rio Grande, ocupam, talvez, centenas de navios costeiros, alguns dos quais fazem duas ou três viagens por ano, carregando para lá aguardente, açúcar, tabaco, arroz, mandioca, doces, etc. (...) quase todos os navios trazem maior ou menor número de negros, sendo costume, no Rio de Janeiro, despachar todos os mal intencionados e rebeldes para o Rio Grande,

ampliar sua participação no mercado, nos momentos em que surgiam condições favoráveis⁽³⁷⁾. Os contatos mais intensos, como já vimos, se verificavam com o Rio de Janeiro que reexportava sua produção e com a Bahia⁽³⁸⁾.

Em relação ao comércio de cabotagem praticado na costa leste, desde o Rio de Janeiro até a Bahia, já verificamos a influência que esses portos provinciais exerciam nas regiões próximas. Fora dessa influência, encontravam-se, como no sul, uma série de pontos de comércio de importância local citados por Luccock⁽³⁹⁾ e Freycinet, sobressaindo-se os portos de São João, Cabo Frio⁽⁴⁰⁾ e Campos⁽⁴¹⁾. A província do Espírito Santo, localizada mais ao norte, apresentava uma produção insignificante e um modesto comércio com o Rio de Janeiro⁽⁴²⁾. Segundo as anotações de Maria Graham, em 1821, a principal mercadoria comercializada na região eram escravos⁽⁴³⁾.

onde se continuam insubordinados, os vendem, comumente para a colônia vizinha. (...) Das mercadorias européias trazem vinho, óleo, azeitonas, vidro e uma grande variedade de gêneros ingleses, principalmente o ferro (embora dêem preferência ao sueco), baetas, panos para casacos, boas fazendas de lã (...) chapéus, flanelas, etc. (...) lona, cordame, âncoras, alcatrão, tintas, espingardas de caça, munições, quinilharias". (cf. — ob. cit., pp. 297-299).

- (37) Ver referências de H. Koster: "Durante a última guerra entre os Estados Unidos e a Inglaterra, com a interrupção do tráfego, a falta de farinha foi sensível no Recife, mas o suprimento veio do Rio Grande do Sul, a mais meridional das províncias do Brasil. A qualidade é boa e, parece-nos, os navios costeiros continuarão a fazer o suprimento do mercado com esse artigo, não obstante o reatamento das comunicações com a América do Norte" (...) "A estiagem desse ano causara a falta de farinha de mandioca, o pão do Brasil, e o preço se elevou tanto no Recife, Goiana, etc., que os negociantes do Rio Grande que possuíam esse produto, começaram a embarcá-lo, para mandar por mar, aos outros mercados. O Governador proibiu. Ordenou que a farinha seria vendida no mercado ao preço que os proprietários teriam pedido na exportação. Reservou, por sua conta, o que não foi vendido logo, para ir, pelo mesmo preço, suprimindo as necessidades futuras." (cf. — ob. cit., pp. 39 e 113, respectivamente).
- (38) Ver J. Luccock — ob. cit., p. 405 (Anexo II); L. Freycinet — ob. cit., pp. 248-250 (Anexo III); e *Correio Brasiliense* (Anexo V).
- (39) "...Cabotagem para o Norte — Cabo Frio e Campos pertencem ao Rio de Janeiro, não proporcionando comunicação com o interior (...) Espírito Santo: mesma situação. (...) Porto Seguro: ótimos rios que breve estarão abertos ao comércio geral. Problemas com índios. Estão sendo superados pelo poder crescente da Monarquia" (cf. J. Luccock — ob. cit., p. 389 e pp. 406-409 — Anexo II).
- (40) Idem, ob. cit., pp. 406-407 (Anexo II).
- (41) L. Freycinet — op. cit., pp. 248-250 (Anexo III).
- (42) J. Luccock — ob. cit., p. 408 (Anexo II).
- (43) "...Na província do Espírito Santo fazem-se velas de pano, mas o principal comércio desse lugar é o de escravos. Este ano não menos de setenta e seis navios de escravos partiram sem contar os contrabandistas neste gênero" (M. Graham — ob. cit., p. 160).

Próximo a Bahia aparecia o porto da província de Pernambuco⁽⁴⁴⁾. Constituíam-se num ponto de comércio com o exterior e outras províncias, como Rio Grande do Sul⁽⁴⁵⁾ e Rio de Janeiro⁽⁴⁶⁾. Mantinha, também, contatos com a Bahia⁽⁴⁷⁾, dependendo desta para a importação de gêneros de subsistência, decorrência da concentração na província das atividades econômicas nas culturas do açúcar e mais tarde nas do algodão⁽⁴⁸⁾.

Sobre as províncias que se situam no extremo norte foi encontrado um número restrito de dados⁽⁴⁹⁾. Trata-se de uma área que sempre manteve ligações mais estreitas com Portugal, do qual dependia para sua manutenção. Além disso, as condições de navegação nas proximidades destas províncias não eram muito favoráveis, o que implicava na dificuldade de ligação com outros centros, além das enormes distâncias a serem vencidas. Note-se, porém, que condições desfavoráveis ocorriam também no porto da província do Rio Grande do Sul, que, no entanto, não deixou de ter um grande movimento comercial.

O Pará enviava seus produtos ao Maranhão que os exportava para a Europa⁽⁵⁰⁾. Há informações escassas sobre essa região nos trabalhos de Mawe, Freycinet, Koster e também no *Correio Brasiliense*⁽⁵¹⁾.

Em síntese, as principais rotas do comércio de cabotagem cobriam os centros mais importantes — Rio de Janeiro, Bahia, Rio Grande do Sul — pois aí se localizavam os portos que recebiam as mercadorias estrangeiras

(44) Sobre navegação de cabotagem ao norte da Bahia, J. Luccock apresenta dados de comércio com o Rio de Janeiro, apesar de não especificar os portos: "...Bahia: interior, vasta região não apropriada para a habitação; poucos meios para o transporte de gêneros para o Tocantins. (...) Pernambuco: estreita faixa de terras férteis ao longo da costa. Depois terras áridas e montanhas. (...) Mais para o norte: províncias pouco povoadas" (ob. cit., p. 390; ver também p. 411 — Anexo II).

(45) Cf. H. Koster — nota 37.

(46) L. Freycinet — ob. cit., pp. 248-250 (Anexo III).

(47) Ver *Correio Brasiliense* (Anexo V).

(48) "...A qualidade do algodão que é produzido na América do Sul, seja ao norte ou ao sul de Pernambuco, é inferior ao desta província. O algodão do Ceará não é tão bom, e o do Maranhão é menos ainda. O algodão é comodamente embarcado nos portos desses dois pontos. Seguindo de Pernambuco para o sul, o algodão da Bahia não é bom e a pequena quantidade produzida no Rio de Janeiro é menos própria que a Baiana" (H. Koster — ob. cit., p. 454).

(49) J. Luccock faz algumas referências: "...Cabotagem para o Norte (...) Maranhão: por algum tempo terá importação, mas será superado pelo Pará, região que dispõe de rede de navegação interna. (...) Os territórios à margem setentrional do Amazonas: nenhuma importância, apenas ponto de contato com países vizinhos" (cf. — ob. cit., p. 390).

(50) "...Os poucos produtos exportados do Pará para o Maranhão, de onde são embarcados para a Europa, consistem em arroz, cacau, umas poucas drogas (...) (Maranhão) produz: algodão, açúcar, arroz, madeira, cacau, pimenta do reino, pimenta, gengibre" (cf. J. Mawe — ob. cit., pp. 272-273).

(51) Cf. L. Freycinet — ob. cit., pp. 248-250 (Anexo III); H. Koster — ob. cit., cap. IX; *Correio Brasiliense* (Anexo V)

e exportavam a produção doméstica. Essa forma de comércio responsabilizava-se pela redistribuição das mercadorias estrangeiras e da produção local para subsistência. A esse respeito tornam-se valiosas as informações deixadas pelos viajantes estrangeiros sobre produção e condição de navegabilidade em cada porto.

Centros como os do Rio de Janeiro e Bahia apresentavam maior importância pelo movimento que possuíam e influência que exerciam sobre outras regiões. É sobre estes que se encontra maior número de dados.

Outros centros menores exerciam influência local e dependiam dos grandes centros para consumir e reexportar sua produção. Cabe aqui ressaltar uma exceção, o porto do Rio Grande que, como vimos, mantinha intenso contato comercial com outras províncias.

Os pequenos portos do litoral, geralmente autônomos, eram principalmente fornecedores de gêneros de subsistência e recebiam dos centros maiores artigos importados.

Os portos das províncias da costa norte do Brasil participavam pouco desse comércio, mantendo contatos esporádicos com as demais províncias. Decorre daí, talvez, a falta de informações.

Finalizando, consideramos importante destacar que, produzir para o consumo interno sempre foi uma tarefa relegada a um plano secundário. O mercado interno brasileiro, muito restrito, recebia poucos estímulos e, da mesma forma, o comércio de cabotagem responsável pelo seu abastecimento.

As províncias brasileiras estavam separadas por interesses divergentes, comunicações difíceis e enormes distâncias. Nesse sentido, o comércio de cabotagem, mantendo rotas regulares pelo litoral, foi um importante elemento de contato e aproximação entre as províncias.

ANEXO I

Coleção de Leis do Brasil: Cartas de Lei, Alvarás, Decretos, e Cartas Régias (1808-1822)

Coleção de Decisões do Governo do Império Brasileiro (1808-1822)⁽¹⁾

1. *Medidas Protecionistas*

1.1 — *COLEÇÃO DE LEIS:*

4/ 2/1811 — "...dá providências a bem do comércio e navegação dos Estados e Domínios portugueses".

19/11/1811 — "...declara o alvará de 4/2/1811 sobre o comércio de navegação nacional, que deveriam ser feitos somente por navios brasileiros e portugueses".

1.2 — *COLEÇÃO DE DECISÕES:*

15/11/1814 — "...proíbe que os estrangeiros exerçam o comércio de cabotagem".

9/ 1/1815 — "...declara que a proibição do comércio de cabotagem aos navios estrangeiros compreende o comércio tanto dos gêneros estrangeiros como nacionais".

29/ 7/1816 — "...ordena que se não admita às embarcações estrangeiras fazer o comércio entre uns e outros portos do Brasil".

2/ 1/1821 — "...tendo levado à presença de El Rei Nosso Senhor o officio de 2 de setembro, n.º 134,

(1) Na *Coleção de Leis e de Decisões* encontra-se uma série de providências em relação ao Comércio de Cabotagem. Reproduzimos neste Anexo, não totalmente, mas em parte, algumas dessas medidas.

em que V. Ex. expondo as dúvidas que ocorreram ao provedor da Alfândega dessa cidade relativa à execução das Reais Ordens para se vedar aos estrangeiros o comércio costeiro, vulgarmente chamado de cabotagem, pede sobre elas a Real solução pelo governo daquele magistrado no exercício do seu emprego”.

2. *Medidas no sentido de estimular o Comércio de Cabotagem e melhorar as condições em que se realizava*

2.1 — *COLEÇÃO DE LEIS:*

23/ 8/1808 — Alvará “. . .cria uma repartição especial Tribuna da Real Junta de Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação” (. . .) em substituição à Mesa de Inspeção que disto se ocupava, visando estimular entre outras coisas, o comércio costeiro.

3/ 2/1810 — Alvará “. . .cria Mesa do Despacho Marítimo para remover obstáculos que se opunham ao progresso e aumento do comércio e navegação mercantil aliviando-o das gravames e contribuições (. . .) abreviar despacho das embarcações, limitando a visita aos barcos a três dias às embarcações costeiras que transportam subsistência para o Rio de Janeiro (. . .) facilitar os meios e artigos necessários para as construções no Rio de Janeiro, que têm subido de preço pela falta de exportação, causada pelas demoras que sofrem as embarcações (. . .) portanto em 24 horas serão revistadas as lanchas que conduzam cal, tijolos, telha e madeira, carvão e lenha”.

6/ 2/1810 — Decreto “. . .isenta as lanchas costeiras que conduzem mantimentos e artigos de construções para esta capital das contribuições e emolumentos estabelecidos”.

28/ 4/1809 — Alvará "...isenta de direito as matérias-primas do uso das fábricas e concede outros favores aos fabricantes da navegação nacional (...) artigo VII: para promover e adiantar a marinha mercantil paguem somente a metade dos direitos estabelecidos em todas as alfândegas dos meus Estados todos os gêneros e matérias-primas de que possam necessitar os donos de novos navios para a primeira construção e armação deles, como madeiras do Brasil, pregos, maçames, lonas, pez, alcatrão transportados em navios nacionais".

2.2 — COLEÇÃO DE DECISÕES:

15/ 6/1816 — Decisão "...sobre o balisamento e mapa do canal que serve de navegação de Porto Alegre até a barra do Rio Grande do Sul e abertura do canal de Cangussú, e contribuições estabelecidas para indenização das respectivas despesas" (Marinha).

3. *Medidas incentivando o comércio do sal entre as províncias*

3.1 — COLEÇÃO DE LEIS:

7/ 9/1808 — Carta Régia "...promove extração do sal das marinhas nas capitânicas de Pernambuco, Rio Grande do Norte, Bahia, Ceará para que fosse remetida ao Rio de Janeiro, Santa Catarina e Rio Grande do Sul".

29/ 4/1821 — Decreto "...suspende o direito do sal na entrada e passagem pelos registros ou alfândegas de portos secos".

11/ 5/1821 — Decreto "... estende a isenção dos direitos do sal aos portos das capitânicas marítimas".

3.2 — COLEÇÃO DE DECISÕES:

10/ 1/1822 — Provisão da Real Junta do Comércio "... declara que a isenção de direitos sobre o sal só compreende o de produção nacional importado em navios nacionais. Pois a lei de 11/5/1821 parecia estender isenção também aos estrangeiros. Fica assim favorecida a importação do sal nacional transportado em navios nacionais (...) Taxa ainda em 15% o sal estrangeiro".

4. *Medidas visando desenvolver a navegação*

4.1 — COLEÇÃO DE LEIS:

21/ 1/1817 — Decreto "... concede privilégio de navegação a vapor no Rio de Janeiro a Guilherme Spense" (privilégio de 14 anos).

3/ 8/1818 — Decreto "...concede privilégio ao Marechal de Campo Felisberto Caldeira Brandt Pontes e outros, para o estabelecimento da navegação a vapor nas costas e rios da Província da Bahia" (a introdução se daria em 1819, o privilégio seria de 14 anos e tentariam estabelecer a ligação entre a Corte e Pernambuco).

ANEXO II

John Luccock — *Notas sobre o Rio de Janeiro (1808-1819)*, S. Paulo, Martins, 1942, pp. 402-411.

Tábuas de Comércio de Cabotagem de abril de 1813 até abril de 1818 ⁽¹⁾:

— *Parte I*: apresenta tábuas de comércio de cabotagem do Rio de Janeiro para o Sul.

— *Parte II*: apresenta tábuas de comércio de cabotagem do Rio de Janeiro para o Norte.

(1) *Obs.*: mostram o comércio entre o porto do Rio de Janeiro e as províncias do Norte e do Sul, suas importações e exportações. Nota-se o emprego de lanchas (L) em maior número, quando o comércio é feito com áreas mais próximas do Rio de Janeiro. Na medida em que as distâncias aumentam, empregam-se sumacas (S).

N.º 1

PARTE I

CABOTAGEM DO RIO PARA O SUL

IMPORTAÇÃO

Q	L	S	B	N	Ca	Ton.	Mar.	carregamentos
1	41	7	1	0	0	2900	230	cal, madeira, rum, arroz, café
2	24	3	1	0	0	1050	130	fumo, toicinho, toras, açúcar
3	41	8	0	0	0	3750	288	milho, amendoim, lenha, farinha
4	39	0	1	0	3	3300	270	ripas, couros, carvão, cocos
5	41	3	0	0	0	2350	188	ferro, feijão
6	28	0	3	0	1	1900	152	
7	37	2	1	0	1	2200	194	
8	35	0	1	0	0	1900	150	
9	26	2	2	0	0	1800	140	cebola
10	34	1	0	0	0	1800	144	
11	42	1	1	0	1	2350	185	
12	45	3	2	0	0	2850	224	
13	44	0	2	0	0	2500	190	
14	39	1	2	0	0	2350	184	
15	32	0	3	0	0	2050	158	
16	43	0	2	0	0	2050	192	

O Distrito inclui os seguintes portos:

Ilha Grande	}	importantes
Parati		
Guaratiba	}	pequenos
Sepetiba		
Tagoahi		
Mangueritiba		

Geralmente os marinheiros pertencem aos Portos, ocupam-se eventualmente na lavoura e navegam na razão de um para cada doze toneladas.

EXPORTAÇÃO

L	S	B	N	Ld	BL	carregamentos
66	3	0	0	26	43	sal, gêneros, carne, trigo
33	1	0	0	11	23	vinho, telhas, escravos, açúcar
40	1	1	0	5	37	cal, espirituosos, produtos, cocos
37	1	0	0	9	29	fumo
35	1	1	0	16	21	vinagre, milho, ferro
38	0	0	0	10	28	pólvora, tijolos
32	1	0	0	11	22	
32	0	0	0	14	18	
32	0	0	0	5	27	panelas, farinha
29	0	0	0	7	22	farinha de trigo
30	1	1	0	6	24	biscoito
40	2	2	0	5	35	
45	3	1	0	6	39	louça
41	1	1	0	11	30	óleo de peixe
35	1	4	0	4	31	
29	1	2	0	3	26	pez, resina

Tempo médio da travessia:

Da Ilha Grande: 4 dias em abril, maio, junho
 3 dias em julho, agosto, setembro
 5 dias em outubro, novembro, dezembro
 5 dias em janeiro, fevereiro, março

IMPORTAÇÃO

Q	L	S	B	N	Ca	Ton.	Mar.	carregamentos
1	15	6	1	0	11	1650	152	açúcar, rum, toicinho, feijão, farinha
2	16	4	2	0	11	1610	138	fumo, louça, telhas
3	16	12	1	0	5	2200	180	banha, arroz, mate, pranchas, sal
4	16	16	1	3	10	3750	252	milho, peixe, café, azeite, tijolos
5	11	15	1	0	8	2216	190	cal, "betos"
6	13	6	3	0	12	1700	150	trigo, farinha de trigo, couro, lenha
7	14	10	1	0	5	1850	168	casca de curtir, borracha
8	18	15	1	0	7	2620	216	"farinha de guerra"
9	15	10	0	0	10	1850	160	queijo
10	5	4	0	0	3	680	58	canos e barris
11	8	5	0	0	2	920	76	
12	14	10	1	0	5	1900	156	
13	19	12	2	0	1	2360	194	algodão
14	11	11	2	0	2	1970	156	
15	13	12	2	0	0	2150	168	
16	18	14	1	0	7	2520	208	

Os portos do Distrito são:

Santos
S. Sebastião
Cananéia
Pernagoa
Iguape
Bertioga ou
Buruquioca
Guaratuba

todos eles ótimos, mas suas comunicações com o interior estorvadas pela Serra de Cubatão que num ponto chega rente à praia. Iguape é lindo rio, marginado por excelente solo. Em Pernagoa e Cananéia constróem-se muitos navios.

Ubatuba é porto pequeno. Suas exportações são feitas em canoas cobertas dirigidas por dois homens.

EXPORTAÇÃO

L	S	B	N	Ld	BL	carregamentos
10	6	0	0	6	10	sal, escravos, gêneros
10	1	1	0	5	7	vinho, carne
20	15	0	0	10	25	
21	10	3	0	20	11	bebidas alcoólicas
12	9	3	0	8	16	ferro
15	9	2	0	12	14	
10	7	3	0	10	10	
19	10	3	0	16	13	
12	4	0	0	5	11	canos
4	6	0	0	8	2	
8	8	2	0	9	9	
11	9	2	0	10	12	farinha
14	12	1	0	13	14	
7	9	3	0	10	9	
9	7	3	0	8	11	vidro
7	9	2	0	7	11	azeitonas, louças, produtos

Nesta costa é que há a principal pescaria de baleia, atualmente. Nos sétimo e décimo-quarto quartéis muitas lanchas chegaram dela, sem designar nenhum porto em especial, provavelmente acoissadas pelo mar ou tempo, nada haviam apanhado. Travessia: De Santos:

abril, maio, junho	14 dias
julho, agosto, setembro	8 dias
outubro, novembro, dezembro	16 dias
janeiro, fevereiro, março	15 dias

IMPORTAÇÃO

Q	Sch.	S	B	N	Ca	Ton.	Mar.	carregamentos
1	2	29	25	0	0	6750	496	carne seca, trigo, couros sebo
2	1	21	27	0	0	6110	445	
3	0	25	21	0	0	5600	410	
4	3	31	21	0	0	6400	500	
5	1	32	22	0	0	6550	486	
6	0	30	26	0	0	6900	500	farinha de trigo
7	0	26	24	0	0	6200	450	manteiga
8	0	22	24	0	0	5800	416	carne salgada, úmida
9	0	29	23	0	0	6000	462	
10	2	22	22	0	0	5500	404	
11	0	13	33	0	0	6250	434	
12	1	12	11	0	0	1900	210	
13	1	41	39	0	0	10000	722	
14	0	21	12	0	0	3900	288	
15	2	24	16	0	0	4900	366	
16	1	19	6	0	0	2800	216	

Contém este Distrito todos os Portos que ficam para dentro da barra de Rio Grande do Sul.

EXPORTAÇÃO

Sc	S	B	N	Ld	BL	carregamentos
0	20	26	0	19	27	bebidas, vinho, gêneros, sal, vinagre, açúcar
0	20	22	0	24	18	produtos, óleo de peixe
2	39	17	0	21	37	pranchas, algodão, farinha, tijolos
1	33	22	0	25	31	escravos, louça, fumo
1	30	33	0	28	36	milho
0	23	13	0	17	19	ferro, petrechos de guerra
1	23	23	0	29	18	pólvora, toicinho
1	28	28	0	33	24	telhas, arroz, cerveja pesada
1	35	32	0	38	41	
0	36	23	0	22	37	
2	17	19	0	23	15	
1	30	20	0	33	18	
2	16	6	0	17	7	
2	28	22	0	33	19	
2	31	12	0	35	10	
0	17	16	0	26	7	

Travessia:

De Rio Grande: 17 dias, em abril, maio, junho
 17 dias, em julho, agosto, setembro
 19 dias, em outubro, novembro, dezembro
 26 dias, em janeiro, fevereiro, março

CONTINUAÇÃO

N.º	Nome do Navio	Classe	Matrícula	Porto de Origem	Porto de Destino	Data da Saída	Data da Chegada	Tempo de Viagem	Observações
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20

N.º 1

PARTE II

CABOTAGEM PARA O NORTE DO RIO-DE-JANEIRO

N.º	Nome do Navio	Classe	Matrícula	Porto de Origem	Porto de Destino	Data da Saída	Data da Chegada	Tempo de Viagem	Observações
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20

IMPORTAÇÃO

Q	L	S	B	N	Ca	Ton.	Mar.	carregamentos
1	37	1	1	0	0	2100	166	peixe, milho, feijão, arroz, pranchas
2	31	4	0	0	0	1950	156	lenha, carvão, cal
3	38	13	0	0	0	3200	256	farinha, açúcar, aguardente, café
4	51	9	0	0	0	3450	245	
5	40	4	1	0	0	2550	246	tatajuba
6	22	8	0	0	0	1900	172	gamelões de banho, manteiga, potes
7	36	7	0	0	0	2500	240	algodão
8	49	8	0	0	0	3250	260	
9	33	10	0	0	3	2650	212	mel, fumo
10	35	3	0	0	0	2050	164	
11	50	5	0	0	0	3000	240	
12	42	8	0	0	0	2900	232	
13	48	7	0	0	0	3100	248	ripas e arcos de barril
14	50	3	0	0	0	2800	224	
15	48	1	0	0	0	2500	200	
16	48	3	1	0	0	2850	226	

Este Distrito inclui os Portos de São João, que é o mais importante, e Cabo Frio que possui o melhor porto.

Macaé	}	só para boteco
Rio das Ostras		

A gente desse Distrito é industriosa e empreendedora.

EXPORTAÇÃO

L	S	B	N	Ld	BL	carregamentos
47	8	0	0	4	51	carne seca, gêneros, sebo, vinho
34	5	0	0	8	31	produtos, sal
44	6	0	0	3	47	farinha, trigo
58	16	0	0	15	60	aguardente, bebidas, louças, toicinho
39	10	0	0	3	46	
34	4	0	0	2	32	
36	14	1	0	14	37	ferro
42	8	0	0	6	44	
32	9	0	0	4	37	
42	8	0	0	6	44	
32	9	0	0	4	37	
38	3	0	0	4	37	
39	7	0	0	5	41	
36	3	0	0	3	36	farinha de trigo
42	8	0	0	5	45	
51	9	0	0	7	53	
47	4	0	0	10	41	algodão
44	3	0	0	5	42	

Travessia:

De São João: 6 dias, em abril, maio, junho
6 dias, em julho, agosto, setembro
4 dias, em outubro, novembro, dezembro
3 dias, em janeiro, fevereiro, março

IMPORTAÇÃO

Q	L	S	B	N	Ca	Ton.	Mar.	carregamentos
1	15	3	0	0	0	1050	84	açúcar, mel, cachaça, milho
2	14	2	1	0	0	1050	90	arroz, pranchas
3	21	9	0	0	0	1950	156	algodão
4	40	16	3	0	0	4100	355	
5	34	10	1	0	0	2850	260	
6	15	4	2	0	0	1500	126	madeiras
7	17	8	1	0	0	1800	160	
8	18	4	0	0	0	1300	104	tatajuba
9	17	3	0	0	0	1150	100	madeira de roseira
10	18	10	0	0	0	1900	152	
11	61	16	0	0	0	4650	308	
12	40	10	0	0	0	3000	240	farinha
13	23	13	0	0	0	2450	196	
14	53	7	0	0	0	3350	268	
15	54	18	0	0	0	4500	340	
16	26	5	0	0	0	1800	144	

Este Distrito inclui todos os portos de dentro do Paraíba do Sul.

EXPORTAÇÃO

L	S	B	N	Ld	BL	carregamentos
14	6	1	0	5	16	ferro, vinho, rosca, carne seca, sal
22	7	0	0	11	18	bens, escravos, produtos
38	2	1	0	9	32	sebo, farinha de trigo, toicinho, queijo
47	16	0	0	22	41	fumo, farinha, azeite
32	12	1	0	16	28	vime, mobília
23	8	1	0	16	16	biscoito
22	6	0	0	14	14	bebidas alcoólicas
18	4	0	0	18	4	louça, manteiga
16	9	0	0	18	7	
29	8	1	0	8	30	trigo, vinagre
40	15	0	0	15	40	
26	2	0	0	9	19	
44	8	0	0	21	31	milho
22	9	0	0	11	20	
55	18	0	0	23	50	
12	8	0	0	3	17	

Travessia:

Da foz do Paraíba do Sul:

abril, maio, junho	9 dias
julho, agosto, setembro	7 dias
outubro, novembro, dezembro	6 dias
janeiro, fevereiro, março	5 dias

IMPORTAÇÃO

Q	L	S	B	N	Ca	Ton.	Mar.	carregamentos
1	5	2	0	0	0	450	28	milho, farinha
2	7	3	0	0	0	650	52	arroz, feijão, pavios de algodão
3	7	3	0	0	0	650	52	açúcar, cachaça, tatajuba, pranchas
4	15	2	0	0	0	900	92	lenha, tecidos de algodão, "redas"
5	11	2	0	0	0	750	71	vasilhas grandes, caixas para açúcar
6	14	5	0	0	0	1200	96	
7	10	1	0	0	0	600	48	
8	11	1	0	0	0	650	52	fumo
9	14	1	0	0	0	800	72	
10	9	3	0	0	0	750	60	
11	9	2	0	0	0	650	52	
12	10	2	0	0	0	700	56	
13	14	0	0	0	0	700	46	
14	11	3	0	0	0	850	68	sal
15	11	0	0	0	0	550	44	
16	7	2	0	0	0	550	42	cebolas

Este Distrito inclui a linda baía de Espírito Santo, com vários portos:

O Rio Guarapari	{	Toleravelmente bons
Benevente		
Itapemirim		
Piuma	{	Pequenos
Camapuam ou Cabapuana		
Almeida	{	Também pequeno

EXPORTAÇÃO

L	S	B	N	Ld	BL	carregamentos
5	7	0	0	2	10	bens, produtos, toicinhos, rosca
13	0	0	0	9	4	produtos, azeite de baleia, carne, vinho
18	4	0	0	4	18	fumo, farinha, trigo
10	3	0	0	5	8	
11	2	0	0	2	11	
8	4	0	0	4	8	
9	2	0	0	8	3	mobília, farinha de trigo, louça
5	1	0	0	1	5	
10	4	0	0	5	9	petrechos de guerra
8	3	0	0	2	9	queijo
12	1	0	0	6	7	
8	0	0	0	0	8	
9	3	0	0	6	6	
9	0	0	0	0	9	sal
5	3	0	0	4	4	
7	1	2	0	2	8	

Travessia:

De Espírito Santo:

- 10 dias, em abril, maio, junho
- 10 dias, em junho, agosto, setembro
- 8 dias, em outubro, novembro, dezembro
- 5 dias, em janeiro, fevereiro, março

IMPORTAÇÃO

Q	L	S	B	N	Ca	Ton.	Mar.	carregamentos
1	2	4	1	0	0	650	56	farinha, cascas de curtir
2	12	4	1	0	0	150	106	milho, feijão, algodão, cachaça, açúcar
3	10	2	0	0	0	700	86	
4	10	10	0	0	0	1500	180	
5	9	2	1	0	0	800	154	madeira
6	6	0	2	0	0	600	64	
7	12	3	1	0	0	900	130	
8	5	3	0	0	0	550	60	
9	1	1	0	0	0	150	15	
10	2	1	0	0	0	200	22	
11	3	0	2	0	0	450	42	
12	1	0	0	0	0	50	6	
13	0	1	0	0	0	100	8	
14	1	1	0	0	0	150	15	
15	0	0	2	0	0	300	20	
16	0	0	1	0	0	200	10	

Este Distrito inclui:

Porto Seguro

Prado, na foz do Jucuruçu

Alcobaça, na do Itanhaém

Caravelhas, na baía de Garupas

São Mateus

{ Ambos estes portos
possuem barras
perigosas

Este Distrito sofre toda a influência do mercado de produtos que se criou na Bahia.

EXPORTAÇÃO

L	S	B	N	Ld	BL	carregamentos
0	2	2	0	0	4	carne seca, tocinho
4	4	0	0	2	6	
3	3	1	0	3	4	
2	1	0	0	0	3	
3	1	1	0	0	5	
3	0	1	0	1	3	vinho, farinha de trigo
1	1	1	0	2	1	
0	0	1	0	0	1	
0	0	0	0	0	0	
0	1	0	0	0	1	
1	0	1	0	0	2	
0	0	0	0	0	0	
0	0	1	0	0	1	
0	0	2	0	0	2	
0	1	1	0	0	2	
0	0	0	0	0	0	

Travessia:

De Porto Seguro:

15 dias, em abril, maio, junho

11 dias, em julho, agosto, setembro

9 dias, em outubro, novembro, dezembro

8 dias, em janeiro, fevereiro, março

IMPORTAÇÃO

Q	L	S	B	N	Ca.	Ton.	carregamentos
1	0	4	3	0	0	950	sal, couros, açúcar, louça
2	0	2	0	1	0	350	vinho, cordoalha, alcatrão, secos
3	0	0	2	0	0	300	
4	2	8	3	0	0	1450	escravos, milho, farinha
5	3	3	1	0	0	600	chumbo, peixe, cachaça, manteiga
6	2	1	1	1	0	550	vidro, fumo, pranchas, azeite
7	2	12	2	0	0	1400	mós, ticum
8	1	5	3	0	0	1000	carne de salmoura, ferro
9	1	2	0	1	0	450	
10	0	4	1	0	0	550	
11	2	3	7	0	0	1450	genebra
12	0	2	2	0	0	500	cocos
13	0	5	2	1	0	1000	enxofre, cera, pano de vela, tijolos
14	1	2	4	0	0	850	cal
15	2	3	4	0	0	1150	
16	2	10	5	0	0	1850	aço

O Distrito compreende os seguintes protos:

Baía	{	ambos excelentes
Ilhéus ou São Jorge		
Rio-Real	{	bons
Seregipe		

As importações deste Distrito constam principalmente de gêneros recebidos da Europa. A Baía é o mercado natural para a produção. Ilhéus possui grandes vantagens como Porto e comunica por terra, por duas estradas, com Minas Gerais.

EXPORTAÇÃO

L	S	B	N	Ld	BL	carregamentos
0	2	0	2	4	0	gêneros da Índia
0	2	1	0	2	1	farinha, trigo, couros
0	1	4	0	3	2	farinha de trigo, pólvora
0	8	1	1	5	5	cera
0	0	1	1	2	0	
2	8	0	0	3	7	sebo, vinagre
1	8	3	0	6	6	bens, vinho, fumo
0	8	1	0	4	5	cobre, papel
0	1	3	0	2	2	
0	5	1	0	6	0	toicinho, produtos
0	3	2	0	3	2	bens da China
0	4	1	1	6	0	escravos
0	0	1	1	2	0	
0	4	1	0	4	1	
1	5	3	0	7	2	
0	3	3	0	5	1	feijão, queijo

Travessia:

Da Baía:

- 17 dias, em abril, maio, junho
- 20 dias, em julho, agosto, setembro
- 12 dias, em outubro, novembro, dezembro
- 11 dias, em janeiro, fevereiro, março

IMPORTAÇÃO

Q	L	S	B	N	Ca	Ton.	Mar.	carregamentos
1	0	5	2	1	0	1000	80	sal, algodão, secos, couros
2	1	3	3	0	0	800	62	cocos, açúcar, farinha, madeira
3	0	4	2	0	0	700	52	
4	0	11	4	0	0	1700	128	louça, vinho, vinagre
5	0	0	0	0	0			
6	0	1	2	0	0	400	28	azeite
7	0	5	3	0	0	950	70	salitre, cachaça
8	1	5	1	1	0	900	77	
9	0	2	0	0	0	200	16	
10	0	1	0	0	0	100	8	
11	0	3	3	0	0	750	54	
12	0	6	2	0	0	900	68	resina, ferro, manteiga, cordoalha
13	1	3	0	0	0	350	32	estanho
14	1	2	3	0	0	700	53	
15	1	8	1	0	0	1000	81	cebolas
16	4	9	3	2	0	1950	170	

Este Distrito compreende a Costa toda para o norte do São Francisco. Todavia, os navios acima chegaram somente de Pernambuco, Alagoas e Paraíba do Norte. Encetou-se certo comércio de madeira naval, por cargueiros, entre Ceará e Rio, mas não com navios a frete.

Além de navios incluídos na Tábua I, chegaram ao Rio mais 3, vindos de porto ignorado, a saber: 1 Lancha em 24 dias, de Catendiba, carregada com sal; 1 Sumaca em 24 dias, de Curaripe, com arroz, farinha, café; 1 Lancha em 1 dia, de Tatuna, com peixe e farinha.

EXPORTAÇÃO

L	S	B	N	Ld	BL	carregamentos
0	4	3	0	5	2	bens, açúcar, produtos
0	1	0	1	2	0	farinha, trigo, fumo
0	0	1	1	1	1	toicinho, feijão, farinha de trigo, chá
0	3	1	0	4	0	café
1	3	2	0	4	2	azeite de peixe, couros
1	2	1	0	2	2	
0	3	1	0	2	2	
0	4	1	0	2	3	
0	3	0	0	1	2	
0	3	1	0	2	2	arroz
0	2	0	0	2	0	
0	2	2	0	4	0	
0	5	1	0	6	0	bebidas alcoólicas
0	4	1	0	5	0	cevada
1	6	2	0	8	0	cera
0	11	3	0	14	0	milho, sal

Alguns dos vasos supra citados tiraram licença para Maranhão, Pará e Ceará.
Travessia:

De Pernambuco:

em abril, maio, junho	21 dias
em julho, agosto, setembro	23 dias
em outubro, novembro, dezembro	19 dias
em janeiro, fevereiro, março	15 dias

No 10.º Quartel saiu uma lancha para Cotinguiba, com lastro e idem, idem, idem, para Guaratiba, também com lastro.

ANEXO III

Louis C. de Freycinet — *Voyage Autour du Monde*,
Paris, Chez Pillet Ainé, 1825, pp. 248-250 ⁽¹⁾.

*Tábua de navios de cabotagem brasileira que entraram e saíram do porto
do Rio de Janeiro, durante os anos de 1819 e 1820*

ANO — 1819			ANO — 1820		
orgiem	entrou	saiu	origem	entrou	saiu
Bahia	28	22	Bahia	19	18
* Cabo Frio	65	69	* Cabo Frio	64	65
* Campos	230	223	* Campos	179	203
Capitania	37	38	Capitania	23	27
Caravellas	18	7	Caravellas	16	7
* Ilha Grande	71	56	Guaratiba	11	10
Laguna	21	20	Iguape	7	13
* Macaé	47	54	* Ilha Grande	73	71
Maranhão	4	5	Laguna	16	16
Pará	0	1	* Macaé	46	45
* Parati	84	80	Manguaratiba	13	20
Pernambuco	22	21	Maranhão	0	1
Paranaguá	26	26	Pará	0	1
Rio Grande	108	105	Paranaguá	36	35
* Rio de S. João	87	90	* Parati	65	69
Santa Catarina	24	26	Pernambuco	28	29
Santos	64	61	Rio Grande	128	132
Portos diversos	156	139	* Rio das Ostras	22	21
			Rio S. Francisco	7	9
<i>total</i>	1092	1043	Santa Catarina	29	40
			* Rio São João	118	117
			Santos	51	46
			S. Matheus	17	9
			S. Sebastião	29	24
			Ceará	0	2
			Sepetiba	12	5
			Jagoahi	25	23
			Ubatuba	16	11
			Portos diversos	49	23
			<i>total</i>	1099	1092

(1) O autor indica com asteriscos os portos que pertencem à província do Rio de Janeiro.

ANEXO IV

Louis C. de Freycinet — *Voyage Autour du Monde*,
Paris, Chez Pillet Ainé, 1825, pp. 234-235

Tábua de produções destinadas ao comércio dos distritos e de alguns dos principais locais da província do Rio de Janeiro.

DISTRICTS ET LOCALITÉS	PRODUCTIONS LIVRÉES AU COMMERCE	REMARQUES
District de Goytacazes Campos San-João da Praia	Maïs, haricots, tabac, coton, café, riz, blé et sucre; très-peu de cacao, d'indigo et de vanille; plantes médicinales, et bois de charpente. Le sucre fait le principal commerce des habitans, qui en retirent de grands profits.	N.B. une partie des denrées portées dans ce tableau se consomment dans le pays.
District de Cabo-Frio Cabo-Frio San-João de Macahé	Manioc, maïs, riz, sucre; beaucoup de bois de construction et de teinture; poissons; pierre à chaux. Beaucoup de poissons; de la pierre à chaux. Maïs, riz, haricots, farine de manioc, et peu de sucre; bois de construction et de teinture.	
San-João da Barra San-Sebastião (de Araruama) N.S. de Nazareth (de Saquarema)	Bois et diverses sortes de comestibles. Farine de manioc, riz, haricots, sucre en médiocre quantité; beaucoup de poissons. Maïs, haricots, manioc; beaucoup de poissons.	
District de Rio de Janeiro	Sucre, café, farine de manioc, haricots, riz, maïs, bananes, blé, eau-de-vie de cannes; bois de charpente; légumes potagers; améthystes, chrysolithes, aigues-marines.	

DISTRICTS ET LOCALITÉS	PRODUCTIONS LIVRÉES AU COMMERCE	REMARQUES
Itaborahy	Beaucoup de farine de manioc, de haricots et de sucre; riz, maïs et café.	
N.S. da Conceição	Quantité de farine de manioc, de haricots, maïs, sucre, et peau de riz.	
Tamby	Manioc, maïs et légumes . . .	Tamby et Caixas sont les entrepôts des productions qui viennent du canton de Tapacora et des paroisses limitrophes; on y embarque plus de sucre que dans aucun autre port des rivières de l'intérieur. Tout ce sucre s'expédie pour Rio de Janeiro.
San-Gonçalo . . .	Grande quantité de farine de manioc, des haricots, maïs, café, sucre, eau-de-vie de cannes.	
Magé	Farine de manioc en abondance, des haricots et du maïs; revenu médiocre en sucre et en riz; peu de café.	
Guapi	Beaucoup de manioc, de riz et de café, peu de sucre; bois de construction et de charpente.	
Suruy	Blé, riz, café, et sur-tout des bananes	La principale richesse de ce pays est dans la culture des bananes, qui y introduisent annuellement plus de 70.000 cruzados (environ 75.000 francs).
Pacobaiba	Diverses sortes de légumes potagers.	
Inhumirim	Maïs, et sur-tout du manioc.	
N.S. do Pilar . . .	Manioc, maïs, riz, et beaucoup de légumes potagers.	
Marica	Sucre, farine de manioc, haricots, maïs, et médiocre récolte de café.	
District d'Ilha-Grande	Farine de manioc, maïs, riz, haricots, café, sucre, eau-de-vie de cannes, peu d'indigo et de cacao; des bois de charpente et autres.	
District de Parahyba-Nova	Café, sucre, riz, maïs, manioc, haricots et tabac.	Le café et de sucre sont une source de richesse pour ce district.
District de Cantagallo	Sucre, blé, maïs, riz, haricots, farine de manioc, une petite quantité d'or.	

ANEXO V

Jornal Correio Brasiliense — Hypólito José da Costa, (1808-1821), vols. V, VII, XIX.

Dados sobre o comércio entre a Província da Bahia e a Província do Rio Grande do Sul.

BAHIA:

	<i>importação</i>	<i>exportação</i>
1808 — total	454:600.000	469:600.000
1809 — total	1.008:686.000	554:000.000
1810 — não consta		493:600.000
1811 — não consta		não consta
1812 — não consta		não consta
1813 — total	694:318.600	274:650.000
1814 — total	1.021:800.000	360:050.000
1815 — total	902:900.000	834:720.000
1816 — total	929:400.000	815:480.000

BAHIA: dados especificados de importação e exportação

1809 — IMPORTAÇÃO do R.G. do Sul e do Prata

— carne salgada	633:600.000
— sebo	198:000.000
— farinha e queijo	2:000.000
— <i>total</i>	827:600.000
— couros	56:584.000
— <i>total</i>	884:184.000

1809 — EXPORTAÇÃO: para o R.G. do Sul

— mercadorias	99:000.000	
— precioso	396:000.000	
— sal (alqueire)		79.200 alq.
— total	554:000.000	

Tábua de entrada e saída de navios do porto da Bahia nos anos de 1809 a 1810 (dados simplificados).

<i>origem</i>	<i>entrou</i>		<i>saiu</i>	
	(1809)-(1810)		(1809)-(1810)	
Pará	1	0	0	2
Paranaguá	1	3	1	0
Pernambuco	24	18	18	17
Rio Grande	71	75	100	93
Rio de Janeiro	39	45	38	50
R. S. Francisco do Sul ..	6	4	2	4
Santa Catarina	1	0	0	0
Santos	3	4	3	6
S. Mateus	6	4	2	3
Sergipe D'El Rey	4	4	5	3
Maranhão	0	0	7	4
Porto Alegre	0	1	0	0
<i>total</i>	156	158	176	182

BIBLIOGRAFIA

Autores contemporâneos:

- Costa, Emília Viotti da — “Introdução ao estudo da emancipação política do Brasil”, in *Brasil em Perspectiva*. 1.^a ed., São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1968.
- Furtado, Celso — *Formação Econômica do Brasil*. 6.^a ed., Rio de Janeiro, Fundo de Cultura, 1964.
- Holanda, Sérgio B. de — “A Desagregação do Sistema Colonial”, in *História Geral da Civilização Brasileira*. 2.^a ed., São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1965.
- Prado Jr., Caio — *Formação do Brasil Contemporâneo*. 8.^a ed., São Paulo, Brasiliense, 1965.
- *História Econômica do Brasil*, 8.^a ed., São Paulo, Brasiliense, 1963.

Viajantes estrangeiros:

- D’Alincourt, Luiz — *Memórias sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá*. São Paulo, Martins, 1963.
- Debret, Jean B. — *Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil*. 3.^a ed., São Paulo, Martins, 1954.
- Freycinet, Louis C. de — *Voyage autour du monde*. Paris, Chez Pillet Ainé, 1825.
- Graham, Maria — *Diário de uma viagem ao Brasil e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822, 1823*. São Paulo, Ed. Nacional, 1956.
- Koster, Henry — *Viagens ao Nordeste do Brasil*. São Paulo, Ed. Nacional, 1942.
- Lubbock, John — *Notas sobre o Rio de Janeiro (1808-1819)*. São Paulo, Martins, 1942.
- Mawe, John — *Viagens ao interior do Brasil*. Rio de Janeiro, Zélio Valverde, 1944.

Jornal:

Correio Brasiliense — Hypólito José da Costa (1808-1821)

Publicações oficiais:

Coleção de Leis do Brasil: *Cartas de Lei, Alvarás, Decretos e Cartas Régias (1808-1822)*.

Coleção de Decisões do Governo do Império Brasileiro.