

Abertura da navegação de cabotagem brasileira no século XIX*

Alcides Goularti Filho**

Professor da Unesc, Doutor em Economia pela Unicamp e Pesquisador Produtividade CNPq

Resumo

O objetivo deste artigo é discutir a relação entre a abertura à navegação de cabotagem para companhias estrangeiras e as mudanças ocorridas no setor de navegação nacional, entre 1866 e 1891. Para tanto, apresentamos um panorama geral das condições que levaram à abertura da cabotagem no Brasil ao fluxo mercantil e à formação do mercado interno brasileiro, da situação das companhias nacionais e estrangeiras, da política de subvenções implementadas pelo Governo imperial e das condições materiais dos estaleiros. Partimos do pressuposto de que a abertura gerou movimentos contraditórios na economia brasileira, que estava em franca expansão com a formação dos complexos regionais agromercantis exportadores. Se, por um lado, a abertura anulava as possibilidades de desenvolvimento das companhias nacionais e dos estaleiros, por outro, possibilitou a ampliação do fluxo mercantil, acelerando o processo de articulação comercial e expandindo o mercado para as companhias nacionais.

Palavras-chave

Cabotagem; liberalismo; mercado interno.

Abstract

The aim of this paper is to discuss the relationship between opening up coastal shipping to foreign companies and the changes in the domestic shipping industry between 1866 and 1891. We present an overview of the

* Revisor de Língua Portuguesa: Breno Camargo Serafini.
Artigo recebido em ago. 2010 e aceito para publicação em jun. 2011.

** E-mail: alcides@unesc.net

conditions that led to the opening of navigation in the Brazil, commodity flow and the formation of the Brazilian domestic market, the situation of domestic and foreign companies, the subsidy policy implemented by the Imperial government and the material conditions of the yards . We assume that the opening generated contradictory movements in the Brazilian economy, which was expanding rapidly with the formation of complex regional agro-market exporters. On the one hand, the opening deniedng the possibilities of expansion of domestic companies and shipyards, on the other it made the broadening the market possible by accelerating the flow process of linking trade, expanding the market for domestic companies.

Key words

Navigation; liberalism; domestic market.

Classificação JEL: N76.

1 Introdução: condições para abertura

A abertura da navegação de cabotagem de longo curso para embarcações estrangeiras no Brasil, entre 1866 e 1891, foi alvo de intensos debates na imprensa, no parlamento e entre os militares, sobretudo da Marinha. Os liberais criticavam os privilégios e defendiam a modernização da navegação brasileira com a presença de embarcações estrangeiras, fazendo o transporte de pessoas e mercadorias entre os portos brasileiros. Os nacionalistas argumentavam que a abertura arruinaria a nascente Marinha Mercante e a construção naval, extinguindo companhias de navegação e estaleiros instalados ao longo do litoral brasileiro.

Até 1822, a frota naval na Colônia era composta por navios da Coroa e de comerciantes estrangeiros, que frequentavam os diversos portos ao longo da costa brasileira. Com o início da organização administrativa do Brasil independente, foram-se formando os primeiros ministérios, secretarias e órgãos responsáveis pela segurança e pelo controle do território e das atividades econômicas. Com a criação do Ministério da Marinha, os navios da armada portuguesa, que estavam ancorados nos portos brasileiros, foram apreendidos e constituíram a nossa primeira frota naval.

A iniciativa oficial que deu início à frota naval mercante ocorreu durante o período regencial, quando foi publicado o Decreto n. 60, de 08 de outubro de 1833, que autorizou o Governo a contratar companhias de navegação nacionais ou estrangeiras para trafegarem nos rios e nas baías do Império (BR, 1872). Esse decreto, que regulamentou a primeira abertura para cabotagem, estava pautado numa proposta apresentada, no mesmo ano, pelo senador Nicolau Pereira Vergueiro, e que previa a constituição de uma companhia mista, com uma frota de seis navios, que deveriam fazer duas linhas, uma seguindo até Belém, e outra até Montevidéu (Ferreira Netto, 1974). Em seguida, começaram a ser editados novos decretos, autorizando a navegação e a constituição de companhias. Porém, o baixo grau de desenvolvimento das forças produtivas, associado às dificuldades nas encomendas, uma vez que os navios eram importados, e a obtenção do combustível, baseado no carvão, dificultavam a formação de companhias de navegação regionais (Caminha, 1980).

Na primeira metade do século XIX, o fluxo mercantil entre as cidades do litoral ainda era pequeno, mas, com o início da navegação de cabotagem nacional, essa situação começou a reverter-se, expandindo o segmento comercial. Com a ampliação das atividades econômicas do Império, dentro da formação dos complexos agroexportadores regionais, iniciou-se um processo de estímulo e apoio à constituição de um sistema de transporte pautado na navegação a vapor e nas ferrovias. O Governo imperial teve que agir para estimular o desenvolvimento dos transportes, cuja iniciativa se concentrou na garantia de juros para as ferrovias e nas subvenções para a navegação.

As companhias de navegação, além de serem subvencionadas, passaram a ter a proteção do Decreto n. 2.647, de 19 de setembro de 1860, que garantia o privilégio do transporte de cabotagem apenas para embarcações nacionais, revogando o de 1833. Esse decreto deu início ao debate entre liberais e nacionalistas sobre as vantagens e as desvantagens da proteção à cabotagem. Em 1863, o Ministro da Agricultura, Domiciano Leite Ribeiro, apresentou um relato otimista do setor, justificando a necessidade de manter as subvenções, pois, apesar do ônus para o Tesouro, o retorno promovido no comércio e nas atividades de comunicação estava sendo compensado. De modo geral, segundo o Ministro, as companhias que recebiam subvenções estavam cumprindo os contratos de forma satisfatória, mesmo com as dificuldades financeiras e materiais (BR, 1864).

No mesmo ano de 1863, o subdiretor das rendas públicas do Tesouro Nacional, José Mauricio de Barros, apresentou ao Ministro da Fazenda um estudo sobre a navegação de cabotagem, indicando o resultado de uma consulta que fez às principais províncias acerca das condições materiais dos estaleiros de construção naval e dos prejuízos para as mesmas, caso

fosse aberta a cabotagem às embarcações estrangeiras. Com relação ao segundo tema, apenas a Província de Pernambuco apoiava a ideia. Sergipe apontava avanços e recuos, e as demais se mostraram muito resistentes. Mesmo assim, na sua avaliação final, Barros aponta que a navegação de cabotagem precisava ser livre, para facilitar o movimento das embarcações nos diversos portos (Barros, 1863).

Nesse quadro de incerteza em relação ao futuro da cabotagem nacional, e com a intenção de abrir novas linhas e fundar novas companhias, foi criada, em 1865, no Ministério da Agricultura, uma comissão encarregada de elaborar um estudo para propor uma nova política para o setor. As propostas apresentadas foram as seguintes: a) abrir o setor para companhias estrangeiras; b) selecionar empresas para dar garantias de juros; e c) centralizar os serviços por meio da criação de uma empresa estatal. A comissão recomendava que fosse adotada apenas uma das propostas (BR, 1867).

Porém, havia os que criticavam esse regime de navegação protegida, como o Deputado liberal Aurélio Cândido Tavares Bastos, que combatia veementemente o monopólio e as subvenções às companhias. Bastos publicou vários artigos no jornal **Correio Mercantil**, em 1862, apontando os efeitos maléficos do monopólio nacional e o caráter perverso e danoso do regime de subvenções (Bastos, 1863).

A proteção nacional durou apenas seis anos e, em 1866, o Decreto no. 3.631, de 27 de março, permitiu que embarcações estrangeiras pudessem também fazer os serviços de cabotagem, iniciando a segunda abertura. Essa política de abertura foi reforçada pelo Decreto no. 5.585, de 11 de abril de 1874, cujo art. 10 definiu que as embarcações estrangeiras poderiam continuar a fazer livremente o transporte costeiro de mercadorias entre os portos do Império. Essa segunda abertura durou 25 anos e gerou significativas contradições na Marinha Mercante nacional e nas atividades comerciais. Ao mesmo tempo em que a abertura anulava a possibilidade de expansão de novas companhias nacionais, acelerava a articulação mercantil e abria novas possibilidades para a cabotagem. Como as embarcações estrangeiras faziam a cabotagem a partir dos principais portos, os navios brasileiros cobriam todo o litoral, absorvendo os efeitos positivos gerados pela aceleração do fluxo mercantil.

2 Movimento comercial e marítimo

A publicação do Decreto de 1866 apenas regulamentou uma prática muito comum que já havia nos portos brasileiros, cujas embarcações estrangeiras faziam o transporte de cabotagem entre os principais portos do Império. A falta de controle nas alfândegas e na polícia dos portos, exercido

pelos meios de renda e pelas Capitânicas dos Portos, permitia a prática ilegal de cabotagem, executada por estrangeiros. A frota mercante nacional não tinha condições de atender à crescente demanda do processo de articulação comercial que estava em marcha na economia do Império. O Rio de Janeiro consolidava-se como a principal praça comercial. São Paulo ensaiava as primeiras marchas do café para frentes pioneiras. O Nordeste diversificava seu complexo agromercantil para cacau e algodão. O Amazonas iniciava sua trajetória na extração do látex para a produção da borracha, e as províncias do sul apresentavam vantagens na produção da erva-mate, de charque e couro. Embora fossem mercadorias voltadas para o mercado externo, estavam gestadas as condições concretas para uma ampla articulação comercial e para a formação de um intenso fluxo mercantil entre as províncias, criando um sólido mercado interno (Furtado, 1989). A articulação comercial abria novas oportunidades para a expansão da Marinha Mercante brasileira, mesmo com a presença de embarcações estrangeiras cobrindo parte do território e atendendo aos principais portos do Império.

Na Tabela 1, podemos acompanhar o crescimento constante da movimentação portuária entre 1839 e 1901, que se acelera a partir do último quartel do século XIX, com a definição dos complexos agrorregionais exportadores e com o aprofundamento do processo de articulação comercial.

Tabela 1

Evolução da movimentação portuária no Brasil — 1839-1901

(1 000t)	
ANOS	EMBARQUES E DESEMBARQUES
1839	703
1840	795
1841	741
1842	764
1843	848
1869	2 586
1870	2 883
1871	3 454
1872	4 050
1873	4 294
1879	4 351
1880	3 902
1881	4 242
1882	4 869
1883	4 404
1901	7 795

FONTE: IBGE.

O mesmo movimento pode ser acompanhado na evolução da balança comercial brasileira, durante quase todo o século XIX (Tabela 2), que crescia de forma constante, sem atropelos. Esse processo de formação de uma economia agromercantil exportadora e a constituição de um mercado interno já foi amplamente estudado pela literatura da história econômica do Brasil. No momento, basta apenas mostrar o intenso fluxo mercantil que havia nos portos brasileiros, impactando diretamente no transporte de longo curso e na cabotagem e fortalecendo a Marinha Mercante nacional.

Tabela 2

Evolução das exportações e importações do Brasil — 1825-1890

(1 000£)		
ANOS	EXPORTAÇÕES (FOB)	IMPORTAÇÕES (CIF)
1825	4 622,00	4 933,00
1830	3 348,00	4 007,00
1835	5 328,00	5 907,00
1840	5 688,00	6 896,00
1845	4 941,00	5 799,00
1850	5 932,00	6 378,00
1855	10 439,00	9 803,00
1860	11 793,00	11 800,00
1865	15 733,00	14 695,00
1870	15 453,00	13 195,00
1875	22 392,00	17 995,00
1880	19 789,00	15 454,00
1885	19 504,00	15 381,00
1890	26 382,00	24 019,00

FONTE: IPEADATA.

A forte presença do café na pauta de exportação brasileira, a partir da segunda metade do século XIX, em boa medida explica o salto que as exportações deram entre 1850 e 1860. Destacava-se, naquele momento, a produção cafeeira do Vale do Paraíba, no Rio de Janeiro. No último quartel do século, entra em cena o café paulista, com a “marcha para o oeste”, acelerando ainda mais as exportações. Destaca-se também a presença da borracha amazonense na pauta de exportações, que também crescia de forma exponencial, sobretudo a partir de 1885. As exportações expandiam a renda local e ampliavam as demandas internas dos complexos agrorregionais. Dado o fraco desempenho industrial brasileiro na época, as demandas eram atendidas pelos importados, que cresciam concomitantemente com as exportações, como podemos observar na

Tabela 2. Esses dois movimentos rebatiam no movimento comercial marítimo brasileiro, seja no longo curso, seja na cabotagem.

O movimento de cabotagem, após a segunda abertura de 1866, seguiu o ritmo de crescimento do processo de articulação e da formação do mercado interno. A constituição de praças comerciais regionais e o aumento da demanda de produtos de subsistência pelos centros maiores, como Rio de Janeiro, São Paulo, Salvador e Recife, intensificavam o fluxo mercantil no País. Durante todo o século XIX, o Porto do Rio de Janeiro consagrou-se como o maior do País e como porta de entrada de boa parte das importações brasileiras.

Como é de conhecimento dos pesquisadores de história econômica, há uma grande dificuldade de se construírem algumas séries históricas para o século XIX, dada a inexistência de órgãos de estatística, ou devido à irregularidade na sua divulgação. Com relação ao movimento de cabotagem, sem distinção de nacionalidade, temos uma série irregular de 1846 a 1849, de 1853 a 1863, retomando de 1869 até 1874, além de uma estimativa realizada com base na participação da cabotagem no movimento portuário de 1879 a 1883. Porém, foi possível montar uma série de 1859 a 1891, com algumas falhas, para a movimentação do Porto do Rio de Janeiro, diferenciando a nacionalidade das embarcações. Como o Rio de Janeiro era a maior praça comercial do Império, em boa medida, podemos observar elementos da totalidade do transporte de cabotagem no País. Contudo, há problemas na definição dos dados coletados em relação ao tipo de embarcação, pois que, a partir de 1876, foram computados apenas as movidas a vela e a vapor.

Analisando a entrada e o movimento de cabotagem nos portos brasileiros de 1846 a 1884, feitos por navios de todas as nacionalidades, podemos observar, na Tabela A.1, que houve um crescente aumento do fluxo mercantil interno, ligando todos os portos. Partimos de 255.826 toneladas (t) em 1846 para 725.180t em 1863, pouco antes da segunda abertura, durante a qual o volume movimentado chegou a 1.912.313t em 1869, seguindo uma trajetória de crescimento até 2.862.600t em 1883, quando a abertura estava em plena atividade. Na verdade, não houve nenhum sobressalto ao longo do período, mostrando um crescimento lento e constante.

Porém, quando analisamos o movimento de entrada de embarcações nacionais e estrangeiras, a partir de uma série de 1859 a 1874, é possível observar um aumento substancial de navios de outras nacionalidades. Em 1859, quando vigorava a primeira abertura, 498 navios estrangeiros realizaram os serviços de cabotagem; logo após a segunda abertura, já eram 754, chegando a 1.064 em 1873, um aumento de 113,65%. Na mesma série, temos o total de embarcações nacionais, que inclui navios de pequeno porte até os movidos a vapor. Em 1859, entraram 5.778 navios,

que, ao contrário dos estrangeiros, seguiram um ritmo mais lento de crescimento, chegando a 7.041 navios em 1873, um aumento de apenas 21,85% (Tabela 3).

Tabela 3

Movimento de entrada de embarcações, nacionais e estrangeiras,
em portos do Brasil — 1859-1874

ANOS	NACIONAIS	ESTRANGEIRAS
1859	5 778	498
1861	6 129	302
1862	6 638	459
1864	6 638	408
1869	5 690	754
1870	5 880	157
1862	3 869	612
1873	7 041	1 064
1874	5 891	886

FONTE: Brasil – Coleção dos mapas estatísticos do comércio e da navegação do Império do Brasil, 1849-1850.
Relatórios do Ministério da Marinha, 1860-1875.

Os dados sobre a movimentação portuária do Rio de Janeiro revelam-nos, com mais precisão, as mudanças geradas pelas primeira e segunda aberturas, uma vez que os dados estão desagregados por nacionalidade das embarcações. Se tomarmos como referência os anos de 1859 e 1891, ou seja, um período de 32 anos, a entrada de navios brasileiros no Porto do Rio de Janeiro passou de 288.430t para 355.304t; em compensação, a de navios estrangeiros saltou de 21.158t para 413.066t (Tabela A.2). Enquanto navios nacionais mantiveram um lento nível de crescimento ao longo do período, os estrangeiros aumentaram substancialmente, a cada ano. Logo após a segunda abertura, o movimento de entrada realizado pelos estrangeiros representava apenas 4,51% e, em 1891 já era de 53,75%.

Com relação ao número de embarcações, é possível termos uma estatística mais exata apenas das estrangeiras, conforme indicamos anteriormente. Após a segunda abertura, entraram no porto da Corte 62 embarcações, saltando para 331 em 1891. Para as nacionais, o levantamento de dados realizado pela Marinha foi modificado e padronizado em 1876, quando foram excluídas as embarcações menores. Em 1877, entraram no porto 1.415 embarcações, passando para 969 em 1891, quase três vezes mais que as estrangeiras (Tabela A.2). Essa redução pode ser explicada pelo processo de incorporação de companhias e pela entrada em operação de navios maiores, que ofuscavam as companhias menores, uma

vez que não se alterou o volume transportado. Houve, portanto, maior concentração de carga por embarcação.

Tomando como referência o último ano da série, podemos verificar que, em média, cada embarcação brasileira transportava 366,6t, e as estrangeiras, 1.247,8t. Uma diferença considerável, que, por um lado, demonstrava a baixa capacidade que a frota mercante nacional tinha para atender à demanda interna, pois eram embarcações menores, conseqüentemente tinham baixa capacidade para transportar cargas mais pesadas. Por outro lado, anulava a possibilidade de a navegação nacional ampliar sua frota. As restrições no mercado, geradas pela concorrência externa, limitavam a reprodução ampliada da Marinha Mercante nacional, porém não significaram o seu aniquilamento.

A presença de embarcações estrangeiras na pequena cabotagem, ou seja, entre portos regionais, era muito restrita. Na série disponível de 1882 a 1891, conforme a Tabela 4, o número de navios não nacionais variava de zero a 14, enquanto o dos navios brasileiros, de 698 a 321. Para as companhias de fora, não interessava atracar em portos de cidades pequenas, uma vez que o volume de carga era muito baixo. Esse flanco deixado pelas estrangeiras era ocupado pelas companhias brasileiras de grande e pequeno portes.

Tabela 4

Movimento de entrada do transporte de pequena cabotagem no Porto do Rio de Janeiro — 1882-1891

PERÍODOS	NACIONAIS		ESTRANGEIROS	
	Navios	Toneladas	Navios	Toneladas
1882	670	123 787	4	653
1883	579	109 162	3	1 844
1884	698	112 132	4	1 656
1885	658	116 284	2	1 860
1886	606	109 972	3	2 452
1º sem./1887	258	49 266	2	580
1888	463	104 496	0	0
1889	321	81 845	1	1 099
1890	376	86 497	1	472
1891	348	72 319	14	4 067

FONTE: Ministério da Fazenda – Mapas estatísticos do comércio e da navegação do porto do Rio de Janeiro, 1878-1891.

Outra série que podemos analisar é a dos Censos Marítimos, realizados pelas capitânicas dos portos de algumas províncias entre 1854 e 1873, que também apresentavam descontinuidade, sobretudo pela

constante ausência de Pernambuco na série. Nesse censo, eram registradas as embarcações nacionais de “longo curso” (cabotagem marítima de longo curso), “cabotagem” (cabotagem de pequeno curso), “tráfegos dos portos e rios” e “pescaria”, além do número de pessoal embarcado. Na série disponível, com base no número de embarcações de “longo curso”, podemos observar as mudanças que ocorreram durante a primeira abertura e no início da segunda. Os dados revelam que não houve nenhuma mudança significativa ao longo dos 18 anos em relação ao número de embarcações nacionais de “longo curso”. Em 1854 (Tabela 5), foram registrados 75 navios nacionais de “longo curso” e, 10 anos após, o resultado era praticamente o mesmo. No final do período, em 1873, tivemos um aumento expressivo no número de navios de “longo curso”, devido à volta de Pernambuco aos registros, passando de 89 em 1870 para 133 em 1873. Para este último ano, o Rio de Janeiro tinha 76 navios, e Pernambuco, 54.

Tabela 5

Evolução do número de embarcações nacionais de cabotagem de longo curso e de pequeno curso no Brasil — 1854-1873

ANOS	PROVÍNCIAS RECENSEADAS	CABOTAGEM DE LONGO CURSO	CABOTAGEM DE PEQUENO CURSO
1854	10	75	1 415
1855	10	76	1 561
1856	10	96	1 472
1857	11	73	1 642
1858	13	86	1 634
1859	13	82	1 468
1860	13	100	1 519
1861	10	63	1 487
1862	10	78	1 351
1863	8	84	1 143
1864	6	76	969
1865	9	78	1 304
1866	10	97	1 236
1867	7	91	989
1868	7	89	1 029
1869	5	77	1 150
1870	11	89	1 393
1873	11	133	1 663

FONTE: Censos Marítimos, Relatórios do Ministério da Marinha, 1854-1873.

Portanto, ao longo do período, não tivemos um desmonte do setor, mas, sim, uma manutenção com crescimento pontual em determinados

anos. Grande parte das embarcações era de propriedade das companhias de navegação, mas também havia proprietários individuais, sobretudo comerciantes, que possuíam apenas um navio e faziam serviços contratados, explorando linhas secundárias.

3 Companhias de navegação e construção naval

As primeiras companhias de navegação começaram a ser fundadas ainda durante o período regencial. Além da Marinha de Guerra, a frota mercante nacional concentrava-se nas embarcações da Administração Geral dos Correios, que fazia o transporte das malas oficiais, de pessoas e mercadorias, porém, era insuficiente para atender a todos os portos e aos comerciantes. Com base do Decreto de 1833, em 1837, foi fundada a Companhia Brasileira de Paquete a Vapor, constituindo-se na maior companhia de navegação brasileira, que dominou o setor até sua extinção, em 1871. Os navios da Paquete a Vapor colocavam o Rio de Janeiro em contato direto com as províncias do Nordeste e do Norte e passaram a fazer os serviços dos Correios nos transportes oficiais (BR, 1861). A Companhia chegou a possuir 12 vapores, fazendo 48 viagens anuais para os litorais sul e norte, e era a única que estava numa situação mais próspera, cujos materiais flutuantes eram reparados e que parte da frota estava sendo renovada. As demais companhias, todas regionais, lidavam com dificuldades financeiras e materiais (BR, 1867).

Em 1851, foi publicado o Decreto nº 632, de 18 de setembro, que autorizava o Governo a promover a organização de companhias de navegação que utilizassem seus próprios barcos a vapor, não apenas para o transporte de passageiros e malas, mas também de mercadorias. O litoral brasileiro foi dividido em sete seções, assim distribuídas:

- 1ª seção - entre Salvador e os portos do sul da Bahia;
- 2ª seção - entre Salvador e os portos do norte da Bahia, de Sergipe, de Alagoas e sul de Maceió;
- 3ª seção - entre Recife e os portos do sul de Pernambuco e Maceió;
- 4ª seção - entre Recife e os portos de Fortaleza, Aracati, Açu, Natal e Paraíba;
- 5ª seção - entre São Luiz e Fortaleza e um porto no Rio Parnaíba;
- 6ª seção - entre Rio de Janeiro e os portos do Espírito Santo; e
- 7ª seção - entre Rio de Janeiro e Paranaguá, São Francisco e Desterro (BR, 1852).

Essa divisão territorial vigorou durante todo o século XIX, sendo que as companhias menores navegavam entre portos locais, as medianas

atendiam à sua mesorregião de origem, e as maiores faziam a linha norte e sul, cobrindo todo o litoral brasileiro.

A partir da falência da Paquete a Vapor, em 1871, formaram-se duas companhias com seis navios cada, que assumiram suas linhas e adquiriram seus equipamentos. Para a linha sul (Santos, Paranaguá, São Francisco, Desterro, Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre, Montevidéu e Buenos Aires), formou-se a Companhia Nacional de Navegação a Vapor, que fazia 48 viagens redondas anuais, ampliando-se sua frota para 13 vapores, recebendo uma subvenção de 589:250\$000, em 1885. Na linha norte (Espírito Santo, Bahia, Maceió, Pernambuco, Paraíba, Natal, Ceará, Maranhão, Pará e Manaus), a Companhia Brasileira de Navegação a Vapor fazia 36 viagens com uma subvenção de 708:750\$000, em 1885. Essas duas consagraram-se como as maiores do País, cobrindo todo o litoral brasileiro e chegando até a Argentina. A partir da fusão de ambas, em 1890, formou-se o Lloyd Brasileiro (Goularti Filho, 2010).

Além dessas duas companhias, também se destacavam a Espírito Santo e Caravelas, a Baiana, a Pernambucana e a do Maranhão. Analisando individualmente cada companhia, com base nos Relatórios do Ministério da Agricultura, Viação e Obras Públicas (BR, 1861-1892), o quadro era o seguinte (subvenções para o ano de 1885):

- a Companhia do Espírito Santo e Caravelas possuía dois vapores e cobria parte do litoral do Rio de Janeiro e todo o litoral capixaba, desde Caravelas até Itapemirim, fazendo 24 viagens redondas por ano, recebendo uma subvenção anual em torno de 59.500\$000. Desde a sua criação, em 1854, passou por várias alterações patrimoniais até a sua incorporação pelo Lloyd Brasileiro, em 1890;
- a Companhia Baiana, fundada em 1852, a partir da iniciativa de capitalistas locais e ingleses, possuía nove vapores e fazia duas linhas no litoral nordeste, a norte, de Estância a Maceió, e a sul, de Ilhéus a Caravelas, ambas com 36 viagens redondas por ano. Recebia uma subvenção anual de 195:000\$000. Em 1873, tornou-se uma companhia apenas nacional, também sendo incorporada pelo Lloyd Brasileiro em 1891;
- outra empresa de navegação expressiva no Nordeste foi a Companhia Pernambucana, fundada em 1853, que, com seus seis vapores, cobria os portos do Ceará a Sergipe, além de chegar até Fernando de Noronha. Fazia 24 viagens redondas anuais no litoral e 12 para o arquipélago de Fernando de Noronha, recebendo uma subvenção de 155:600\$000;
- por fim, destacava-se também a Companhia do Maranhão, que atendia aos portos do Ceará, chegando até Belém. Fundada em 1857, possuía três vapores e realizava 12 viagens redondas em cada

uma das suas três linhas, recebendo uma subvenção de 192:000\$000.

Além do total dessas seis grandes companhias, também havia as pequenas, locais, que executavam o serviço de cabotagem marítima entre portos regionais: a Companhia Catarinense, fundada em 1870, que cobria o litoral entre Laguna e Desterro (atual Florianópolis); a Companhia Paulista, 1872, que seguia de Santos para o Rio de Janeiro; a Companhia Intimidade do Rio Grande do Sul, 1873, que atuava apenas no litoral gaúcho; a Companhia União Fluminense, 1874, que atendia ao litoral do Rio de Janeiro; e a Companhia São João da Barra e Campos, 1876, que operava no Rio de Janeiro e no Espírito Santo (BR, 1861-1892).

Após a segunda abertura, autorizou-se, inclusive, que companhias estrangeiras realizassem a cabotagem marítima e fossem subsidiadas pelo Tesouro Nacional. Nesse período, foram instaladas no Brasil filiais de três grandes companhias estrangeiras, que passaram a operar na cabotagem: a United States and Brazil Mail Steam Ship, a Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation e a Société Postale Française de l'Atlantique.

Mesmo antes da segunda abertura, que passou a vigorar em 07 de dezembro de 1866, foi autorizado, por meio do Decreto nº 3.614, de 17 de fevereiro de 1866, que a United States and Brazil Mail Steam Ship operasse uma linha de paquetes entre os Estados Unidos e o Brasil, partindo do Porto de Nova Iorque, com escalas no Pará, em Pernambuco, na Bahia e no Rio de Janeiro. Com o advento da abertura, a companhia passou a ser beneficiada com subvenções no valor de 200:000\$000. Operava com três vapores, fazia 12 viagens redondas por ano e, a partir de 1887, também passou a fazer escala no Maranhão. Suas atividades de cabotagem encerraram-se em 1893 (BR, 1861-1892).

Na linha sul, passou a operar a Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation, autorizada a iniciar suas atividades pelo Decreto nº 3.800, de 09 de fevereiro de 1867. O contrato celebrado, em 1870, com o representante da companhia, *Estevão Busk & Comp.*, regularizou os serviços de navegação a vapor do Rio de Janeiro a Montevideú. Nessa linha, eram utilizados três vapores, e a Companhia só recebeu subvenção, em 1876, no valor de 112:000\$000. Em seguida, também passou a ser coberta pela Companhia Nacional de Navegação, que utilizava três vapores, chegando até Buenos Aires, concorrendo diretamente com a *Liverpool*. Após a proteção de 1891, a Companhia continuou operando no Brasil, desativando apenas a cabotagem marítima (BR, 1861-1892).

Em 1880, houve a tentativa de estabelecer uma linha entre Halifax, no Canadá, e o Rio de Janeiro, passando pelos principais portos do Nordeste. Porém, o contrato realizado com a Société Postale Française de l'Atlantique foi rescindido após três anos, e seus serviços, realizados por dois vapores,

foram paralisados, recebendo a Companhia subvenção apenas em 1882, no valor de 25:000\$000.

Além dessas três grandes companhias, que passaram a ter sede no Brasil, também havia importantes linhas que cobriam toda a América do Sul e seguiam em direção aos Estados Unidos e à Europa. Em 1890, eram 25 companhias estrangeiras de navegação que passavam pelo Brasil e realizavam o transporte de cabotagem, somente entre os principais portos do País. Todas elas gozavam do privilégio de pacote, sem receber subvenção, e tornaram-se as maiores concorrentes das companhias nacionais. A United States e a Liverpool, juntas, tinham apenas seis vapores, porém o fluxo dessas 25 companhias estrangeiras era constante e afetava diretamente as nacionais, reduzindo a oportunidade de sua expansão. As estrangeiras concorriam com as nacionais, explorando as linhas mais longas e rentáveis, já as mais curtas e de pequena cabotagem eram realizadas apenas pelas brasileiras. A falta de navios para realizar a etapa da circulação de mercadorias travava o processo de acumulação. Do ponto de vista da economia nacional, o aumento na velocidade do fluxo mercantil ampliou o mercado interno e acelerou o processo de articulação comercial, iniciando a formação de um sistema nacional de economia.

No final da década de 80 do século XIX, a situação material e financeira das companhias brasileiras de navegação marítima estava-se agravando, simultaneamente com a crescente participação da cabotagem estrangeira nos portos nacionais. Não houve um desmonte do setor, mas as companhias nacionais dependiam das subvenções e, constantemente, solicitavam ao Governo imperial medidas mais enérgicas para proteger o setor, caso contrário seria todo desmantelado.

Foi diante desse cenário que o Vice-Almirante Barão de Jaceguay esboçou um projeto para formar uma grande companhia de navegação entre o Brasil e a Europa, publicado na Revista **Marítima**, em 1886, denominado Lloyd Brasileiro. Jaceguay propôs que o Lloyd Brasileiro fosse constituído a partir da fusão de todas as companhias nacionais de navegação com sede no Rio de Janeiro. As linhas seriam mantidas, criando-se, apenas, duas transoceânicas: “uma para os portos do Ocidente e Norte da Europa e outra para alguns portos do Mediterrâneo” (Jaceguay, 1888, p.15).

Como resultado da proposta do Barão de Jaceguay, a Lei nº 3.397, de 24 de novembro de 1888, que fixava as despesas gerais do Império para o exercício de 1889, autorizou o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas a contratar o Barão para organizar uma companhia de navegação a vapor que realizasse viagens entre o Brasil e a Europa, com uma subvenção de 25:000\$000 por viagem redonda, até a soma de 300:000\$000 por 12 viagens. Em seguida, o Decreto nº 10.106, de 10 de novembro de 1888, concedeu a ele ou à empresa que ele organizasse os favores para

custear duas linhas de paquetes entre o Porto de Santos e os de Hamburgo e Gênova.

Além das linhas regulares, estava garantida a subvenção de 25:000\$000 por viagem redonda para o transporte de imigrantes, sendo que a companhia organizada poderia transportar anualmente até 20.000 imigrantes europeus, por um prazo de cinco anos. A criação dessa nova companhia transoceânica estava associada à expansão do complexo cafeeiro, que demandava mão de obra imigrante e ofertava café ao mercado europeu. Em seguida, Jaceguay organizou a Companhia Transatlântica de Navegação, que não entrou em operação (Goularti Filho, 2009).

Com a Proclamação da República, em 1889, e os positivistas no comando da política, os planos e as estratégias da jovem República, aos poucos, iam mudando. A política de estímulo aos transportes era a das ferrovias, com as garantias de juros. Num segundo plano, vinha a navegação fluvial e marítima, com as subvenções, tendo sempre preferência pelas companhias nacionais.

Na sua luta pela criação de uma companhia transoceânica, o Barão de Jaceguay reuniu-se com Antonio Paulo de Mello Barreto e Manuel José da Fonseca, amparados pelos diretores da Companhia Nacional de Navegação, e encaminharam ao Ministério da Agricultura um pedido de autorização para organizar o Lloyd Brasileiro, tal como Jaceguay havia previsto no seu projeto de 1886. O Decreto nº 208, de 19 de fevereiro de 1890, autorizou a sua organização.

Em seguida à publicação do decreto, foram iniciadas as tratativas para a formação da nova companhia, que se baseava no processo de fusão das já existentes no País. Inicialmente, houve a fusão das seguintes empresas: Companhia Transatlântica de Navegação (que estava apenas no papel), Companhia Progresso Marítimo (cujo patrimônio estava hipotecado ao Banco do Brasil), Companhia Espírito Santo e Caravelas (que havia contraído dívidas em bancos londrinos), Companhia Nacional de Navegação a Vapor e Companhia Brasileira de Navegação a Vapor. Após a fusão, os diretores do Lloyd Brasileiro obtiveram junto ao Banco do Brasil um empréstimo de 12.000:000\$000, sendo dados os bens da Nacional e da Brasileira como garantia (Lobo, 1922).

O Decreto nº 857, de 13 de outubro de 1890, regulou os serviços do Lloyd Brasileiro, obrigando-o a realizar as seguintes viagens:

- Linhas Transatlânticas - entre o Porto de Santos e o de Hamburgo e entre o Porto de Santos e o de Gênova;
- Linha do Norte - entre os portos do Rio de Janeiro e os do norte da República;
- Linha do Sul - entre o Rio de Janeiro, Porto Alegre e Montevidéu;

- Linha Intermediária - entre os portos da capital da República e Montevidéu;
- Linha Fluvial de Santa Catarina - entre os portos de Tijucas, Porto Belo, Itajaí, São Francisco do Sul e Laguna;
- Linha Fluvial de Mato Grosso - entre o Porto de Montevidéu e o de Cuiabá;
- Linha do Espírito Santo e Canavieiras - entre os portos da Capital e os de São Mateus e Canavieiras.

Mesmo com todas as dificuldades financeiras iniciais da sua fundação, o Lloyd Brasileiro fortaleceu a Marinha Mercante nacional, evitou o seu desmantelamento e colocou o Brasil no cenário internacional do transporte de longo curso (Goularti Filho, 2009).

Com relação ao pagamento das subvenções, o pagamento pelo transporte das malas oficiais, organizadas pela Administração Geral dos Correios, constituiu-se no primeiro apoio financeiro despendido pelo Tesouro para a navegação brasileira a vapor, aprovado ainda no período regencial. O Decreto nº 632, de 18 de setembro de 1851, que organizou o sistema de navegação do Brasil, também criou as subvenções anuais, para as companhias de navegação marítima e fluvial, de até 70:000\$000 nos primeiros 10 anos, e de até 40:000\$000, nos anos seguintes, ou a garantia de 8,0% do capital empregado. As subvenções seriam garantias para as companhias que realizassem os serviços de transporte de pessoas, mercadorias e das malas oficiais dos correios.

Durante os anos 60 do século XIX, o Pacote a Vapor recebeu em torno de 40,0% das subvenções destinadas à navegação; a Amazonas, 25,0%; a Baiana e a Pernambucana, 4,5% cada; o restante era distribuído entre as demais companhias, de acordo com o porte e as viagens realizadas (BR, 1860-1892).

A partir da segunda abertura, as companhias estrangeiras, que executavam o serviço de cabotagem marítima e fluvial, também foram autorizadas a solicitar subvenções ao Ministério da Agricultura. Se as condições materiais das empresas de navegação estrangeiras eram superiores às das nacionais, com essa medida seriam igualadas as condições financeiras, garantidas pelo Tesouro Nacional. No entanto, a única companhia beneficiada com as subvenções foi a United States and Brazil Mail Steam Ship, que passou a receber a partir de 1867, imediatamente após a segunda abertura.

A United States and Brazil Mail Steam Ship recebeu subvenções, durante todo o período de vigência da abertura, no valor anual médio de 200:000\$000, que representava em torno de 7,0% do total pago pelo Tesouro. A maior parte das subvenções era destinada às companhias nacionais e, a partir da dissolução da Pacote a Vapor, em 1871, os recursos passaram a concentrar-se mais na Companhia Nacional de

Navegação e na Companhia Brasileira de Navegação, que absorviam em torno de 50,0%.

Entre os anos de 1856 e 1889, as subvenções absorveram, em média, 13,0% das despesas do Ministério da Agricultura, Comércio, Viação e Obras Públicas, passando de 23,2% em 1856 para 3,1% em 1892, enquanto as garantias de juros, destinadas às ferrovias, absorveram 10,0%, de 4,3% para 13,1% respectivamente (Tabela A.3). Porém, se observarmos a evolução dos valores despendidos, enquanto as subvenções permaneceram quase inalteradas, em torno de 3.000:000\$000, as garantias de juros cresceram de 284:000\$000 para 6.000:000\$000 (BRASIL, Balanço da Receita e Despesa do Império, 1860-1892) — (Tabelas 6 e 7).

Tabela 6

Número de companhias de navegação subvencionadas
pelo Tesouro Nacional no Brasil — 1862-1892

ANOS	COMPANHIAS SUBVENCIONADAS
1862	12
1867	10
1872	15
1877	17
1882	18
1887	16
1892	11

FONTE: BRASIL, Ministério da Fazenda – Balanço Receita e Despesa, vários anos.

No que diz respeito à construção naval, as pequenas embarcações brasileiras, com base em madeira, eram construídas nos inúmeros estaleiros existentes nas principais províncias litorâneas. Dado o baixo grau de desenvolvimento da indústria no Império, os estaleiros eram pequenos e mal aparelhados, incapazes de incorporar os adventos da moderna indústria naval. Além da construção propriamente dita, os nativos também realizavam serviços de reparos nas embarcações maiores e contratavam serviços de comerciantes e pequenos industriais, para o fornecimento de insumos e equipamentos. Os melhores estaleiros estavam localizados no Rio de Janeiro, na Prainha e na Saúde, onde se concentravam, nos anos 70 do século XIX, 10 estabelecimentos aproximadamente (Goularti Filho, 2009a).

A construção de embarcações de porte um pouco maior começou a ser realizada com a fundação dos Arsenais da Marinha, que também produziam munições e armamentos e realizavam obras civis e hidráulicas. Em 1763, foi fundado o Arsenal do Rio de Janeiro, localizado em frente ao Morro de São Bento. Após a Independência, o Arsenal de Marinha da Corte (AMC) seguiu ativamente construindo navios até 1890, período em que foram lançados ao

mar 46, incluindo quatro encouraçados e quatro cruzadores, com destaque para o Cruzador Tamandaré, o maior navio construído no Brasil até 1960. Além dos navios, também foram entregues pequenas embarcações, como saveiros, batelões, lanchas, canoas e chalanas (BR, 1831-1875).

Tabela 7

Subvenções pagas às maiores companhias de cabotagem no Brasil — 1866-1892

DISCRIMINAÇÃO	1866	1876	1885	1892
Cia. Brasileira Paquete a Vapor	1.024:000\$000	-	-	-
United States and Brasil	200:000\$000	200:000\$000	200:000\$000	61:933\$000
Cia. Nacional de Navegação	-	436:000\$000	589:250\$000	-
Cia. Brasileira de Navegação	-	1.147:499\$000	708:750\$000	-
Comércio e Navegação do Amazonas	720:000\$000	816:000\$000	520:000\$000	390:000\$000
Cia. Baiana de Navegação	84:000\$000	84:000\$000	195:000\$000	139:500\$000
Cia. Sergipense de Navegação	7:000\$000	12:000\$000	16:669\$354	24:001\$105
Cia. Pernambucana de Navegação	131:208\$326	155:599\$986	155:600\$000	137:706\$000
Cia. do Maranhão	120:000\$000	192:000\$000	192:009\$000	170:000\$000
Cia. Espírito Santo	57:000\$000	90:000\$000	59:500\$000	-
Lloyd Brasileiro	-	-	-	1.487:454\$600
Outras	55:160\$785	222:830\$270	363:636\$659	237:094\$308
Total	2.398:369\$111	3.355:929\$256	3.000:415\$013	2.863:689\$013

FONTE: BRASIL, Ministério da Fazenda – Balanço Receita e Despesa, vários anos.

Mesmo com a expansão econômica ocorrida no Brasil a partir dos meados do século XIX, a base industrial ainda era muito fraca tanto em São Paulo, quanto em Recife, Salvador e Rio de Janeiro. No conjunto da indústria existente na Corte, destacavam-se apenas as fábricas de tecidos, alimentos, calçados, velas e utensílios domésticos (Lobo, 1978). Como é sabido, o País ainda não tinha uma indústria pesada internalizada no território nacional, capaz de sustentar uma construção naval baseada no ferro e na mecânica pesada. As rápidas mudanças que ocorreram nas bases industriais dos países centrais, com os adventos da Segunda Revolução Industrial, ancorada na grande indústria pesada, química e elétrica e no capital financeiro, mudaram a forma e a magnitude da indústria da construção naval. O velho navio a vapor, de madeira, tinha ficado para trás.

Portanto, o Brasil só poderia avançar na indústria da construção naval mediante impulso na sua base industrial. Esse problema se arrastava no AMC desde os anos 60 do século XIX, quando os transatlânticos de ferro

começaram a imperar nos oceanos. A frota mercante nacional ainda combinava a vela com o vapor, com forte presença da madeira. Enquanto a madeira era a base da construção naval, o Brasil, com uma ampla reserva florestal, avançou, porém, quando mudou para o ferro, o crescimento foi mais lento, e, quando o aço chegou, o setor foi quase extinto. Como a indústria local era incapaz de atender à crescente demanda da Marinha, que se modernizava, a solução era fazer encomendas para os estaleiros europeus. Essa estratégia adotada pela Marinha desperdiçava grandes oportunidades para se montar, no território nacional, uma indústria da construção naval pesada.

A estrutura dos estaleiros brasileiros era outro fator que limitava a expansão e a renovação da frota mercante nacional, ao mesmo tempo em que a falta de encomendas não criava oportunidades de modernização dos estaleiros e estava associada às dificuldades enfrentadas pelas companhias de navegação brasileiras, penalizadas com a concorrência externa.

4 Reflexão final

Além da autorização para a criação do Lloyd Brasileiro, a República trouxe outra mudança para o setor da navegação de cabotagem — o monopólio das companhias nacionais de navegação. No parágrafo único do Artigo 13 da Constituição de 1891, estava expresso que a navegação de cabotagem marítima, fluvial e lacustre deveria ser feita apenas por navios nacionais. Essa era a posição dos republicanos positivistas, que defendiam o fortalecimento do capital nacional e a formação de um sistema nacional de economia.

A longa abertura para a cabotagem foi, para alguns estudiosos da Marinha Mercante, a “causa da decadência da marinha mercante nacional”. João Ramos de Queiroz, inspirado no Ato da Navegação de Cromwell e na Zollverein, de Georg List, publicou um estudo sobre a Marinha Mercante em 1880, acusando o excesso de liberalismo no setor de navegação, promovido pelo Decreto de 1866, que levou à ruína a frota mercante brasileira. Queiroz questionava o seguinte — como as companhias nacionais poderiam concorrer com as estrangeiras, que eram mais equipadas e recebiam subvenções? Além da navegação, o fim da proteção arruinou a indústria da construção naval, que, segundo Queiroz, estava presente em quase todas as províncias do Império (Queiroz, 1880).

Para Buarque de Macedo (1895, p. 25), após a abertura, a “[...] decadência da Marinha Mercante foi progressiva”, levando ao desaparecimento da bandeira nacional na navegação de cabotagem e à extinção de muitos estaleiros. Durante o período de abertura, segundo o

mesmo autor, as companhias menores sucumbiram, e as maiores mantiveram-se em função dos contratos de subvenção.

Nessa mesma linha crítica, temos o discurso do Deputado Affonso Costa, que propunha um amplo projeto de reforma para a navegação. Para Costa, a segunda abertura foi um duro golpe para a Marinha Mercante, que estava em formação, pois foi arrancado do País “[...] o elemento essencial ao seu desenvolvimento e progresso, que era o privilégio do comércio de cabotagem nos portos brasileiros” (Costa, 1910, p. 37).

Para Armando Burlamaqui, o período de 1866 a 1891 para a Marinha Mercante brasileira “[...] dá a impressão de um organismo a que um corpo estranho impedisse de funcionar regularmente e de tomar maior incremento, cerceando seu progresso” (Burlamaqui, 1918, p. 49). Esse período, segundo o autor, abortou a formação da Marinha Mercante brasileira, que foi retomada apenas com a promulgação da nova Constituição, em 1891.

Creemos que a abertura não desmontou a Marinha Mercante nacional, mas, sim, anulou a possibilidade de um crescimento mais acelerado. A crescente participação de embarcações estrangeiras nos portos brasileiros, fazendo o transporte de cabotagem, acelerou o processo de integração e formação de um amplo mercado interno. A formação desse mercado abriu novas oportunidades de transporte, tanto entre praças comerciais maiores, como entre as menores, feito, em larga medida, por companhias nacionais. O efeito gerado por esse mercado em expansão era a manutenção das companhias no transporte de cabotagem, que, mesmo não ampliando consideravelmente sua participação no volume de carga transportada, pelo menos, garantia a sua existência.

Como a abertura foi executada num período de formação de um amplo mercado interno e de crescimento constante do volume de carga, a força da expansão evitou o desmantelamento, ou seja, a ampliação da economia foi maior que as mudanças no regime jurídico e político.

Apêndice

Tabela A.1

Movimento portuário no transporte de cabotagem do Brasil — 1846-1883

ANOS	(toneladas)	
	ENTRADAS	SAÍDAS
1846	255 826	254 273
1847	333 369	324 500
1848	271 248	275 880
1849	323 722	316 930
1853	397 917	366 231
1854	392 283	376 621
1855	381 509	372 720
1856	357 705	347 042
1857	407 264	394 435
1858	457 253	470 288
1859	493 297	477 567
1860	321 073	308 373
1861	799 350	746 043
1862	632 587	624 369
1863	725 180	72 937
1869	1 912 313	2 050 662
1870	2 203 538	2 199 341
1872	1 738 324	2 355 948
1873	3 632 472	3 732 108
1874	2 793 544	2 764 695
1879	2 828 150	-
1880	2 536 300	-
1881	2 757 300	-
1882	3 164 850	-
1883	2 862 600	-

FONTE: Brasil - Documentos estatísticos sobre o comércio do Império do Brasil, 1845-1849.

Brasil – Coleção dos mapas estatísticos do comércio e navegação do Império do Brasil, 1849-1850.

Almanak Laemmert, 1859-1865.

Tabela A.2

Movimento portuário do transporte de cabotagem no Rio de Janeiro — 1859-1891

ANOS	NACIONAL				ESTRANGEIRO			
	Entradas		Saídas		Entradas		Saídas	
	Embarcações	Toneladas	Embarcações	Toneladas	Embarcações	Toneladas	Embarcações	Toneladas
1859	2 302	288 430	2 328	296 347	69	21 158	160	57 673
1861	2 334	304 019	2 439	313 216	57	18 231	50	37 039
1862	2 230	262 208	2 322	293 843	68	18 509	157	65 269
1864	2 041	270 412	2 117	298 756	58	15 121	160	58 097
1868	1 911	256 068	1 849	257 017	62	12 106	134	59 118
1869	2 167	275 226	1 993	237 803	96	21 110	264	93 360
1870	1 937	287 118	1 661	220 763	81	18 014	190	73 915
1872	1 994	296 405	1 830	274 359	55	17 904	341	140 895
1873	1 887	390 592	1 919	302 650	96	39 435	387	161 530
1874	1 951	281 696	2 104	344 753	46	8 861	160	73 719
1876	821	225 777	749	225 208	180	37 311	200	79 870
1877	1 415	328 634	1 346	208 082	101	57 680	356	120 757
1878	1 407	335 274	1 130	239 765	126	116 400	298	166 104
1879	1 372	310 647	1 257	307 483	154	173 426	335	229 304
1880	1 262	299 380	1 181	233 914	151	143 845	328	202 033
1881	1 264	212 243	1 205	350 609	146	164 936	416	278 464
1882	1 283	284 818	1 301	295 053	247	296 342	365	255 694
1883	1 129	274 035	1 121	269 196	203	181 073	390	253 820
1884	1 196	275 721	1 129	271 525	234	193 620	337	214 973
1885	1 153	285 327	1 192	285 443	233	195 166	352	234 590
1886	1 095	293 076	1 004	273 204	251	223 703	493	343 623
1887	1 042	273 726	1 036	272 034	300	172 932	536	385.880
1888	974	293 698	986	282 534	304	245 876	496	368 158
1889	820	235 400	830	253 611	331	331 942	435	484 365
1890	857	245 677	799	268 664	342	340 472	477	488 800
1891	969	355 304	939	343 952	331	413 066	512	605 601

FONTE: Relatórios do Ministério da Marinha, 1860-1875.

Ministério da Fazenda – Mapas estatísticos do comércio e navegação do porto do Rio de Janeiro, 1878-1891.

Tabela A.3

Participação dos gastos com as subvenções à navegação na despesa total do Ministério da Agricultura, Viação e Obras Públicas, no Brasil — 1856-1892

ANOS	DESPESAS TOTAIS DO MINISTÉRIO	SUBVENÇÕES À NAVEGAÇÃO	PARTICIPAÇÃO PERCENTUAL
1856	6.656:237\$301	1.541.609\$172	23,2
1857	8.342:889\$954	1.905.684\$841	22,8
1861	7.611:711\$136	2.349:400\$000	30,9
1862	7.565:085\$771	2.427:200\$000	32,1
1863	-	2.378:275\$790	-
1864	-	2.317:606\$774	-
1865	-	2.339:034\$994	-
1866	11.531:563\$215	2.308:309\$111	20,0
1867	-	2.723:000\$000	-
1868	-	2.600:000\$000	-
1869	13.776:196\$270	2.601:080\$319	18,9
1870	18.323:196\$936	2.888:335\$607	15,8
1871	21.824:214\$243	2.718:547\$619	12,5
1872	25.352:071\$656	2.755:908\$492	10,9
1874	25.517:806\$124	3.296:468\$482	12,9
1875	29.248:663\$062	3.335:929\$256	11,4
1876	48.555:875\$755	3.404:406\$403	7,0
1877	51.052:398\$474	2.722:181\$931	5,3
1878	47.490:746\$785	2.653:529\$297	5,6
1879	40.571:171\$549	3.184:538\$987	7,9
1880	36.798:932\$429	2.976:321\$159	8,1
1881	37.335:686\$147	3.304:400\$990	8,9
1882	41.187:198\$901	2.967:255\$557	7,2
1883	46.451:676\$927	3.035:091\$017	6,5
1884	50.154:614\$924	3.000:415\$013	6,0
1885	41.638:233\$762	2.788:727\$071	6,7
1887	-	2.369:800\$000	-
1888	40.731:948\$860	2.488:596\$540	6,1
1889	51.189:244\$696	2.618:026\$700	5,1
1890	66.168:863\$705	2.503:910\$006	3,8
1892	86.141:849\$096	2.683:689\$013	3,1

FONTE: Relatórios das Receitas e Despesas do Império e República.
Relatórios do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Referências

ALMANAK LAEMMERT. **Almanak administrativo, mercantil e industrial**. Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1857-1864. Disponível em: <<http://www.crl.edu/content/almanak2.htm>>. Acesso em nov. 2009.

BARROS, José Mauricio Fernandes Pereira de. **Relatório sobre a navegação de cabotagem**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1863.

BASTOS, Aurélio Cândido Tavares. **Cartas do solitário**. Rio de Janeiro: Tipografia da Atualidade, 1863.

BRASIL. **Balanço das receitas e despesas do Império**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1860-1892. Disponível em: <<http://memoria.nemesis.org.br/index.php>>. Acesso em: out./dez. 2009.

BRASIL. **Relatório apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas Domiciano Leite Ribeiro em 1863**. Rio de Janeiro: Tipografia Paula Brito, 1864. Disponível em: <<http://www.crl.edu/pt-br/brazil>>. Acesso em out. 2009.

BRASIL. **Relatório apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas Manuel Pinto de Souza Dantas em 1866**. Rio de Janeiro: Tipografia Perseverança, 1867. Disponível em: <<http://www.crl.edu/pt-br/brazil>>. Acesso em: out. 2009.

BRASIL. **Relatórios do Ministério da Agricultura, Comércio, Viação e Obras Públicas apresentados à Assembléia Geral Legislativa**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1861-1892. Disponível em: <<http://www.crl.edu/>>. Acesso em: out. 2009.

BRASIL. **Relatórios do Ministério da Marinha apresentados à Assembléia Geral Legislativa**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1831-1875.

BRASIL. Leis, decretos etc... Decreto nº 3.631 de 27 de março de 1866. In: **COLEÇÃO de Leis do Império**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1867. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes/doimperio>>. Acesso em: 01 abr. 2008.

BRASIL. Leis, decretos etc... Decreto nº 5.585 de 11 de março de 1874. In: **COLEÇÃO de Leis do Império**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1875. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes/doimperio>>. Acesso em: 01 abr. 2008.

BRASIL. Leis, decretos etc... Decreto nº 10.106, de 10 de novembro de 1888. Brasília: Senado Federal. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/sicon>>. Acesso em: maio/ago. 2008.

BRASIL. Leis, decretos etc... Decreto nº 2.647 de 19 de setembro de 1860. In: **COLEÇÃO de Leis do Império**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1861. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes/doimperio>>. Acesso em: 01 abr. 2008.

BRASIL. Leis, decretos etc... Decreto nº 60 de 8 de outubro de 1833. In: **COLEÇÃO de Leis do Império**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1872. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes/doimperio>>. Acesso em: 01 abr. 2008.

BRASIL. Leis, decretos etc... Decreto nº 632 de 18 de setembro de 1851. In: **COLEÇÃO de Leis do Império**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1852. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes/doimperio>>.

BRASIL. Ministério da Fazenda. **Coleção dos mapas estatísticos do comércio e navegação do Império do Brasil**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1849-1850. Disponível em: <<http://memoria.nemesis.org.br>>. Acesso em: out. 2009.

BRASIL. Ministério da Fazenda. **Documentos estatísticos sobre o comércio do Império do Brasil**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1845-1849. Disponível em: <<http://memoria.nemesis.org.br>>. Acesso em: out. 2009.

BRASIL. Ministério da Fazenda. **Mapas estatísticos do comércio e navegação do porto do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1878-1892. Disponível em: <<http://memoria.nemesis.org.br>>. Acesso em: out. 2009.

BURLAMAQUI, Armando. **A marinha mercante brasileira**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918.

CÂMARA, Antônio Alves. **Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil**. Rio de Janeiro: Tipografia de Leuzinger & Filho, 1888.

CAMINHA, João Carlos. **História marítima**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.

COSTA, Affonso. **A marinha mercante no Brasil: estudo, projeto e reforma**. Rio de Janeiro: Liga Marítima Brasileira, 1910.

FERREIRA NETTO, Francisco. **150 anos de transportes no Brasil 1822-1972**. Brasília: Centro de Documentação e Publicação, 1974.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Nacional, 1989.

GOULARTI FILHO, Alcides. A trajetória da construção naval no Brasil: formação de aglomerado e *performance* inovativa. In: ENCONTRO NACIONAL DE ECONOMIA, 37., Foz do Iguaçu, 2009. **Anais...** Foz do Iguaçu: ANPEC, 2009a.

GOULARTI FILHO, Alcides. Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro: uma trajetória de déficit financeiro e desenvolvimento econômico. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA, 8., Campinas, 2009. **Anais...** Campinas: ABPHE, 2009.

GOULARTI FILHO, Alcides. La trayectoria de la marina mercante brasileña: administración, régimen jurídico y planificación. In: **MEMORIAS del II Congreso Latinoamericano de Historia Económica**. Ciudad de México: AMHE/UNAM, 2010.

JACEGUAY, Barão de. **Companhia nacional de navegação a vapor entre o Brasil e a Europa**. Rio de Janeiro: Leuzinger & Filhos, 1888.

LOBO, Eulalia Maria Lahmeyer. **História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial financeiro**. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

LOBO, Ubaldo. **Notícia histórica e avaliação dos bens do Lloyd Brasileiro**. Rio de Janeiro: Brasil Editora, 1922.

MACEDO, Manoel Buarque de. **Navegação nacional**. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio, 1895.

QUEIROZ, João Ramos de. **Causas da decadência da marinha mercante do Brasil e meios práticos de ampará-la**. Rio de Janeiro: Tipografia Econômica, 1880.

SILVA, Francisco Romano Stepple. **Resumo histórico das companhias de navegação a vapor subvencionadas e privilegiadas nos Estados Unidos do Brasil**. Rio de Janeiro: Tipografia de Estatística, 1902.