

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

O MOVIMENTO COMERCIAL DO PORTO DE NOSSA SENHORA DO
DESTERRO NO SÉCULO XIX

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA À UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA
CATARINA PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM HISTÓRIA

LAURA MACHADO HÜBENER

UFSC

MARÇO DE 1979

O MOVIMENTO COMERCIAL DO PORTO DE NOSSA SENHORA DO
DESTERRO DO SÉCULO XIX

LAURA MACHADO HÜBENER

ESTA DISSERTAÇÃO FOI JULGADA ADEQUADA E APROVADA EM
SUA FORMA FINAL PELO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO.

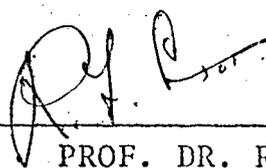


PROF. DR. ROGER FRANK COLSON
ORIENTADOR

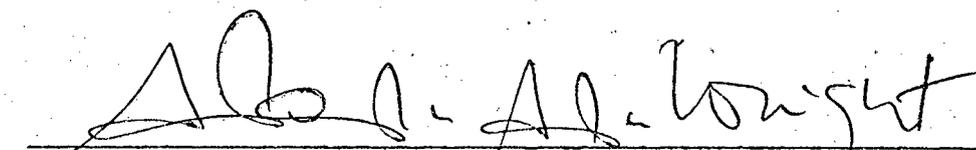


PROF. DR. WALTER FERNANDO PIAZZA
COORDENADOR

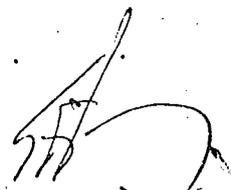
ESTA DISSERTAÇÃO FOI APROVADA PELA BANCA EXAMINADORA CONSTITUÍDA DOS SEGUINTE PROFESSORES:



PROF. DR. ROGER FRANK COLSON
ORIENTADOR



PROF.^ª DRA. ANTONIA FERNANDA PACCA DE ALMEIDA WHRIGHT
MEMBRO DA BANCA



PROF. DR. WALTER FERNANDO PIAZZA
MEMBRO DA BANCA

A G R A D E C I M E N T O S

Esta dissertação apresentada para a obtenção do grau de Mestre em História foi o início de uma série de outros trabalhos já que uma pesquisa na realidade não tem fim. O levantamento de um problema e a sua solução levanta outros problemas que só a continuidade na pesquisa fará com que consigamos novas soluções.

- Agradecemos a todas as pessoas e instituições que, através da colaboração, orientação, sugestões e críticas, permitiram a elaboração deste trabalho. Ao Dr. Roger Frank Colson, o nosso reconhecimento pela dedicação com que nos orientou.

S U M Á R I O

	pag.
ABREVIATURAS USADAS EM NOTAS E REFERÊNCIAS	vii
LISTA DE QUADROS	viii
LISTA DE GRÁFICOS	xi
LISTA DE MAPAS	xii
LISTA DE ANEXOS	xiii
RESUMO	xiv
ABSTRACT	xvi
CAPÍTULO I	
INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO II	
ASPECTOS GERAIS DO COMÉRCIO BRASILEIRO NO SÉCULO XIX	5
CAPÍTULO III	
AS BASES DO COMÉRCIO DA CIDADE DO DESTERRO	10
CAPÍTULO IV	
DESTERRO COMO PRINCIPAL PORTO DA PROVÍNCIA	21
CAPÍTULO V	
A POSIÇÃO DO COMÉRCIO DA PROVÍNCIA DE SANTA CATARINA NO	
CONTEXTO NACIONAL	41
- COMÉRCIO DE CABOTAGEM	65
- COMÉRCIO DE LONGO CURSO	71

CAPÍTULO VI

FARINHA DE MANDIOCA, O PRINCIPAL PRODUTO DE EXPORTAÇÃO	83
- O CULTIVO DA MANDIOCA E A PRODUÇÃO DA FARINHA	84
- A COMERCIALIZAÇÃO	87

CAPÍTULO VII

CONCLUSÕES	105
ANEXOS	111
FONTES PRIMÁRIAS	125
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	126

ABREVIATURAS USADAS EM NOTAS E REFERÊNCIAS

- RPP - Santa Catarina (Província) Presidente, Relatórios.
Relatórios dos Presidentes da Província.
- FPP - Santa Catarina (Província) Presidente, Fallas.
Falas dos Presidentes da Província.
- TP - Livros do Tesouro Provincial. Arquivo Público do Estado de Santa Catarina.
Tesouro Provincial.
- CMB - Estatística do Commercio Marítimo do Brasil organizada pela Comissão dirigida pelo Dr. Sebastião Ferreira Soares Chefe da Secção do Tesouro Nacional.
Comércio Marítimo do Brasil. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro R.J.
- CNRJ - Mappas Estatísticos do Commercio e Navegação do Porto Rio de Janeiro Organizados e Publicados pela Alfandega com Auctorização de S. Ex. o Sr. Ministro da Fazenda.
Comércio e Navegação do Rio de Janeiro. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro R.J.

LISTA DE QUADROS

	pag.
QUADRO IV.1 - Receita da Alfândega do Desterro e Mesas de Renda da Laguna e São Francisco. 1837-40...	24
QUADRO IV.2 - Exportação dos Principais Municípios. 1849-50.	25
QUADRO IV.3 - Exportação de Farinha pelos Principais Portos 1849-50	26
QUADRO IV.4 - Destino da Farinha Exportada por Desterro 1849-50	26
QUADRO IV.5 - Principais Mercados dos Produtos da Província 1849-50	27
QUADRO IV.6 - Exportação de Milho em 1849-50	28
QUADRO IV.7 - Exportação de Laguna em 1849-50	29
QUADRO IV.8 - Exportação de São Francisco em 1849-50	30
QUADRO IV.9 - Entrada de Embarcações no Porto do Desterro em 1871	31
QUADRO IV.10 - Entrada de Embarcações no Porto do Desterro em 1884	32
QUADRO IV.11 - Exportação de 1880 a 1885	33
QUADRO IV.12 - Direitos Arrecadados em 1868-69	35
QUADRO IV.13 - Direitos Arrecadados em 1872-73 e 1873-74	35
QUADRO IV.14 - Navegação de Longo Curso e Cabotagem 1872-73..	36
QUADRO V.1 - Comércio Geral do Brasil e Santa Catarina 1840-41 a 1862-63	45

QUADRO	V.2	- Importação e Exportação de Santa Catarina 1866-67 e 1867-68	46
QUADRO	V.3	- Agrupamento de Frequência do valor das Exp _{or} tações	47
QUADRO	V.4	- Agrupamento de Frequência das Importações ...	48
QUADRO	V.5	- Agrupamento de Frequência das Importações ...	50
QUADRO	V.6	- Ritmo de Crescimento do Comércio Exp _{orta} - dor e Importador	52
QUADRO	V.7	- Comércio Geral 1870-86	55
QUADRO	V.8	- Comércio Exportador 1870-86	55
QUADRO	V.9	- Comércio Importador 1870-86	56
QUADRO	V.10	- Diferença em favor das Importações	57
QUADRO	V.11	- Média do Comércio Geral do Brasil 1864-69 e 1870-71	58
QUADRO	V.12	- Comércio da Província de Santa Catarina	60
QUADRO	V.13	- Comércio Geral do Brasil e Santa Catarina 1885-86	63
QUADRO	V.14	- Comércio Geral do Brasil e Santa Catarina 1888	64
QUADRO	V.15	- Principais Províncias Importadoras 1869-70	66
QUADRO	V.16	- Importação da Província de Santa Catarina 1881-86	67
QUADRO	V.17	- Exportação da Província de Santa Catarina ...	72

	pag.
QUADRO V.18 - Importação da Província de Santa Catarina ...	73
QUADRO V.19 - Importação Direta 1870-71	74
QUADRO V.20 - Importação Direta 1885-86	75
QUADRO VI.1 - Produtos Exportados por Desterro 1851-60	88
QUADRO VI.2 - Principais Produtos Exportados pela Província de Santa Catarina 1854-72	91
QUADRO VI.3 - Exportação de Farinha para o Rio de Janeiro 1878-79	95
QUADRO VI.4 - Exportação de Farinha para o Rio de Janeiro 1880-81	96
QUADRO VI.5 - Exportação de Farinha para a Região Platina	97

LISTA DE GRÁFICOS

	pag.
GRÁFICO V.1 - Comércio da Província de Santa Catarina em milhares de contos de réis 1840-88	43
GRÁFICO V.2 - Exportação de Santa Catarina 1840-88	49
GRÁFICO V.3 - Importação de Santa Catarina 1840-88	51
GRÁFICO VI.1 - Exportação da Farinha de Mandioca 1849-86	89

LISTA DE MAPAS

MAPA Nº 1 - Ilha e Canal de Santa Catarina 1830

MAPA Nº 2 - Planta do Litoral da Cidade do Desterro 1846

(em apenso na contra-cap)

LISTA DE ANEXOS

	pag.
ANEXO I - Balança Comercial da Província de Santa Catarina 1840-89	111
ANEXO II - Índice de Exportação da Província de Santa Catarina 1840-1888	112
ANEXO III - Índice de Importação da Província de Santa Catarina 1840-1888	113
ANEXO IV - Balança do Comércio do Brasil 1840-1889	114
ANEXO V - Índices de Exportação e Importação do Brasil 1840-1889	115
ANEXO VI - Câmbio entre Brasil e Londres 1840-1889	116
ANEXO VII - Diferença do Comércio Exterior de 1870-71 comparado com o de 1869-70	117
ANEXO VIII - Comércio Importador da Província de Santa Catarina 1886-87	118
ANEXO IX - Comércio das Províncias com o Rio de Janeiro 1888	119
ANEXO X - Parte Commercial	120
ANEXO XI - Produtos Exportados de Santa Catarina por Cabotagem 1870-71	121
ANEXO XII - Total do Valor dos Produtos Exportados por Santa Catarina 1884-85 e 1885-86	122
ANEXO XIII - Renda da Alfândega do Desterro 1872-1887	123
ANEXO XIV - Exportação da Farinha de Mandioca pela Província de Santa Catarina 1849-1887	124

RESUMO

A cidade do Desterro tem sido estudada com mais freqüência em função de seus aspectos políticos por ser a capital da Província. Muito pouco se tem pesquisado em torno de suas atividades econômicas e principalmente no que se refere ao movimento comercial do seu porto no século XIX. A presente dissertação tem por objetivo estudar este aspecto dentro do contexto provincial, nacional e internacional.

O porto do Desterro, diante dos demais portos da Província exerceu uma superioridade comercial durante o II Reinado. Portos como o de Laguna e outros menores do litoral sul dirigiam sua maior produção, especialmente farinha de mandioca, para Desterro. Daí era levada para outros portos do Império, principalmente para o Rio de Janeiro. Entretanto, portos como o de Itajaí e São Francisco, localizados mais ao norte, efetuavam suas atividades comerciais diretamente com outros pontos do país. Seus volumes de exportação eram pequenos se comparados com o do Desterro, no período estudado.

O maior movimento do porto do Desterro esteve ligado ao comércio de cabotagem efetuado, como já dissemos, em maior escala com o Rio de Janeiro. A falta de condições técnicas do porto que não permitia a entrada de embarcações de grande calado e o tipo de gêneros produzidos na Província fizeram com que o Rio de Janeiro exercesse a função de maior centro abastecedor de Santa Catarina assim como o grande receptor dos produtos exportados. Dali então, eram muitas vezes reexportados. Portanto, seu co

mércio exportador esteve especificamente voltado para o mercado interno, mas numa situação de inferioridade diante da maior parte das províncias do Império. Sustentado por gêneros largamente produzidos no país, eram porisso de baixo valor comercial, sendo a farinha de mandioca o principal produto.

Em decorrência dos fatores acima mencionados e de outros descritos no trabalho, a balança comercial da Província permaneceu quase que constantemente com saldos negativos. Seu período mais favorável foi aquele que correspondeu à Guerra do Paraguai, o qual passamos a tratar de uma época de "mini-boom", quando ocorreu a maior demanda de gêneros alimentícios em direção ao sul do país e região platina. Fora disto, a superioridade da exportação sobre a importação foi apenas accidental.

A B S T R A C T

Singe Desterro was the provincial capital, its history has usually been studied in political rather than commercial terms. This dissertation attempts to survey commercial and economic aspects of the city's history, situating them in local, national and international terms.

As a port Desterro played a larger role in the commerce of the province than any other, especially during the Second Reign. Laguna or smaller coastal ports played a much smaller role in the commercial life of the Province, since their exports flowed through Desterro en route to national markets, principally those of Rio de Janeiro. Only the ports of Itajai and São Francisco do Sul, which lay to the north of Desterro, played an independent role in the life of the province. The volume of their commerce remained small however, when compared to that of Desterro.

The principal activities of the Port of Desterro lay in the coastal trade, which fed the markets of Rio de Janeiro. Yet the physical conditions of the harbour did not allow the port to escape from the grip of Rio de Janeiro traders, who continued to receive the bulk of products exported from Santa Catarina. Such products were re-exported from Rio de Janeiro to wider markets. The port therefore served the internal market of the country, yet its position was a weak since its exports had to

compete with those of other provinces, a competition which was extremely severe in the case of manioc flour, the chief product of the region.

For this and for other reasons, many of which are discussed in the body of the work, the balance of trade between Desterro and the other provinces of the Empire remained unfavourable through the bulk of the Second Reign. Only the advent of the Paraguayan War brought an ephemeral "mini-boom", when the occupying armies required manioc flour during their campaigns. Otherwise, a favourable balance of trade only occurred as the result of accidental events in the other provinces of the Empire.

C A P Í T U L O I

INTRODUÇÃO

O objetivo deste trabalho foi realizar um estudo local, especificamente a nível econômico, integrado a uma estrutura nacional, no século XIX.

Procuraremos enfatizar os aspectos comerciais do porto do Desterro, suas ligações com o comércio local interprovincial e internacional. Preferimos o aspecto econômico em virtude da pequena abordagem existente, até hoje, sobre o assunto, já que o político-administrativo tem sido alvo de estudo com maior frequência. A única obra específica sobre o comércio foi publicada em 1920 por Laércio Caldeira de Andrada sob o título - Introdução à História do Comércio Catarinense 1500-1808.

A pesquisa abrangeu principalmente o período correspondente ao II Reinado, isto é, entre os anos de 1840 e 1889, no qual as fontes mostraram-se menos escassas.

Analisamos a atividade comercial e seus resultados, expressos na medida do possível, em termos quantitativos. Foram observados também o ambiente natural e humano em que se passa a atividade comercial, acrescentando-se as próprias origens deste ambiente. Dessa forma, procuramos perceber através de métodos dedutivos e quantitativos, os fatores de desenvolvimento que agiram diretamente sobre os elementos do processo econômico como o trabalho, o investimento e a tecnologia.

O estudo partiu do desejo de conhecer a vida

econômica da cidade de Nossa Senhora do Desterro e seus reflexos na Província. Sabíamos que o povoamento e desenvolvimento da ilha de Santa Catarina estiveram em função de sua própria posição geográfica, com o objetivo de atender às necessidades portuguesas. Ora como estabelecimento militar para defesa e controle da região sul, ora como porto seguro para as embarcações com destino tanto para o norte como para o sul. Diante disto, surgiu-nos a curiosidade de constatar a intensidade, em termos comerciais, do movimento portuário do Desterro. Se o porto serviu apenas de intermediário ou se o movimento comercial desenvolveu-se através de produtos genuinamente locais. Objetivamos verificar o grau de especialização ou diversificação da produção de gêneros alimentícios. Verificar também as ligações internas e externas da Província através do porto do Desterro e as que nos levassem a dados sobre a situação específica do comércio provincial. Constatar a posição do comércio da Província diante da situação nacional, assim como as flutuações deste comércio e seus fatores determinantes.

Os dados fomos buscar principalmente nos Livros do Tesouro Provincial, nos da Alfândega do Desterro existentes no Arquivo Público do Estado de Santa Catarina, nos dados estatísticos publicados por Sebastião Ferreira Soares, nas Falas e Relatórios dos Presidentes da Província, nos periódicos locais e em um ou outro escritor da época ou contemporâneo. Os dados mais específicos sobre o comércio do Desterro estavam mais dispersos e mais escassos, embora alguns tivessem sido encontrados no Arquivo da Câmara Municipal existente na Biblioteca Central da UFSC. De qualquer forma, encontramos muitos documentos incomple-

tos por estarem semi-destruídos, dificultando a construção de dados em série. Os almanaques, fontes de informação das mais variadas, por constar principalmente de listas de nomes pertencentes às principais atividades econômicas e político-administrativas, encontramos muito poucos, dentro do período proposto para o presente trabalho. Os jornais locais complementaram as informações obtidas em fontes mais genéricas. Embora possíveis de parcialidade política representavam, de qualquer maneira, o pensamento local sobre os principais problemas que afetavam o comércio da cidade e da Província. Dos artigos e dos anúncios retiramos dados sobre a atividade comercial, como as principais casas exportadoras, atacadistas e varejistas e suas localizações; os tipos de mercadorias comercializadas eram publicadas através do movimento diário do porto e, finalmente, os comerciantes mais fortes da praça do Desterro.

Obstáculos foram enfrentados. Os dados recolhidos das fontes manuscritas e impressas muitas vezes não coincidem entre si. Alguns dados mencionados nas Falas e nos Relatórios dos Presidentes da Província não se coadunavam com dados expressos nos Livros do Tesouro Provincial. Naturalmente que os relatórios oficiais quase sempre refletiam toda uma política do governante da época e cujas alterações faziam-se necessárias para argumentar sobre qualquer assunto ou reivindicar melhorias para a própria Província. Portanto, embora fossem fontes oficiais, levamos muitas vezes em conta, o fato de que eram, alguns relatórios finais de um governo, podendo até ter um caráter de justificativa. Em virtude disto, deparamos com sérios problemas ao tentarmos verificar o papel de cada um dos gêneros quanto a

sua produção e comercialização. De qualquer maneira dedicamo-nos mais ao estudo dos dados onde haviam pontos comuns entre as fontes utilizadas. Quando haviam divergências nos dados, demos preferência aos Livros do Tesouro Provincial.

Para procurar responder às questões formuladas dividimos o trabalho em partes: na primeira estudamos a situação geográfica e a atividade comercial do principal porto, o de Nossa Senhora do Desterro; na segunda, abordamos a posição da Província de Santa Catarina diante da situação comercial do resto do Império; numa outra parte detivemo-nos na abordagem sobre a produção da farinha de mandioca por ser o principal produto de exportação do porto e da Província de uma maneira geral. Na última parte foram sistematizadas as conclusões alcançadas. Em cada capítulo, por sua vez, estabelecemos um sistema no qual pudéssemos enfatizar o período de maior atividade comercial, por volta da década de 60, procurando destacar também o período anterior e posterior a ele.

C A P Í T U L O I I

ASPECTOS GERAIS DO COMÉRCIO BRASILEIRO NO SÉCULO XIX

A expansão da economia mundial no século XIX criou possibilidades de ampliação dos mercados tanto para matérias-primas como para alimentos. O aumento e a diversificação da demanda nos países industrializados permitiram que outros como o Brasil se incorporassem ao desenvolvimento internacional quer aumentando a produtividade de seus cultivos tradicionais, quer dedicando-se a novos produtos com maior aceitação no mercado mundial.

Com vistas à exportação, o país especializou-se em determinados produtos como o açúcar, o algodão, o fumo e principalmente o café. Assim, o Brasil, durante o século XIX, manteve-se voltado para uma economia de exportação agrícola. Algumas províncias passaram a uma maior produtividade, proveniente dos recursos disponíveis como a grande propriedade e a mão de obra escrava, passando a integrar o processo de desenvolvimento do mercado mundial.

O maior interesse pelo comércio externo surgiu em detrimento do comércio interno. Houve uma tendência econômica em desenvolver aquelas regiões cujos produtos destinavam-se diretamente aos mercados externos. Os grupos econômicos brasileiros defendiam especialmente a economia de exportação e em decorrência disto houve um descaso pelo mercado interno. Os argumentos estavam relacionados com a defesa do consumidor, em benefício da importação da manufatura como troca pelas exportações, esquecendo

-se, entretanto, do encarecimento dos gêneros alimentícios.¹

Antes da primeira metade do século XIX, os gêneros alimentícios eram cultivados para consumo particular das fazendas e o excedente era dirigido para os mercados urbanos. Não se concebia desviar capital e mão de obra da lavoura mais rendosa como a do açúcar, algodão ou café, para dedicar-se à policultura destinada ao abastecimento urbano, onde o fazendeiro iria concorrer com o pequeno produtor. Por outro lado, era natural a dedicação ao cultivo do café, especialmente, já que o crédito dos lavradores dependia da quantidade de café que produzisse.²

Grande parte dos gêneros passaram a ser importados para o abastecimento das grandes cidades, uma vez que apenas os pequenos agricultores passaram a suprir os mercados locais. Estes em geral, sobreviveram em regiões afastadas das áreas cafeeiras, pois ao contrário, seriam absorvidos pela grande lavoura.³

O desenvolvimento comercial e conseqüentemente econômico não ocorreu em todo o país, mas em determinadas regiões. Umas, dedicaram-se à economia de exportação; o caso da á-

¹SOARES, S.F. Notas Estatísticas sobre a Produção Agrícola e Carestia dos Gêneros Alimentícios no Brasil Império. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1977, p.20.

²FRANCO, M.S. de C. Homens Livres na Ordem Escravocrata. São Paulo, Editora Ática, 1974, p.158-169.

³PELAEZ & SUZIGAN. História Monetária do Brasil; análise da política, comportamento e instituições monetárias. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1976, p.155.

rea açucareira de Pernambuco, do Recôncavo baiano ou das áreas cafeeiras do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, as quais usufruindo dos lucros obtidos conseguiram progressos materiais. Outras, mantiveram-se à margem tentando de forma insuficiente, sobreviver através da produção da pequena lavoura, como foi o caso de Santa Catarina.

Mas é a partir do momento em que o café define-se como o grande produto exportador, isto é, entre 1830 e 1850, aproximadamente, que se inicia um certo desenvolvimento do comércio interno. A partir daí, a produção de gêneros passa a se beneficiar indiretamente com a expansão das exportações. Encontrando dentro do Império um mercado capaz de absorver seus excedentes de produção, alguns setores da economia de subsistência expandiram suas atividades produtivas. Em Santa Catarina esta expansão adquiriu uma característica própria, isto é, expandiu-se lentamente.

As províncias do sul, como Paraná, por exemplo, foi beneficiada, embora indiretamente, com a produção e exportação da erva-mate para o exterior. Os agricultores paranaenses alternavam suas atividades entre a agricultura de subsistência e a extração da erva-mate, a qual, com seu excedente, contribua de forma substancial para o aumento da renda da Província. O Rio Grande do Sul, dedicando-se principalmente à pecuária, exportava o charque, cujo produto chegou a constituir metade das vendas totais da Província, pois sua exportação dirigia-se tanto para dentro (em maior escala) como para fora do Império.⁴ Santa Ca-

⁴FURTADO, C. Formação Econômica do Brasil. 3 ed. Rio de Janeiro, Editora Fundo de Cultura, 1961, p.164.

tarina que não se integrou ao mercado internacional, desenvolveu um comércio voltado especialmente para o mercado interno; não obteve os mesmos resultados que as demais províncias, por uma série de fatores ligados a sua própria estrutura, a qual analisaremos posteriormente.

O ritmo de desenvolvimento da cidade do Desterro como da maior parte da Província, no período estudado, esteve condicionado pela maneira como se integrou ao comércio interprovincial.⁵ Viveu, praticamente em função do Rio de Janeiro, ou melhor, suas ligações foram muito maiores com o Rio de Janeiro do que com qualquer outro porto do Império e muito menos com o exterior.

O comércio brasileiro vai sentir uma maior expansão a partir da segunda metade do século XIX. Além do Rio de Janeiro, o grande empório importador e exportador, destacaram-se os portos de Recife, Salvador, São Luiz, Belém e Santos no final do século. De uma maneira geral, junto destes portos foram organizadas uma infraestrutura do comércio como empresas de navegação costeira, de mineração, de estradas de ferro e rodagem, empresas de seguro, de transportes e os mecanismos de crédito como casas comerciais e instituições bancárias. Tais melhoramentos atingiram as áreas comercialmente mais desenvolvidas, isto é, onde produ-

⁵Como diz Gunder Frank, a maior ou menor dependência das regiões ocorre em função de sua maior ou menor integração na produção para exportação, da maior ou menor especialização de sua produção, tanto a nível nacional quanto regional ou local.

ziam-se artigos de exportação ou onde o mercado interno crescia. Santa Catarina, na época, não foi atingida por este surto de progresso; ao contrário, manteve muito lento seu desenvolvimento econômico. Seus comerciantes atuavam em pequenas proporções dependendo quase que exclusivamente dos comerciantes do Rio de Janeiro.

C A P Í T U L O I I I

AS BASES DO COMÉRCIO DA CIDADE DO DESTERRO

I

A Ilha de Santa Catarina

O êxito da ilha de Santa Catarina e de parte da Província no mercado de produção de gêneros alimentícios esteve condicionado à herança colonial. A ilha e a costa catarinense foram povoadas em função das necessidades estratégicas da Coroa Portuguesa e não em função de objetivos econômicos, como por exemplo as regiões de Minas Gerais e São Paulo. As necessidades militares e administrativas sobrepujaram, inicialmente, os interesses de ordem econômica.

A ocupação da ilha de Santa Catarina esteve intimamente relacionada com o desejo português de conquista do extremo sul. O interesse pela região, por parte da Coroa portuguesa tornou-se bastante nítido no século XVIII. Serviria de ponto de apoio à conquista, contribuindo para a fixação de portugueses à margem esquerda do Rio da Prata. A cobiça pela região fundamentou-se em dois fatores: o interesse político de expansão em direção ao Prata e o interesse econômico na pecuária do Rio Grande do Sul.

O ano de 1738, assinalou a criação da capitania subalterna de Santa Catarina independente de São Paulo e ligada diretamente ao Rio de Janeiro. A partir daí, vai sofrer alte

rações de toda ordem a medida que passa a servir de ponto de apoio para a penetração portuguesa em direção ao sul.

O Rei D. João V, através do Conselho Ultramarino, em 1746, determinou a vinda de famílias açorianas e madeirenses para a ilha de Santa Catarina. Desta forma, a ocupação da ilha passou a ser estruturada em bases mais sólidas, utilizando porém, um sistema de colonização baseada em pequenos lotes de terra e mal distribuídos. Entretanto, parte da ocupação da terra foi efetuada por paulistas de origem vicentina, os quais se deslocavam, em geral, com famílias e agregados. Muitos deles, deslocaram-se para região mais propícia à atividade pastoril. Sairam do litoral para os campos do Rio Grande do Sul, provocando o aparecimento de zonas restritas apenas à produção para o consumo próprio.

Quanto à má distribuição das terras da ilha, assim descreve o Vice-Rei Marquês de Lavradio, em 1779:

"Nessa capitania nunca os governadores consideraram que deviam repartir terras e estabelecer famílias que unicamente na Ilha, não fazendo caso nenhum de terra firme, sendo ela quanto a mim a mais importante.

A Ilha se repartia por tal modo que todos ficavam desacomodados, porque na exceção de alguns poucos, aos mais deram porção de terra muito pequenas, e

muitos ficaram sem ter nenhuma."¹

Nas pequenas propriedades, os açorianos desenvolveram o cultivo de subsistência, destacando-se desde o início o cultivo da mandioca que aos poucos vai atender não só o consumo local como também o externo.

Mas as primeiras famílias dos pequenos agricultores logo passaram a conviver com um novo grupo, o qual vai sobrepor-se àquelas. A defesa da região exigia a presença de militares de carreira que, com suas famílias, contribuíram para alterações de ordem demográfica, social e político-administrativa. A chegada de militares provocou, como é natural, o aumento da população e conseqüentemente o do consumo. A economia de sustento familiar transformou-se numa economia voltada para um pequeno mercado. Como a população local não produzia o suficiente para satisfazer o aumento da população, o equilíbrio surge através da importação, que por sinal, a partir daí, passa a superar quase sempre a exportação. Como em todo o Brasil, o crescimento das cidades litorâneas, criou a princípio uma população parasitária, isto é, não produtora, mas sem dúvida consumidora: militares, sacerdotes, funcionários, cujo consumo exigiu a abertura de casas comerciais. A este grupo consumidor, juntavam-se, é claro, comerciantes, empregados no comércio, artesões e outros.

Em grande parte do século XVIII foram os próprios comandantes militares que administraram a Província. Os a-

¹Relatório do Marquês do Lavradio, Vice-Rei do Rio de Janeiro, entregando o governo a Luiz de Vasconcelos e Souza, in Revista Trimestral de História e Geographia, nº 16:476, jan/1843.

agricultores de origem açoriana e seus descendentes permaneciam subordinados aos comandos militares. O objetivo maior era a conquista, ocupação e defesa da terra e para isso, serviam-se dos habitantes locais como recrutas ou como fornecedores de produtos alimentícios aos contingentes militares. Esta situação de dependência, pode-se assim dizer, dos agricultores à atividade militar, manteve-se até o final do século, onde conclui-se que desde o início, a produção de gêneros alimentícios sofreu uma distorção, provocando desestímulo seja em face dos recrutamentos ou dos embargos de alimentos.

No início do século XIX já percebemos transformações como o destaque e prestígio de cidadãos locais, quando os altos comandos militares passaram a ser substituídos pela autoridade civil, escolhidos entre os elementos mais expressivos da sociedade local. Estes elementos eram comerciantes, naturalmente. Portanto o grupo social mais importante passa a se constituir por comerciantes. Estes, em geral eram proprietários de embarcações que efetuavam o comércio de pequena cabotagem entre os diversos pontos do litoral catarinense.

II

A cidade do Desterro, situada na ilha de Santa Catarina, estabeleceu seu centro urbano na parte mais próxima ao continente, separada por um estreito. Não era fácil seu contato com o interior da Província; por isso as grandes relações eram feitas apenas com os vários pontos do litoral. O porto do Desterro, portanto, foi o meio de contato entre as regiões li

torâneas produtoras e os mercados consumidores, principalmente o Rio de Janeiro.

Como capital da Província, Desterro era a sede dos principais órgãos oficiais como o do Governo, Junta da Fazenda, Alfândega, Juiz de Fora e Regimento de Infantaria.

Com a mesma característica de outras cidades coloniais, possuía uma praça central bem próxima ao mar e ao redor dela as principais edificações. Do lado sul da praça, ou melhor, do Largo do Palácio, como era chamada, estava localizado o cais onde fazia-se o embarque e desembarque dos produtos e passageiros. Do lado oposto estava a Igreja Matriz Nossa Senhora do Desterro; do lado leste, a sede do governo provincial e a sua frente, do outro lado da praça, situava-se a Câmara Municipal.

A zona comercial estava localizada, como era natural, próxima ao porto, ou melhor, próxima à Alfândega.* Na Rua do Príncipe havia um comércio varejista cujas casas comerciais eram chamadas de armazéns, lojas de fazenda ou de secos e molhados. Pelos muitos anúncios publicados nos jornais da cidade, percebemos que havia grande diversificação de artigos em seus estoques; a maioria era de procedência estrangeira. Já na Rua Augusta e Largo do Palácio estavam mais concentradas as casas de comércio atacadista, representantes de produtos importados e exportadores. Próximo também à zona do porto desenvolvia-se uma regular atividade de construção naval. Por volta de 1847 já existiam quatro estaleiros na cidade do Desterro.² Em 1870 ainda e

²A.P.E./S.C. Livro da Capitania dos Portos 1846-48.

*Ver Mapa nº 1.

xistiam três estaleiros: um localizado na Prainha, outro na Praia de Fora e um terceiro mais próximo ao trapiche da Rita Maria. O comércio do Desterro podia ser agrupado em três categorias de atividades. Em primeiro lugar os atacadistas e comissários que recebiam os produtos do Rio de Janeiro e distribuíam pelo comércio local, assim como efetuavam a exportação; os comerciantes varejistas ou "retalhistas" e finalmente aqueles que, em menor número, exerciam uma atividade artesanal e que comercializavam, eles próprios, as suas produções. Frequentemente tal atividade provocava protestos por parte da maioria dos comerciantes, em virtude da concorrência. Os "mascates" ou "atravessadores" como eram chamados, também apresentavam-se no comércio local, estabelecendo-se nas hospedarias da capital e algumas vezes percorrendo o interior.³

Mas a pequena escala das atividades econômicas aliada às medidas político-administrativas empregadas prejudicaram o crescimento do comércio. Desde meados do século XVIII, os recrutamentos militares sucessivos e prolongados afastavam da agricultura muitos indivíduos. O êxodo espontâneo também ocorria quando ilhéus incorporavam-se às embarcações no Rio Grande do Sul ou litoral paulista em função da atividade pesqueira. Além da precariedade da produção, o problema mais se agravava com o embargo de gêneros alimentícios por parte do governo português, principalmente farinha de mandioca, o qual deixava frequentemente de pagar

³PARTE COMMERCIAL · O Mercantil. Desterro, 2 jul. 1861, p.4, c. 2 e 3.

PELO COMMERCIO O Argos. Desterro, 27 jul. 1861, p.2, c. 1 e 2.

aos seus fornecedores.⁴

Ao final do século XVIII prolongando-se pe-
los primeiros anos do século XIX, a situação econômica mantinha-
-se precária sofrendo o comércio grandes oscilações no mercado. O
correu a decadência da pesca da baleia, cuja atividade exercida
desde o início do século XVIII, era praticada através de contra-
tantes que arrematavam o direito de explorá-la através de monopó-
lios. O porto, por sua vez, servia apenas como ponto de apoio pa-
ra as embarcações, em geral de outras nacionalidades, que se em-
penhavam em tal atividade.

III

Um grande problema enfrentado pelo comér-
cio desde os tempos coloniais e durante o período estudado, foi a
existência do contrabando. Muito comum era a entrada e saída de
mercadorias que fugiam ao controle dos órgãos governamentais, is-
to é, que circulavam sem o pagamento dos devidos direitos. Faziam
comumente o escambo, aquela simples troca de mercadorias entre as
partes interessadas sem a participação oficial e por isso condena-
da, pois tal atividade não trazia qualquer rendimento ao poder pú-
blico.

O contrabando era praticado até mesmo após
a efetuação do "embargo". Parte do gênero destinado pelo governo
para as tropas militares era desviado para o comércio ilícito.⁵

⁴CABRAL, O.R. Nossa Senhora do Desterro. Florianópolis, Impren-
da U.F.S.C., Notícia II, 1972, p.13.

⁵CABRAL, O.R. op. cit. p.14.

Mas se por um lado a atividade comercial era a principal fonte de renda para o aumento da receita provincial, por outro não recebia a eficiente e necessária fiscalização. Era ineficaz pela escassez de recursos humanos e técnicos. O número de fiscais era bastante limitado, assim como as embarcações destinadas à fiscalização. Verificava-se ainda a inexistência de objetos indispensáveis a uma repartição fiscal, como balança, pesos e medidas e guindaste.⁶

Não raramente o contrabando era efetuado pelas embarcações que ficavam ao largo, em virtude de seus calados que não permitiam maior proximidade do porto. Assim, a Alfândega tinha um desempenho bastante difícil. Até o final do Império existiam quatro ancoradouros no Desterro mas apenas em dois deles fazia-se a fiscalização. No ancoradouro da Praia de Fora os navios permaneciam esperando vento favorável para atravessar o estreito, não havendo ali o mínimo controle fiscal. No ancoradouro de Santa Cruz ficavam as embarcações arribadas, mas numa distância de 12 milhas da fiscalização. Estes ancoradouros ficavam mais afastados do porto justamente devido a distância das duas barras e a existência entre elas de um taboleiro ou banco de areia que não permitia a aproximação das grandes embarcações. Estas eram obrigadas a fazer baldeações com seus carregamentos, tornando difícil a fiscalização além de causar embaraços e maiores despesas ao comércio. Portanto, somente nos dois ancoradouros em frente ao centro da cidade era efetuada a devida fiscalização, cujas demarcações para carga e descarga eram feitas pela Alfânde

⁶A.P.E./S.C. TP 1886.

ga. Para exemplificar, encontramos um relato de uma denúncia efetuada contra o capitão da barca uruguaia "Maldonado", que tentou desembarcar ilegalmente na Praia de Fora, em 1872, vinhos e outras mercadorias.⁷

Não havia um controle entre a produção e o comércio da Província. A administração tinha dificuldade em fiscalizar os produtos consumidos pelos próprios produtores, os vendidos no lugar de origem e os transportados para outros locais.

Os direitos de exportação eram baseados no preço semanal de cada um dos gêneros. Para tomar conhecimento de tais preços a Inspetoria da Alfândega possuía os seus informantes. Bastaria a negligência dessas pessoas encarregadas de dar as informações, para que o sistema deixasse de funcionar. Portanto tal sistema apresentava-se ineficaz.

Por todos estes obstáculos tornava-se bastante difícil uma fiscalização minuciosa dos produtos comercializados através do porto do Desterro. Somava-se a estes, aquela tarifa especial criada pelo Governo Imperial, em 1879, para as Alfândegas do Rio Grande, Porto Alegre e Uruguaiana (além de Corumbá no Mato Grosso). Tinha como objetivo diminuir o contrabando que desde a época colonial praticava-se entre os territórios espanhol e português. Se por um lado, tal medida foi tomada em virtude dos prejuízos que o comércio ilícito causava ao fisco imperial, por outro lado, vai prejudicar os comerciantes e o controle por parte da própria província catarinense. Aquela tarifa pro

⁷A.P.E./S.C. Livro da Alfândega, 1872.

vocava o desvio de produtos do Rio Grande do Sul para Santa Catarina e vice-versa, dificultando ainda mais a precária situação tributária e fiscal.

Sobre o assunto, o jornal da cidade do Desterro, "Correio da Tarde", transcreve um artigo publicado no jornal "Trabalho" de Laguna, em 1884, com o seguinte teor:

"É tempo de erguer-se a voz na imprensa contra o contrabando franco, que se desenvolve dia a dia, com mais assustadoras proporções, no Município de Araranguá, e na zona da província acima da serra."

Mais adiante:

"Ter o contrabandista mais consideráveis proventos do que o honesto comerciante, que não illude disposições legais, que não onerão o genero que expõe a renda, não podendo este dar os generos pelo preço pelo qual os dá a quelle, attenta a differença de impostos!!

Desta arte fica o crime remunerado e a honestidade sacrificada."⁸

O artigo denunciava a existência de casas comerciais em Torres no Rio Grande do Sul, que sobreviviam a custa dos comerciantes de Santa Catarina. Portanto, não só os comer

⁸PELO COMMERCIO Correio da Tarde. Desterro, 13 mar. 1884, p.2, c. 1 e 2.

cientes como os órgãos oficiais sentiram-se prejudicados com aque la tarifa.

Podemos concluir que as condições impostas pelas medidas político-administrativas desde o período colonial dificultaram um normal desempenho das atividades comerciais, provocando ao contrário, desestímulo à criação de uma infra-estrutura e conseqüentemente de um crescimento vigoroso do comércio. Os fatores negativos estavam relacionados com o sistema de recrutamento por parte do governo, com o embargo de gêneros alimentícios para abastecimento das tropas, com a dependência do Desterro ao Rio de Janeiro e com a fragilidade fiscal que incentivava o exercício do contrabando.

C A P Í T U L O I V

DESTERRO COMO PRINCIPAL PORTO DA PROVÍNCIA

I

Dados Técnicos

A capacidade do porto do Desterro não permitia que se comparasse com portos como o do Rio de Janeiro ou até de Paranaguá, em virtude de suas condições técnicas.

Desterro, localizada na parte ocidental da ilha, está separada do continente por um estreito.*Este estreito servia como única passagem para as embarcações que vindas pela barra do norte, chegavam ao porto da capital. É nele que se verifica a maior profundidade atingindo cerca de 30m., que vai diminuindo a medida que se afasta do estreito em direção ao norte. Na região da Ponta do Leal alcança cerca de 5m. (17 pés), reduzindo a 3m. (10 pés), um pouco mais além. Conserva-se nesta profundidade até próximo à ilha dos Ratores (pequena); desta ilha para oeste aprofunda-se para 4m. (14 pés), aumentando novamente a profundidade a medida que se aproxima da ilha dos Ratores (grande); seguindo sempre para oeste atinge a marca de aproximadamente 5,50m. A parte mais rasa deste estreito, portanto, localizada entre o porto e a barra do norte foi comumente designada por "Canal do Taboleiro", que dada a sua pequena profundidade impedia a entrada de embarcações de grande calado. Sua distância que cor-

* Ver mapa nº 2

responde a cerca de 5 milhas vai desde a Ponta do Leal até o paralelo que fica entre as duas ilhas dos Ratores pelo lado oeste, isto é, lado do continente. Pelo lado leste há um outro canal que vai desde a Ilha grande dos Guairás até a Praia de Fora, aproximando-se da povoação de Santo Antonio de Lisboa e penetrando no porto de Sambaqui, numa distância de aproximadamente 6 milhas. Em virtude da pouca profundidade do Canal do Taboleiro, as embarcações de maior porte, isto é, as de mais de 10 pés de profundidade, eram obrigadas a ancorar na enseada de Santa Cruz, em Sambaqui ou fora da barra, a 12 milhas de distância do porto do Desterro. Tal afastamento acarretava maiores gastos nos transportes de mercadorias, além das dificuldades de controle pelo órgão fiscalizador e arrecadador. Era exatamente em Sambaqui que era feito o abastecimento de água dos navios de guerra nacionais e embarcações estrangeiras devido a existência de um sistema de encanamento em perfeito estado.

Quanto à barra do lado sul, esta era de menor utilização dada as dificuldades existentes em decorrência da sua estreiteza, isto é, da grande proximidade da ilha ao continente e de outros obstáculos naturais.

O litoral exterior da ilha possui uma distância de 40 milhas que vai desde a Ponta do Rapa até a dos Naufragados. O interior, entre as mesmas pontas é de 45 milhas. Já o litoral de toda a província, do extremo norte ao sul é de 275 milhas.

Próximo à Ilha de Santa Catarina existiam dois faróis: um na Ponta dos Naufragados que assinalava a entrada pela barra do sul e outro, inaugurado em 1883, a sudeste da ilha do Arvoredo, na entrada da barra do norte. Além destes, existia

um farolete em Anhatomirim, todos controlados pela Capitania dos Portos. Sob o controle da Capitania ficavam também as ilhas dos Ratores, onde havia, na maior delas, um aranzém para combustíveis e objetos pesados e um outro na Praia de Fora.

Quanto ao balizamento, o porto da capital possuía dez balizas, sendo que nove eram de madeira e uma de ferro forradas de cobre. Estavam localizadas em toda a extensão entre a baixa e a preamar. No canal do lado norte existiam duas bóias grandes de ferro, uma balisa de madeira e outra de alvenaria em forma de coluna. No canal sul, sete bóias de ferro e uma balisa de madeira.

O cais, por sua vez, permaneceu por muito tempo em estado precário, sofrendo uma reforma somente em 1883. Não havia trapiche especial e muito menos depósito para produtos inflamáveis. Apenas a Alfândega possuía dois aranzêns que não comportavam as necessidades do comércio local. Quando haviam partidas de querosene ou outro inflamável qualquer, os comerciantes despachavam sobre a água pagando os respectivos direitos.¹

¹FPP.1844. p.36

FPP.1883. p.31-35

FPP.1886. p.186

II

A Importância do Porto

A importância do porto do Desterro estava relacionada com o desempenho de sua função de escoadouro da maior parte da produção da Província, em especial da litorânea, durante o período estudado. Seu movimento comercial atinge maior intensidade no período da década de 60, o qual passaremos a tratar como uma época de um "miniboom" do comércio catarinense.

Desde os primeiros anos do período estudado, o porto já havia assumido papel preponderante no movimento do comércio provincial.

QUADRO IV.1

RECEITA DA ALFÂNDEGA DO DESTERRO E MESAS DE RENDA DA LAGUNA E
SÃO FRANCISCO (em mil-réis)

ANO	DESTERRO	LAGUNA	SÃO FRANCISCO
1837-38	39:982\$699	5:268\$401	1:449\$582
1838-39	39:550\$506	4:980\$177	1:417\$996
1839-40	35:795\$023	1:301\$874	1:614\$568

FONTE: FPP.1841. p.13.

Como podemos observar, no exercício de 1837-38 Desterro alcançou 85,62%, Laguna 11,28% e São Francisco 3,10%. No exercício seguinte, a receita do Desterro atingiu 86,08% contra 10,84% da Laguna e 3,08% de São Francisco. Já em 1839-40 Des

terro chegou a obter 92,47% do total dos três portos, seguindo-se 3,36% de Laguna e 4,17% de São Francisco. O decréscimo da receita da Laguna em 1839-40 deveu-se aos efeitos da Guerra dos Farrapos, que por volta de 1839 atingiu aquele porto. Tal guerra, naturalmente também afetou o comércio do Desterro, diminuindo sensivelmente o comércio de pequena cabotagem. Em 1837-38 entraram no porto da capital 104 embarcações. No ano seguinte, 1838-39, o número de pequenas embarcações caiu para 97 e em 1839-40 apenas 40 embarcações chegaram ao porto.²

A atividade tanto importadora como exportadora do porto do Desterro superou a dos demais, como o de Laguna, São Francisco e Itajaí. No ano financeiro de 1849-50 foram os seguintes valores exportados pelos principais municípios:

QUADRO IV.2

EXPORTAÇÃO DOS PRINCIPAIS MUNICÍPIOS (em mil-réis) 1849-50

Desterro	298:522\$159	64,81%
Laguna	114:068\$600	24,76%
São Francisco	35:537\$802	7,72%
Porto Belo	7:450\$589	1,62%
Lages	5:038\$000	1,09%

FONTE: A.P.E./S.C. TP 1850-54

Enquanto os quatro primeiros exportavam principalmente gêneros alimentícios, Lages apresentava o couro como

²A.P.E./S.C. FPP 1841. p.14.

seu principal produto.

Sendo a farinha de mandioca o mais importante produto de exportação na época, foi assim distribuída pelos principais portos, no mesmo exercício:

QUADRO IV.3

EXPORTAÇÃO DA FARINHA PELOS PRINCIPAIS PORTOS

Desterro	297 160 alq.	.....	59,06%
Laguna	157 207 alq.	.....	31,24%
São Francisco	42 435 alq.	.....	8,43%
Outros	6 380 alq.	.....	1,27%

FONTE: ibid.

Da produção de farinha escoada por Desterro , as maiores províncias compradoras foram:

QUADRO IV.4

DESTINO DA FARINHA EXPORTADA POR DESTERRO

Rio Grande do Sul ...	82 852 alq.	.....	27,88%
Rio de Janeiro	75 505 alq.	.....	25,41%
Províncias do Prata .	64 568 alq.	.....	21,73%
Pernambuco	42 944 alq.	.....	14,41%
Outras	31 291 alq.	.....	10,53%

FONTE: A.P.E./S.C. TP 1850-54

Da exportação do Desterro, 232 592 alq., isto é, 78,27% foram exportadas para outras províncias do Império, enquanto que 21,73% dirigiram-se para o exterior. Dos 157 207 alq. saídos de Laguna, apenas 45 894 alq., 29,19%, foram diretamente para outras províncias; porém, 111 313 alq., isto é, 70,81% escoaram para portos da própria província, tudo levando a crer que dirigiam-se para Desterro e daí enviados para fora. O porto de São Francisco que apresentou-se com 42 435 alq. de farinha exportada, teve 100% da sua exportação enviada para fora da Província. No caso dos três portos acima, o Rio de Janeiro apresentava-se como principal comprador.

No montante geral das exportações pela Província, no mesmo exercício, os principais mercados, em valores, foram os seguintes:

QUADRO IV.5

PRINCIPAIS MERCADOS DOS PRODUTOS DA PROVÍNCIA - 1849-50

Rio de Janeiro	152:505\$580	.....	39,91%
Províncias do Prata	97:735\$379	.....	25,58%
Rio Grande do Sul	68:929\$191	.....	18,04%
Pernambuco	32:477\$865	.....	8,50%
Outros	30:458\$185	.....	7,97%

FONTE: A.P.E./S.C. TP 1850-54

Se tomarmos como exemplo um outro produto como o milho, vamos notar a mesma situação descrita anteriormente

com relação ao destino das exportações pelos diversos portos. Laguna era o maior exportador de milho da Província. Mas observando o destino de suas exportações percebemos que o maior volume dirigia-se para portos da Província, Desterro, certamente.

QUADRO IV.6

EXPORTAÇÃO DE MILHO EM 1849-50 (em alqueires)

Laguna	43 121 alq.	61,59%
Desterro	26 806 alq.	38,28%
São Francisco	10 alq.	0,02%
Outros	80 alq.	0,11%

FONTE: TP. 1850-54

O destino da exportação efetuada por Laguna foi a seguinte:

Portos da Província ...	38 866 alq.	90,13%
Rio de Janeiro	3 655 alq.	8,48%
Rio Grande do Sul	600 alq.	1,39%

FONTE: *ibid.*

Portanto, a maior parte da exportação provenientes de Laguna dirigia-se logicamente para Desterro e não diretamente para outras províncias. Daí sim, reexportado através do porto da capital para os demais portos do Império. A exportação individual da Desterro foi de 26 806 alq. que somados aos 38 866 alq. provenientes de Laguna deram um total de 65 672 alq. saídos pelo porto da capital. Em valores assim se apresentava a

exportação de Laguna no mesmo exercício:

QUADRO IV.7

EXPORTAÇÃO DE LAGUNA EM 1849-50 (em mil-réis)

Portos da Província	84:018\$170	69,98%
Rio de Janeiro	29:717\$070	24,75%
Rio Grande do Sul	4:475\$700	3,73%
Santos	1:034\$320	0,86%
Paranaguá	774\$340	0,64%
Mangaratiba (R.J.).....	48\$000	0,04%

FONTE: A.P.E./S.C. TP 1849-50

Isto vem comprovar que não só em quantidade mas também em valores a maior exportação de Laguna dirigia-se para dentro da própria Província.

Já o porto de São Francisco não mantinha a mesma posição que Laguna no que se refere ao contato comercial com Desterro. Suas relações comerciais, faziam-se mais diretamente com o Rio de Janeiro e outras províncias do que com a própria capital catarinense. Sua posição geográfica, mais ao norte, estimulava o maior contato com a capital do Império.

QUADRO IV.8

EXPORTAÇÃO DE SÃO FRANCISCO EM 1849-50

Rio de Janeiro	29:973\$200	....	84,35%
Rio Grande do Sul	2:248\$000	....	6,33%
Pernambuco	1:553\$000	....	4,37%
Santos	707\$000	....	2,00%
Paranaguá	481\$000	....	1,35%
São Sebastião (S.P.)	80\$000	....	0,22%
Portos da Província	491\$780	....	1,38%

FONTE: A.P.E./S.C. TP 1850-54

Nos livros da Alfândega do Desterro e nos da Capitania do Porto encontramos registros diários da entrada de embarcações no porto da capital; os primeiros, inclusive, com registros dos respectivos carregamentos. Observamos que para Desterro convergiam as embarcações que faziam o comércio de pequena cabotagem. Os produtos provenientes de diversos portos da Província eram dirigidos para Desterro e daí exportados. Em geral, o maior número de embarcações era oriundo de Laguna.

Fazendo um levantamento mensal das embarcações de pequena cabotagem entradas no porto do Desterro em 1848, registradas no Livro da Capitania do Porto, verificamos que de um total de 169, 136 procediam de Laguna e 39 de outros pontos da Província. Portanto, as embarcações procedentes de Laguna apresentavam-se na ordem de 77%.³

³A.P.E./S.C. Capitania do Porto 1848-49.

O mesmo levantamento foi efetuado para o ano de 1871, utilizando o registro do Livro da Alfândega do Desterro e obtivemos o seguinte resultado:

QUADRO IV.9

ENTRADA DE EMBARCAÇÕES NO PORTO DO DESTERRO EM 1871

PROCEDÊNCIA	Nº DE EMBARCAÇÕES	
Laguna	77	32%
Tijucas	67	28%
Barra Velha	19	08%
Camboriú	17	07%
Garopaba	17	07%
Itajaí	14	06%
São Francisco	14	06%
Outros	12	06%

FONTE: A.P.E./S.C. Alfandega do Desterro 1870-72

Para o ano de 1884 a posição de vanguarda de Laguna com relação ao porto do Desterro continuou a mesma.

QUADRO IV.10

ENTRADA DE EMBARCAÇÕES NO PORTO DO DESTERRO EM 1884

PROCEDÊNCIA	Nº DE EMBARCAÇÕES
Laguna	100 55%
Tijucas	25 13%
Itajaí	22 12%
Barra Velha	10 6%
Camboriú	10 6%
Imbituba	7 4%
Itapocoroi	3 1%
Outros	6 3%

FONTE: RPP. 1886. p.68.

A maior parte das embarcações provenientes de Laguna, Tijucas, Barra Velha, e Camboriú exportava especialmente farinha; de Itajaí provinha madeira, açúcar e arroz e de São Francisco era a cal o principal produto a chegar ao Desterro.

Analisando a exportação dos principais portos da Província de 1880 a 1885, constatamos mais uma vez a preponderância do porto do Desterro.

QUADRO IV.11

EXPORTAÇÃO DE 1880 a 1885

Desterro	4.190:548\$840	39%
São Francisco ...	2.344:769\$251	22%
Itajaí	2.231:964\$981	21%
Laguna	1.879:902\$025	18%

FONTE: FPP. 1886.

Percebemos assim, a grande diferença entre a posição comercial de Laguna e São Francisco, com relação a Desterro. O porto da capital tornou-se intermediário do litoral médio-sul da Província e não da região norte.

Por outro lado também, as localidades interiores tinham muito pouco contato com o litoral. A Vila de Lages, por exemplo, tinha sua exportação restrita a São Paulo; dirigia-se principalmente para Curitiba que, na época, pertencia a Província de São Paulo. Seu principal produto era o couro, mas pesava muito pouco no comércio exportador da Província.

No transcorrer do século XIX, a frequência das embarcações estrangeiras no porto do Desterro tornou-se cada vez menor.

O movimento de embarcações estrangeiras comparado com as nacionais foi mínimo no porto da capital no período de 1840 a 60. Tomando como amostra o exercício de 1858-59, encontramos:

embarcações nacionais 776

embarcações estrangeiras 051,

das quais, 23 eram norte-americanas, 8 inglesas, 7 uruguaianas, 5 espanholas, 4 russas, 2 hamburguesas, 1 holandesa e 1 italiana.⁴

As nacionais alcançaram um percentual de cerca de 94%, número bastante significativo mesmo se não levarmos em conta o tamanho das embarcações.

A importância do comércio pelo porto do Desterro também pode ser testada pela população marítima ali existente. Para uma população de cerca de 11 000 habitantes em toda Desterro, a população marítima, de acordo com o número registrado na Capitania dos Portos, até dezembro de 1859 chegava a 1774 indivíduos, espalhados pelas mais diversas atividades como mestres, contra-mestres, praticantes, patrões de hiates, marinheiros, carpinteiros, calafates, etc. Portanto, cerca de 16% da população dedicava-se à atividade marítima.⁵

III

No período de maior desenvolvimento do comércio da Província, isto é, na década de 60, como veremos posteriormente, ainda é Desterro que detém a supremacia do movimento comercial.

Outra maneira de avaliar a importância do porto da capital seria através da arrecadação. Pelas Alfândegas (

⁴FPP. 1860.

⁵ibid.

do porto do Desterro, de São Francisco e pela Mesa de Renda de Itajaí, no ano financeiro de 1868-69, foram arrecadados os seguintes valores em direitos:

QUADRO IV.12

DIREITOS-ARRECADADOS (em mil-réis) 1868-69

Desterro	239:796\$573	88,00%
São Francisco	31:062\$841	11,40%
Itajaí	1:652\$000	0,60%

FONTE: FPP. 1870.

Os mesmos órgãos arrecadaram em 1872-73:

QUADRO IV.13

DIREITOS ARRECADADOS (em mil-réis) 1872-73 e 1873-74

PORTOS	DIREITOS	VALORES
Desterro	237:618\$330...93,51%	...834:752\$141..91,84%
São Francisco	13:606\$296... 5,35%	... 54:677\$781.. 6,02%
Itajaí	2:889\$682... 1,14%	... 19:454\$483.. 2,14%

Em 1873-74:

Desterro	204:605\$946...90,46%	...815:404\$172..89,11%
São Francisco	18:815\$671... 8,32%	... 83:403\$746..09,12%
Itajaí	2:765\$683... 1,22%	... 16:201\$349.. 1,77%

FONTE: FPP. 1874. p.80.

Notamos que em todos estes exercícios a Alfândega do Desterro arrecadou cerca de 90% do valor dos demais portos, destacando-se sobremaneira a posição comercial do seu porto.

A preponderância do porto do Desterro também pode ser verificada através do movimento marítimo, no exercício de 1872-73, por exemplo, onde tivemos possibilidade de comparar com os demais portos.

QUADRO IV.14

NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO - 1872-73

ENTRADA	DESTERRO	SÃO FRANCISCO	ITAJAÍ	TOTAL
navio	36	11	05	52
tonelagem	7 376	5 121	1 561	14 058
tripulação	347	131	42	520
SAÍDA				
navio	43	03	05	51
tonelagem	11 659	863	1 561	14 083
tripulação	421	27	42	490

PEQUENA E GRANDE CABOTAGEM - 1872-73

ENTRADA	DESTERRO	SÃO FRANCISCO	LAGUNA	ITAJAÍ	TOTAL
navio	563	77	42	68	750
tonelagem	48 243	3.665	3 185	16 628	71 721
tripulação	4 256	357	281	845	5 739

SAÍDA	DESTERRO	SÃO FRANCISCO	LAGUNA	ITAJAÍ	TOTAL
navio	518	81	42	78	719
tonelagem	59 230	4 419	3 185	17 640	84 474
tripulação	3 496	412	281	962	5 151

FONTE: FPP 1874.

O movimento do comércio de longo curso efetuado por Desterro alcançou um percentual de 67%; São Francisco 22% e Itajaí 11%. No de cabotagem, Desterro chegou a 69%, Itajaí 22%, São Francisco 5% e Laguna 4%.

IV

Embora os dados se apresentassem mais escassos pela ausência de Livros do Thesouro Provincial, percebe-se que até o final do Império o porto do Desterro mantém a posição de primazia no movimento comercial da Província. Entretanto, o porto não mais oferecia condições técnicas favoráveis à ancoragem de uma série de embarcações que, naturalmente com o avanço tecnológico, haviam ampliado seus calados. O Canal do Taboleiro não permitia o acesso de embarcações com calado de mais de 13,5 palmos (2,97m.). As embarcações que excediam a este tamanho não podiam sair do porto carregadas e as que chegavam eram obrigadas a fazer baldeações, causando sérios embaraços e despesas ao comércio, além de tornar difícil a fiscalização. O melhoramento do porto e o aprofundamento do principal canal, aquele que fica entre o estreito e a barra do norte, passou a ser solicitado com muita insistência, como fator de desenvolvimento para o comércio

do Desterro e, conseqüentemente, para o aumento das rendas da Província. Pretendiam dar ao canal uma profundidade de cerca de 6m.

"Uma excavação que se fizesse em qual-quer d'esses canaes, talvez devendo ser preferido este último para evitarem-se as grandes correntes do Estreito, logo no começo, e o maior movimento de agoas e de lodo, daria facilimo acesso a gran-des navios que ficam em Santa Cruz, com grave prejuízo para estes e maior ainda para esta capital, que a não ser aquele grave defeito, poderia possuir um dos melhores portos do mundo."

"Os navios de vela de alto calado poderão vir buscar carregamentos de fari-nha..."⁶

O Presidente Theodoretto Faria Souto sugeria inclusive, a cobrança de um imposto sobre tonelagem aos navios que ancorassem no Desterro, como meio de pagar as despesas refe-rentes ao melhoramento do porto.

Em 1883 foi instituída na capital, uma comis-são composta por cidadãos de maior expressão na cidade, para estu-darem a possibilidade de melhoramentos para o porto através do a-profundamento do canal. Eram cinco os membros desta comissão: Fer-nando Hackradt Jr., Galdino José de Bessa, Júlio Melchior de Trom-powsky, Domingos Lydio do Livramento e Alexandre Marcelino Bayma,

⁶FPP. 1883. p.34.

a maioria era comerciante. Algum tempo depois, entretanto, tudo estava por fazer e os protestos continuavam com relação às deficiências do porto em detrimento do comércio. Alguns produtos não podendo suportar os altos fretes, despesas de baldeação e demora de viagem deixavam de ser comercializados. Outros, pagavam fretes tão altos para o transporte do Rio de Janeiro a Desterro que muitas vezes equivaliam aos valores pagos no transporte entre Rio de Janeiro e portos da Europa.⁷

Os freqüentes apelos feitos pela administração provincial ao Governo Imperial não foram ouvidos; ficaram sempre na esfera das promessas, pois não foram concedidas condições de melhorias nesta época. Apenas no século XX, isto é, por volta de 1907, vão se desenvolver os tão esperados serviços de dragagem. Têm início os trabalhos com o objetivo de dar maior profundidade e largura ao Canal do Taboleiro. É desta época também a execução da dragagem de uma faixa desde a Arataca até a ponte em frente ao Largo Badaró para facilitar a chegada das embarcações ao trapiche e conseqüentemente o desembarque de cargas e passageiros.⁸

⁷FPP. 1883. p.29.

⁸Album de Santa Catharina Organizado pela Revista Illustrada de Florianópolis. 1908, p.25.

V

Concluimos que o porto do Desterro exerceu a função de intermediário no comércio exportador em âmbito estritamente local. Grande parte da produção das áreas litorâneas convergia para Desterro e daí era exportada principalmente para os demais portos do Império. Mantinha seus maiores contatos com o litoral médio-sul e não com a região do norte da Província. Laguna, por exemplo, enviava seu maior volume de produção de farinha e milho para Desterro e não diretamente para outros pontos do país; já o mesmo não acontecia com Itajaí e São Francisco. Itajaí enviava para Desterro pequena quantidade de madeira, açúcar e arroz, enquanto que São Francisco limitava-se à exportação de cal. Além da força comercial do porto do Desterro em todo o período de 1840 a 1889, observamos que vai havendo uma transformação na estrutura do comércio da Província, na qual os portos do norte como os de Itajaí e São Francisco vão crescendo em seus movimentos comerciais, em detrimento dos portos do sul como o de Laguna e posteriormente o porto do Desterro. Notamos ainda que o porto da capital ao longo do tempo vai ressentir-se das suas deficiências técnicas e que os apelos feitos ao Governo Imperial não foram ouvidos no século XIX.

C A P Í T U L O V

A POSIÇÃO DO COMÉRCIO DA PROVÍNCIA DE SANTA CATARINA NO CONTEXTO NACIONAL

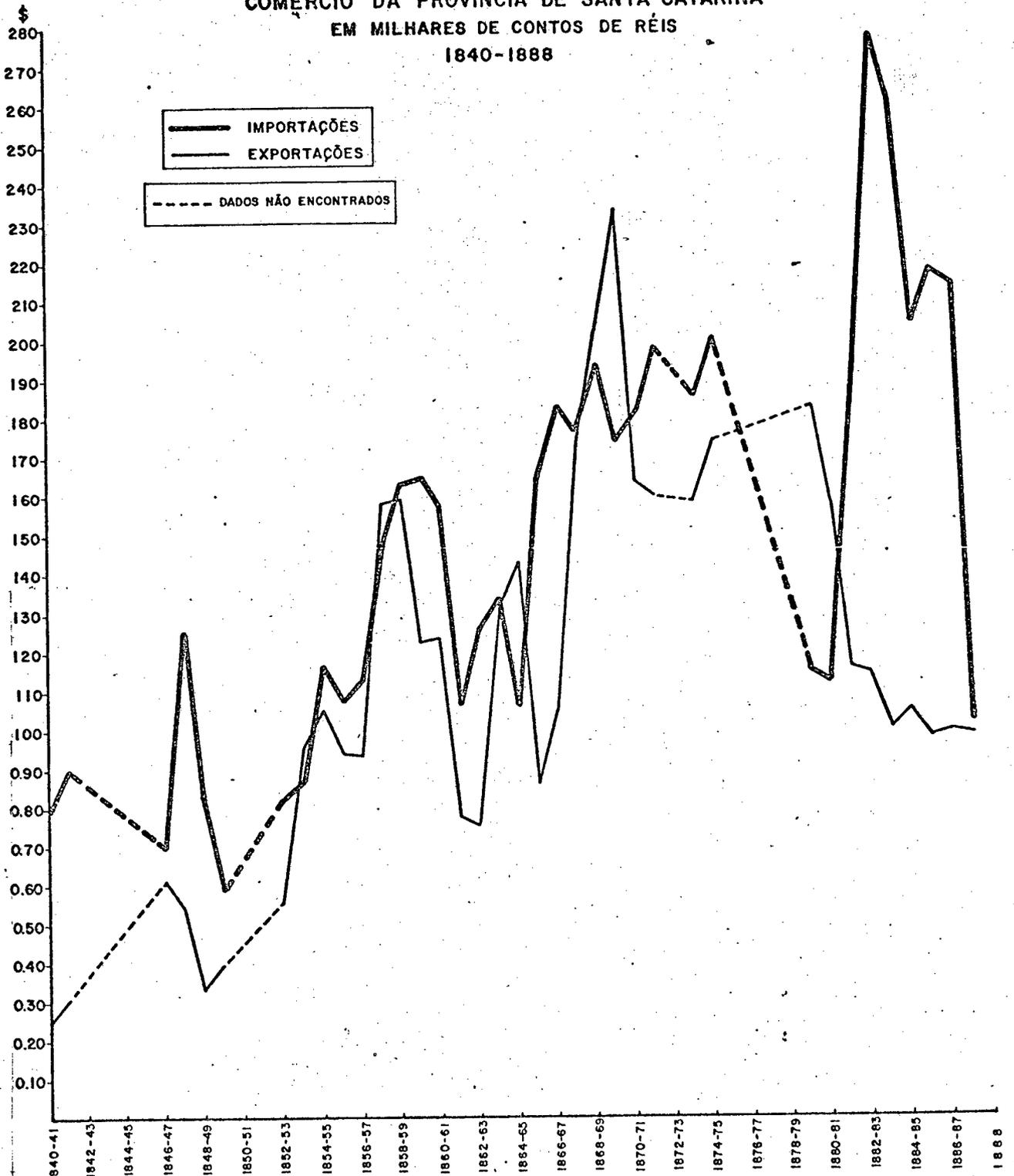
A posição comercial de Santa Catarina comparada com a maioria das províncias brasileiras foi de inferioridade. A atividade intermediária do seu principal porto, em termos nacionais, foi muito pequena. Serviu muito mais como ponto de apoio para as embarcações que por ali transitavam do que propriamente como porto reexportador.

No início do século XIX, após a transferência da Família Real para o Brasil, aumentou o interesse pela ilha de Santa Catarina, em termos comerciais. A partir deste momento um surto comercial começou a alterar a vida da antiga Colônia sob a supremacia inglesa. As casas comerciais britânicas apareceram em grande quantidade, principalmente no Rio de Janeiro, passando muitas delas a possuir escritórios nos portos do norte e sul do país. Na cidade do Desterro, firmas como a de Antônio Joaquim Wanzeller e Wellman & Bade por exemplo, passaram a ser consignatárias de firmas inglesas. Nada mais natural que o governo britânico insistisse, no início do século, na obtenção de um porto livre que ficaria estabelecido na ilha de Santa Catarina, onde as mercadorias inglesas seriam transferidas para navios portugueses e espanhóis que as transportariam para as colônias espanholas.

Ao caracterizar-se a preocupação mercantil da Inglaterra parecia que a ilha de Santa Catarina estaria destinada a ser ponto de apoio ou talvez porto intermediário do comércio que a partir daquele momento far-se-ia entre Rio da Prata e Rio de Janeiro. Entretanto, por várias razões, vamos observar que Desterro não assumiu inteiramente tais funções. As atividades de porto intermediário não foram suficientemente intensas para provocar um relativo desenvolvimento da Província. A sua participação no comércio geral do Brasil, na maior parte do século XIX; foi muito pequena se comparada com as demais províncias do Império. Santa Catarina também não acompanhou o quadro econômico brasileiro baseado especificamente na grande propriedade, na mão de obra escrava e na economia de exportação. Sua produção não esteve voltada para o mercado externo, já que cultivos como o da cana de açúcar, algodão e café foram insignificantes. Como já frisamos, manteve uma economia voltada para o mercado interno, interprovincial, cujos produtos, gêneros alimentícios, escoavam principalmente através do porto do Desterro. Tal economia, porém, não foi suficiente para manter uma situação de estabilidade financeira no comércio da Província, haja visto a sua oscilação. (Gráfico V.1).

Embora a tendência do comércio exportador se apresentasse de certa forma crescente, os valores exportados foram superados constantemente pela importação. A exportação de produtos de baixa rentabilidade, voltada principalmente para o mercado interno, manteve sua balança comercial deficitária, durante quase todo o período analisado.

GRÁFICO Nº V.1
COMÉRCIO DA PROVÍNCIA DE SANTA CATARINA
 EM MILHARES DE CONTOS DE RÉIS
 1840-1888



FONTE: ANEXO I

O Gráfico nº V.1, supra citado, ajuda-nos a discriminar os períodos do movimento comercial, os quais nos propomos estabelecer. Aquela época que passamos a denominar de "mini-boom", de 1863-64 até 1871-72 aparece bastante evidenciada. Antes de 1863 podemos observar uma exportação cujo valor era crescente e depois de 1872 torna-se decrescente. Admitimos, porém, que a importação, apresentada também em contos de réis não segue o mesmo ritmo porque reflete em maior escala as oscilações cambiais.

II

Por termos tido dificuldade em obter alguns dados em série, como já dissemos, trabalhamos com determinados anos, dos quais dispunhamos de maiores recursos.

Se compararmos a atuação comercial da Província de Santa Catarina com a geral do Brasil de 1840-41 a 1862-63 vamos observar que a participação daquela foi mínima. Na década de 50 sua participação foi quase nula. Utilizando o exercício de 1854-55 a título de amostra, podemos observar o seguinte:

QUADRO V.1

COMÉRCIO GERAL - 1840-41 a 1862-63

	Importação	Exportação	Total
Brasil	109.798:000\$000	117.547:000\$000	227.345:000\$000
Santa Catarina ...	1.656:000\$000	309:000\$000	1.965:000\$000

COMÉRCIO COM O EXTERIOR

Brasil	85.114:000\$000	90.469:000\$000	175.583:000\$000
Santa Catarina ...	53:000\$000	266:000\$000	319:000\$000

COMÉRCIO INTERPROVINCIAL

Brasil	24.684:000\$000	27.078:000\$000	51.762:000\$000
Santa Catarina ...	1.603:000\$000	43:000\$000	1.646:000\$000

FONTE: Anexo VIII

Portanto a participação de Santa Catarina no comércio geral brasileiro foi de 0,62%, especificamente no comércio exportador 0,26% e no importador 1,02%.

No comércio com o exterior, Santa Catarina colaborou na ordem de apenas 0,18% e no interprovincial 3,18%, aqui, um percentual um pouco maior, como era de se esperar.

III

Um dos períodos mais benéficos para o comércio exportador da maioria das províncias brasileiras e principalmente para o de Santa Catarina foi aquele que correspondeu à Guerra do Paraguai, na década de 60, prolongando-se até 1871-72. Tal fato deveu-se a maior demanda de produtos alimentícios por parte da região sulina e conseqüentemente o aumento dos preços destes produtos.

No exercício de 1871-72, sua participação no comércio geral chegou a 1,01%. No comércio exportador 0,83% e 1,22% no importador.

A exportação cresceu, naquele período, não só para portos nacionais, como também para os portos estrangeiros, em especial da região platina.

Do ano financeiro de 1866-67 para 1867-68, a exportação catarinense cresceu em 65%, havendo neste último exercício quase que um equilíbrio na balança comercial.

QUADRO V.2

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO DE SANTA CATARINA (em mil-réis) 1866-67
e 1867-68

Ano fiscal	Importação	Exportação
1866-67	1.835:755\$607	1.048:941\$955
1867-68	1.762:163\$556	1.730:836\$170

FONTE: FPP. 1874.

Para demonstrarmos que o período correspondente à Guerra do Paraguai foi de grande exportação para Santa Catarina, utilizamos o Anexo II e elaboramos o quadro abaixo:

QUADRO V.3

AGRUPAMENTO DE FREQUÊNCIA DO VALOR DAS EXPORTAÇÕES

Ano base: 1840-41 = 100 = 247:547\$240 ou £ 332,72

Índice	Nº de anos em \$ (réis)	Nº de anos em £ (libra)
100 - 250	07	05
251 - 500	17	10
501 - 750	11	11
751 -1000	02	07
+ de 1000	--	04

FONTE: Anexo II

Tomando o exercício de 1840-41 como ano base verificamos uma oscilação expressiva no comércio exportador, tanto nos valores em mil réis como em libra esterlina. Os anos do período a que nos referimos como o de maior exportação aparecem da seguinte maneira com seus valores em mil réis: duas vezes nos 17 anos da faixa 251 - 500 (1865-66 e 1866-67); cinco vezes na faixa 501 - 750 (1863-64, 1864-65, 1867-68, 1870-71 e 1871-72) e a ele também pertencem os dois anos referentes à faixa 751 - 1000 (1868-69 e 1869-70). Se observarmos em termos de libra esterlina notamos que sofre pequena alteração. Isto se deve talvez,

ao fato de que a exportação foi dirigida principalmente para o mercado interno. A época do "mini-boom" aparece da seguinte forma, calculando em moeda inglesa: um ano na faixa 251 - 500 (1865-66); três anos na faixa 501 - 750 (1863 - 64, 1864-65 e 1866-67); dois anos dentro da faixa 751 - 1000 (1867-68 e 1871-72) e finalmente, três anos na faixa mais de 1000 (1868-69, 1869-70 e 1870-71).

No exercício de 1863-64, início da guerra, a exportação cresceu mais de cinco vezes com relação ao ano base. Mas foi o exercício de 1869-70, o de maior valor exportado, atingindo mais de nove vezes o valor do mesmo ano base. Isto torna-se ainda mais evidente ao observarmos o gráfico nº V.2.

QUADRO V.4

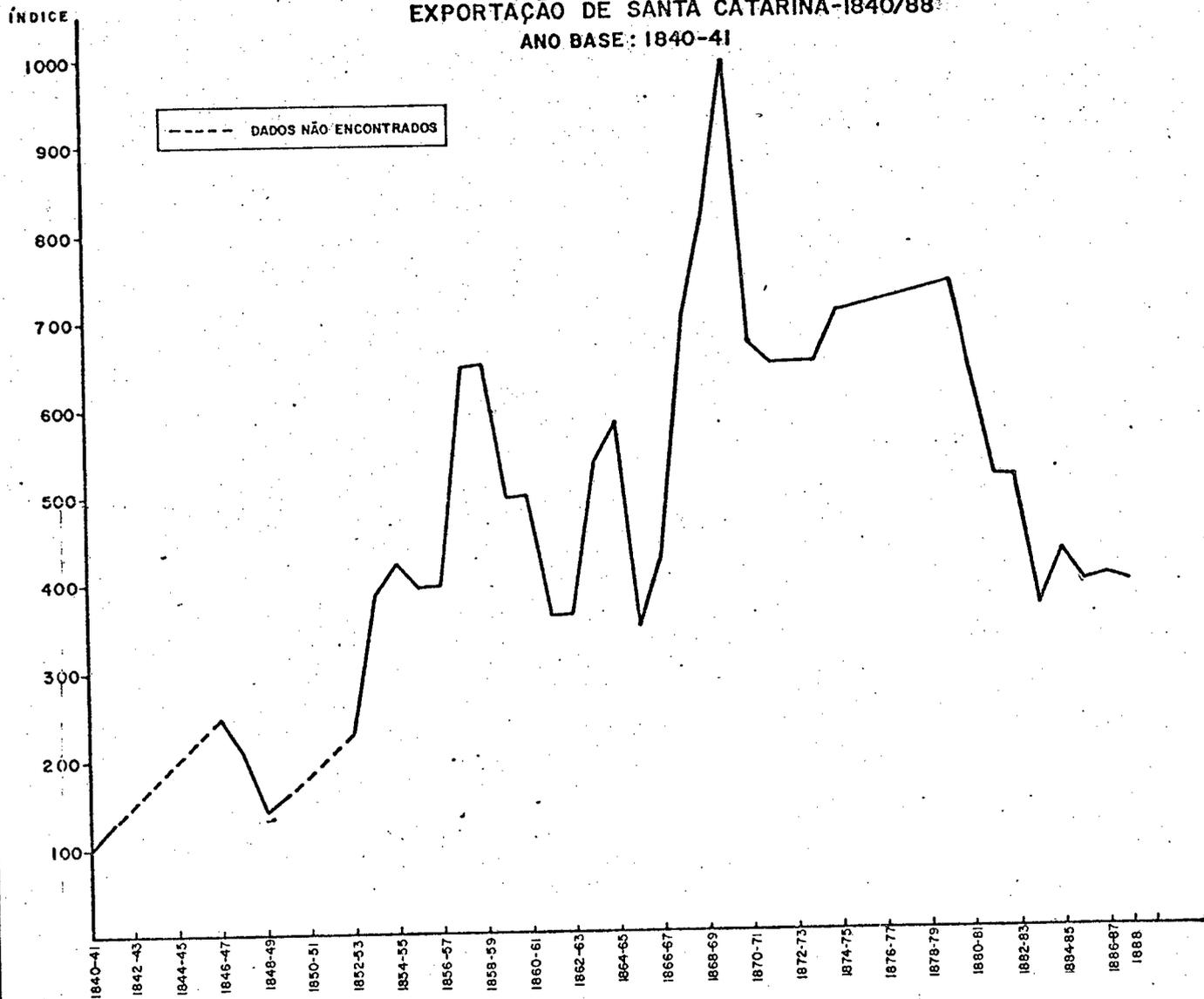
AGRUPAMENTO DE FREQUÊNCIA DAS IMPORTAÇÕES

Ano base: 1840-41 = 100 = 803:891\$590 ou £ 1.073,57

Índice	nº de anos em \$	nº de anos em £
100 - 250	30	21
251 - 500	05	14
501 - 750	-	01
751 -1000	-	-

FONTE: Anexo III

GRÁFICO Nº V.2
 EXPORTAÇÃO DE SANTA CATARINA-1840/88
 ANO BASE: 1840-41



FONTE: ANEXO II.

Percebemos de imediato que a importação apresentou características totalmente diferentes da exportação. Apareceu com maior regularidade, não alcançando índices muito mais elevados do que os do ano base. Para que possamos demonstrar com maior clareza onde estavam concentrados os maiores números de anos, apresentamos o mesmo quadro anterior, porém com agrupamentos menores.

QUADRO V.5

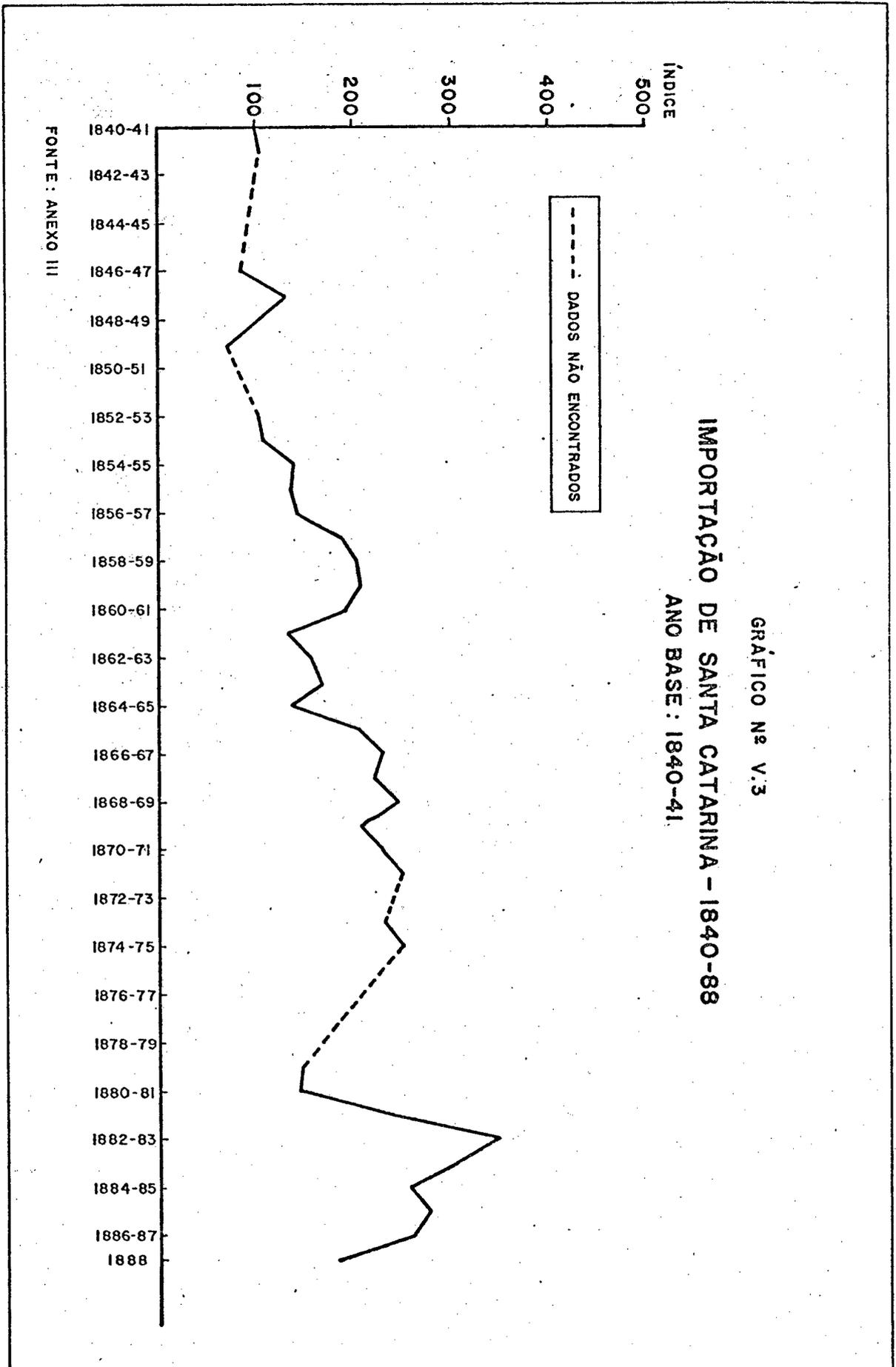
AGRUPAMENTO DE FREQUÊNCIA DAS IMPORTAÇÕES

Índice	nº de anos em \$	nº de anos em £
menos de 99	02	01
100 - 200	19	16
201 - 300	15	08
301 - 400	02	07
401 - 500	--	04
501 - 600	--	01

FONTE: Anexo III

Portanto, percebemos que os índices da importação mantiveram-se numa oscilação bem menor, se comparados com a exportação, a qual é evidentemente demonstrada através do gráfico nº V.3.

Utilizando os anos em mil réis, vemos que aquele chamado "mini-boom" está incluído duas vezes na faixa 100-200 (1863-64 e 1864-65), sete vezes (1865-66, 1866-67, 1867-68,



1868-69, 1869-70, 1870-71 e 1871-72) na faixa 201 - 300, oscilando bem menos que a exportação. Observando a importação deflacionada notamos alguma diferença. O maior número de anos incide numa faixa mais elevada: duas vezes no agrupamento 100 - 200 (1863-64 e 1864-65); duas vezes na faixa 201 - 300 (1865-66 e 1866-67); quatro vezes em 301 - 400 (1867-68, 1869-70, 1870-71 e 1871-72) e uma vez em 401 - 500 (1868-69). Isto ocorreu em face da desvalorização da moeda brasileira na época da Guerra do Paraguai. Justamente neste período em que foi maior a exportação, a queda no valor da moeda anulou os efeitos que o "mini-boom" poderia ter fornecido, de forma bastante positiva, à Província.

QUADRO V.6

RITMO DE CRESCIMENTO

COMÉRCIO EXPORTADOR

	ano	valor	ritmo de crescimento	deflação
Brasil	1840-41	43.100:000\$000		
	1871-72	193.400:000\$000	4,80%	5,48%
Santa Catarina	1840-41	247:547\$240		
	1871-72	1.603:495\$825	6,01%	6,70%

COMÉRCIO IMPORTADOR

	ano	valor	ritmo de crescimento	deflação
Brasil	1840-41	52.300:000\$000		
	1871-72	162.200:000\$000	3,60%	4,27%
Santa Catarina	1840-41	803:891\$590		
	1871-72	1.983.178\$020	2,86%	3,53%

COMÉRCIO GERAL

	ano	valor	ritmo de crescimento	deflação
Brasil	1840-41	95.400:000\$000		
	1871-72	335.600:000\$000	4,20%	4,87%
Santa Catarina	1840-41	1.051:438\$000		
	1871-72	3.586:673\$000	3,90%	4,58%

FONTE*: Calógeras, J.P. A Política Monetária do Brasil. Cia Editora Nacional, 1960. p.63.

Anexos I, IV e VI.

Tratando-se da balança comercial da província vamos sentir que mesmo naquele período em que o valor das exportações esteve no auge, isto é, na década de 60, a balança esteve em "superavit" apenas nos exercícios de 1864-65, 1868-69 e 1869-70.¹

¹Anexo I

*Os dados sobre o Brasil foram retirados da primeira fonte e os de Santa Catarina, dos Anexos.

Na realidade não podemos considerar que aquele tenha sido um período que pudéssemos chamar de "prosperidade" para a Província. O comércio da Província viu-se beneficiado com a maior demanda de seus produtos, a exportação cresceu, mas mesmo assim, não chegou a equilibrar a situação financeira do comércio catarinense.

Observando mais uma vez a balança do comércio da província no período de 1840 a 1889², constatamos que o saldo positivo aparece, além dos exercícios já mencionados nos de 1853-54, 1857-58, 1879-80 e 1880-81. A balança comercial obteve "superavit", em praticamente 7 anos, dos quarenta e poucos analisados.

Uma das causas deste equilíbrio, como já dissemos, estava relacionado com o baixo valor comercial dos produtos exportados e a oscilação na demanda dos produtos.

IV

A partir da década de 70 houve, de certa forma, queda no comércio geral do Império, que perdurou até o seu final.

²Anexo I

QUADRO V.7

COMÉRCIO GERAL 1870-86 (em mil-réis)

	ano	valor	ritmo de crescimento
Brasil	1870	365.200:000\$000	
	1886	392.800:000\$000	0,46%
Santa Catarina	1870	4.064:000\$000	
	1886	3.155:725\$000	-1,57%

FONTE: Calógera, J.P. A política Monetária do Brasil. São Paulo, Cia. Edit. Nacional, 1960, p.63 e seg. e Anexo I.

Deflacionando: Brasil 1,02%

Santa Catarina -1,01% (anexo XI)

O comércio catarinense apresentava-se negativo quanto ao seu ritmo de crescimento.

QUADRO V.8

COMÉRCIO EXPORTADOR 1870-86

	ano	valor	ritmo de crescimento
Brasil	1870	197.000:000\$000	
	1886	191.000:000\$000	-0,18%
Santa Catarina	1870	2.321:982\$434	
	1886	971:834\$812	-5,30%

FONTE: id.

Deflacionamento: Brasil 0,38%

Santa Catarina -4,76%

Quanto ao comércio exportador, Santa Catarina aparece com um ritmo de crescimento ainda mais negativo.

QUADRO V.9

COMÉRCIO IMPORTADOR 1870-86

	ano	valor	ritmo de crescimento
Brasil	1870	168.200:000\$000	
	1886	201.500:000\$000	1,14%
Santa Catarina	1870	1.742:337\$942	
	1886	2.183:891\$338	1,42%

FONTE: id.

Deflacionando: Brasil 1,71%

Santa Catarina 1,99%

Já quanto a importação, Santa Catarina e o próprio Império tem seus ritmos de crescimento positivos.

Por volta de 1870 ocorreu uma crise no comércio exportador brasileiro e que permitiu uma maior abertura para o mercado interno, como veremos a seguir.

Se compararmos o movimento comercial do país, no exercício de 1869-70 com o de 1870-71, vamos observar que houve uma queda e que ela se fez sentir tanto no comércio importador como no exportador.

No exercício de 1869-70, somente 4 províncias do Império tiveram suas balanças comerciais em "deficit". Eis as diferenças em favor das importações, nestas províncias.

QUADRO V.10

DIFERENÇA EM FAVOR DAS IMPORTAÇÕES 1869-70

Pernambuco	4.202:860\$611
Santa Catarina	1.031:233\$150
Rio de Janeiro	495:366\$435
Amazonas	28:521\$890

FONTE: CMB. 1870-71. 1876, vol.II.

A queda da exportação ocorreu em parte em virtude da baixa demanda de produtos por parte da região platina, ao final da guerra do Paraguai.

Outro fator estava relacionado com a flutuação negativa nos preços dos produtos como o café, algodão e açúcar, no mercado internacional.

No Anexo VII, apresentamos as diferenças sofridas pelo comércio exterior das províncias, entre 1869-70 e 1870-71, observando-se que as maiores diferenças pertencem às províncias produtoras dos gêneros acima referidos. É o caso das províncias do norte, nordeste e São Paulo em especial. Já o Rio Grande do Sul sentiu a queda dos preços dos produtos provenientes da pecuária, principalmente do gado bovino. O reflexo de tal fenômeno na província de Santa Catarina foi mínimo em virtude do pequeno comércio com o exterior ali efetuado, se comparado com outras províncias.

Das 17 províncias que comerciaram com o exterior em 1870-71, 16 diminuíram seus movimentos comerciais.³

A queda do comércio de produtos estrangeiros explicou-se pelas reservas que haviam sido feitas em fins de 1869 e que foram despachadas para consumo antes que entrasse em vigor a tarifa de 1870.

Durante o período da Guerra do Paraguai, em face das despesas, o governo imperial decretou tarifas adicionais sobre a importação. Os comerciantes ao tomarem conhecimento de que tal decreto seria assinado, apressaram-se em se abastecer de produtos estrangeiros em 1869, não efetuando compras em 1870.

Entretanto, ao terminar a guerra, ou melhor, por volta de 1870 e 1871, tais impostos sofreram alterações com o objetivo principal de facilitar a entrada de gêneros alimentícios e matérias-primas após aquela retração.

Mas, se por um lado, as províncias baixaram seus movimentos comerciais com o exterior, muitas delas elevaram o comércio interprovincial.

QUADRO V.11

MÉDIA DO COMÉRCIO GERAL DO BRASIL

COMÉRCIO EXTERIOR

1864-69	940:425\$000
1870-71	703:114\$543
diferença	237:310\$457

³ANEXO VII

COMÉRCIO INTERPROVINCIAL

1864-70	1.971:400\$000
1870-71	2.526:053\$178
aumento	554:653\$178

FONTE: ECM. 1870-71. 1876, n.12, p.44-45.

A queda dos preços dos produtos de exportação desestimulou a maior produção destes, fazendo com que gêneros de subsistência fossem mais cultivados, permitindo, portanto, o maior comércio entre as províncias.

A exportação de Santa Catarina para os demais portos do Império, no entanto, baseava-se em gêneros largamente produzidos em todo o país, como era o caso da farinha de mandioca. Neste momento, sentiu uma queda violenta na exportação da farinha. Dos 831660 alq., por exemplo, exportados em 1865-66, caiu para 360198 alq. no exercício de 1870-71 (43,31%), como se observa no Anexo XIV.

Deduz-se que ao contrário de muitas províncias que tiveram, justamente neste período, um maior volume de seu comércio interprovincial, o mesmo não aconteceu com Santa Catarina.

Se observarmos o comércio da Província e compararmos com o comércio geral do Império, vamos perceber que o comércio exterior da Província decaiu acompanhando o geral, enquanto que o comércio interprovincial, sua especialidade, permanece praticamente inalterado.

QUADRO V.12

COMÉRCIO DA PROVÍNCIA DE SANTA CATARINA (em mil réis)COMÉRCIO COM O EXTERIOR

ano	importação	exportação	total
1869-70	708:839\$592	557:163\$588	1.266:003\$180
1870-71	366:154\$762	336:959\$781	703:114\$543

COMÉRCIO INTERPROVINCIAL

ano	importação	exportação	total
1869-70	1.702:459\$642	822:902\$496	2.525:362\$138
1870-71	1.976:370\$507	549:682\$671	2.526:053\$178

COMÉRCIO GERAL

ano	importação	exportação	total
1869-70	2.411:299\$234	1.380:066\$084	3.791:365\$318
1870-71	2.342:525\$269	886:642\$452	3.229:167\$721

FONTE: CMB. 1870-71. 1876, n.8, p.34-36.

A atuação do comércio catarinense no exercício de 1869-70 correspondeu a 1,04% do comércio geral do Brasil e em 1870-71 a um percentual de 1,03%.

Em termos de valores exportados, neste mesmo período, Santa Catarina só conseguiu superar a província do

Espírito Santo.

Santa Catarina	886:642\$452
Espírito Santo	808:514\$898 ⁴

A cifra alcançada por Santa Catarina correspondeu a 0,4% do total da exportação brasileira. Já a importação chegou a 1,06% da importação geral do império. Naturalmente que, quanto à importação, o maior volume foi o do comércio da cabotagem, 2,5%, enquanto que o de longo curso não passou de 0,23% do total nacional.

Ainda comparando a posição desta província com as demais, observamos que nas atividades de trânsito e de reexportação de mercadorias, a posição também é de inferioridade. Em 1870-71, das províncias reexportadoras, Santa Catarina superou apenas a do Ceará (6:592\$000) e Maranhão (10:984\$366), com a quantia de 15:036\$500, correspondendo a 0,46% do total geral.⁵

Isso pode ser explicado da seguinte maneira: Os produtos estrangeiros que chegavam ao Rio de Janeiro eram daí dirigidos para outros portos para serem reexportados. Nesta atividade destacaram-se províncias como Pernambuco, Bahia, São Paulo, Rio Grande do Sul e outras. Tornaram-se centros comerciais importantes devido a qualidade de entrepostos do comércio importador e por se localizarem nas proximidades dos centros produtores de mercadorias exportáveis. Era o comércio de gêneros os quais circulavam do lugar de produção para as casas exportadoras e portos de embarque e os artigos estrangeiros que dos portos eram distribuídos pelas demais regiões. No exercício de 1878-79, por exemplo, as principais províncias reexportadoras de produtos es-

⁴ CMB. 1876

⁵ op.cit.

trangeiros, através do Rio de Janeiro obtiveram os seguintes montantes:

Bahia	130:300\$510
São Paulo	99:956\$000
Pernambuco	88:123\$400
Rio Grande do Sul	36:219\$000

Santa Catarina, através do porto do Desterro, aparece com um valor de 23:019\$000, 5,48%.⁶

Portanto, esta província destacou-se muito pouco com o comércio reexportador, não assumindo efetivamente aquela função para a qual parecia estar destinada. Vai servir, durante o século XIX, muito mais como ponto de apoio para as embarcações que faziam o comércio interprovincial ou internacional, onde as mesmas abasteciam-se de água e de alguns víveres de baixo valor comercial. Neste setor, sua maior atividade vai ser exercida em âmbito estritamente local, como já falamos, polarizando em pequena escala o comércio de importação e o de exportação por situar-se junto à área produtora de farinha de mandioca principalmente. Desta forma, a arrecadação efetuada através de produtos reexportados, fossem eles nacionais ou estrangeiros, contribuiu com uma parcela muito pequena para as rendas da Província.

Diante do comércio geral do Brasil, Santa Catarina continuou numa posição de inferioridade, na década de 80. No exercício de 1885-86, a participação da província correspondeu a 0,90% do total geral. No que se refere ao comércio com o

⁶CNRJ. 1880.

exterior, sua participação foi ainda menor: 0,5%; quanto ao inter provincial, o percentual foi de 2,14%.

QUADRO V.13

COMÉRCIO GERAL 1885-86 (em mil réis)

	Importação	Exportação	Total
Brasil	270.079:000\$000	263.741:000\$000	533.820:000\$000
Santa Catarina	2.728:000\$000	2.232:000\$000	4.960:000\$000

COMÉRCIO COM O EXTERIOR

	Importação	Exportação	Total
Brasil	201.457:000\$000	191.402:000\$000	392.859:000\$000
Santa Catarina	1.385:000\$000	564:000\$000	1.949:000\$000

COMÉRCIO INTERPROVINCIAL

	Importação	Exportação	Total
Brasil	68.622:000\$000	72.339:000\$000	140.961:000\$000
Santa Catarina	1.343:000\$000	564:000\$000	3.011:000\$000

FONTE: Cavalcanti, A. B. Resenha Financeira do Ex-Império do Brasil em 1889. Rio de Janeiro, 1890. Tabela XIII e XIV.

No ano de 1888, a posição da Província diante do Império é exatamente a mesma dos anos anteriores.

Participação no Comércio Geral 0,90%
 Participação no Comércio com o Exterior 0,50%
 Participação no Comércio Interprovincial 2,14%

QUADRO V.14

COMÉRCIO GERAL - 1888 (em mil réis)

	Importação	Exportação	Total
Brasil	260.931:000\$000	279.964:000\$000	612.273:000\$000
Santa Catarina	1.197:000\$000	2.089:000\$000	5.286:000\$000

COMÉRCIO COM O EXTERIOR

	Importação	Exportação	Total
Brasil	260.931:000\$000	212.771:000\$000	473.702:000\$000
Santa Catarina	1.504:000\$000	810:000\$000	2.313:000\$000

COMÉRCIO INTERPROVINCIAL

	Importação	Exportação	Total
Brasil	71.378:000\$000	67.193:000\$000	138.571:000\$000
Santa Catarina	1.693:000\$000	1.279:000\$000	2.972:000\$000

FONTE: Cavalcanti, A.B. Resenha Financeira do Ex-Império do Brasil em 1889. Rio de Janeiro, 1890, Tabela XIII e XIV.

V

Comércio de Cabotagem

Como a grande força do comércio estava ligada com as outras províncias do Império, foi o comércio de cabotagem o mais importante da Província, tendo o porto do Desterro como principal centro comercial.

Das províncias brasileiras foi o Rio de Janeiro a que mais comercializou com Santa Catarina, seguida pelo Rio Grande do Sul e em menor escala pelas províncias do nordeste. Inegavelmente o Rio de Janeiro foi o polo centralizador de todo o comércio do Império, tanto dos produtos estrangeiros como dos nacionais que para ali convergiam.

Já em meados do século XIX, ou mais exatamente, no primeiro semestre de 1850-51, Santa Catarina exportou um total de 194:176\$122; para o Rio de Janeiro enviou cerca de 33,30% (64:719\$994); para o Rio Grande do Sul 20,50% (39:813\$522), seguido de perto por Pernambuco com um valor correspondente a 11,12% (21:598\$050). Do total, foram exportados por cabotagem 169:169\$208, o que equivale a 87,12%, enquanto que através da navegação de longo curso, exportou para o exterior, apenas 12,88% (25:007\$504). Os produtos foram escoados pelo porto do Desterro num valor de 132:570\$654; isto significa que 68,27% dos valores exportados saíram pelo porto da capital.⁷

⁷A.P.E./S.C. TP. 1850-54.

No período de maior crescimento do comércio da Província, década de 60, sua importação direta do exterior alcançou a quantia de 616:110\$879 contos de réis, mas a maior quantidade de mercadorias estrangeiras continuava a chegar ao porto do Desterro, por cabotagem, isto é do Rio de Janeiro, num valor de 975:947\$070.

As próprias mercadorias nacionais procedentes das províncias do norte eram comercializadas, em geral, através da capital do Império. Aparece no ano financeiro de 1866-67, os seguintes valores importados de produtos nacionais:

Do Rio de Janeiro 175.960\$820
 Do Rio Grande do Sul 51:051\$280
 De Paranaguá 1:883\$380, além de outros de menor valor.⁸

Na pauta de importação do exercício de 1870-70 observamos os seguintes valores:

QUADRO V.15

PRINCIPAIS PROVÍNCIAS IMPORTADORAS 1869-70

Rio de Janeiro	397:666\$107	.....	75,51%
Rio Grande do Sul ...	82:517\$520	.....	15,67%
São Paulo	26:323\$390	.....	4,99%
Paraná	14:149\$400	.....	2,69%
Pernambuco	4:892\$815	.....	0,93%
Bahia	1:118\$200	.....	0,21%

FONTE: CMB. 1869-70. II vol.

A.P.E./S.C. Livro da Alfandega. 1869-70

⁸FPP. 1867. p.25.

QUADRO V.16

IMPORTAÇÃO DA PROVÍNCIA DE SANTA CATARINA1881-86

Procedência	Total	Termo Médio	%
Rio de Janeiro	3.749:133\$529	.... 749:826\$705	..... 70,92%
Rio Grande do Sul	1.257:268\$175	.... 251:453\$635	..... 23,78%
São Paulo	239:409\$000	.... 47:881\$800	..... 4,53%
Paraná	18:541\$160	.... 3:708\$232	..... 0,35%
Pernambuco	11:964\$200	.... 2:392\$840	..... 0,23%
Bahia	7:004\$080	.... 1:400\$816	..... 0,14
Sergipe	1:805\$000	.... 361\$000	..... 0,03
Alagoas	1:069\$400	.... 213\$880	..... 0,02

FONTE: FPP. 1886. p.160.

No exercício seguinte, 1886-87, procederam do Rio de Janeiro 64,63% dos produtos, seguido do Rio Grande do Sul com 26,59%.⁹

Neste comércio com o Rio de Janeiro, podemos observar a posição de Santa Catarina diante das demais províncias. A maioria delas obteve "superavit" na balança comercial; exportavam mais para o Rio de Janeiro do que importavam. Com Santa Catarina isto vai ocorrer raríssimas vezes. No ano de 1888, no comércio do Rio de Janeiro com as demais províncias Santa Catarina alcançou 7,50% do total das importações, enquanto que do total das exportações participou com apenas 1,50%.¹⁰

⁹ ANEXO VIII

¹⁰ ANEXO IX

Da capital do Império, portanto, procedia o grande volume dos produtos que abasteciam Santa Catarina, entrados através do porto do Desterro. Por ordem de valores, as principais mercadorias eram as seguintes: cereais, bebidas, algodão, lã, linho, carvão e ferro e uma série de produtos supérfluos. Do Rio Grande do Sul a Província consumia especialmente charque, sal, sebo e óleo. Do Paraná (Paranaguá) procediam madeira de construção, telha e feijão. O sal e o açúcar eram os principais produtos oriundos de Pernambuco. Café de São Paulo e em menor quantidade ainda, algodão da Bahia.

Se avaliarmos a posição do porto do Rio de Janeiro no comércio com o do Desterro, em termos de tonelagem, vamos constatar a mesma superioridade. No exercício de 1871-72, por exemplo, entraram no porto da capital, principalmente, embarcações com as seguintes procedências:

Rio de Janeiro 57 embarcações 16 135 ton.

Rio Grande do Sul.. 16 embarcações 8 728 ton.

Espírito Santo 16 embarcações 1 499 ton.

Somando-se com embarcações de outras províncias totalizaram 95 embarcações com 27 139 ton., o que significa que 60% das embarcações procediam do Rio de Janeiro, com também 60% da tonelagem.¹¹

Para a capital do Império também dirigia-se a grande exportação de Santa Catarina. Era uma das principais províncias fornecedoras de farinha de mandioca para o Rio de Janeiro. No ano fiscal de 1880-81, conseguiu ocupar o primeiro lugar na exportação deste gênero para a Côrte:

¹¹Alfandega do Desterro 1872.

Santa Catarina 570:221\$610

Rio Grande do Sul 287:321\$680

Espírito Santo 208:575\$480, segui-

das de outras províncias com cifras menores, de cuja soma Santa Catarina vendeu o valor correspondente a 11,65%, já que a maioria delas produzia aquele gênero.¹²

Neste comércio com o Rio de Janeiro, no exercício de 1885-86, a província de Santa Catarina conseguiu exportar mais do que importar, o que não era comum. Pelo porto do Deserto, a exportação atingiu 939:873\$000 e a importação 174:743\$000 em produtos nacionais e 413:525\$000 em produtos estrangeiros, dos quais reexportou apenas 24:809\$000.¹³

Entretanto, no ano de 1888, Santa Catarina ocupou o 5º lugar entre as províncias que importaram produtos nacionais através do Rio de Janeiro, equivalente a 7,50% do total importado. Em compensação, quanto à exportação somente superou Sergipe, Mato Grosso, Rio Grande do Norte e Paraíba, alcançando um percentual de 1,52%.¹⁴

Concluimos desta forma, que o comércio de cabotagem servia como principal meio de abastecimento e escoamento da Província.¹⁵ Restringia-se, porém, muito mais ao comércio com o Rio de Janeiro do que com qualquer outra província do Império.

¹²CMRJ. 1887.

¹³id. ib.

¹⁴ANEXO IX.

¹⁵ANEXO XI

A dependência da Província ao Rio de Janeiro provavelmente dificultou o maior crescimento do comércio; em decorrência, prejudicou as finanças não só dos próprios comerciantes como do governo, provincial.

A opinião pública considerava praticamente inexistente este comércio. Era este o retrato do comércio, refletido através do artigo publicado em periódico da capital.

"E com bastante desanimo que encetamos este trabalho, pois o fazemos no mais calamitoso quadro porque tem passado nossa provincia; há 10 ou 12 annos, o estado de nossa praça, com magoa, o dissemos, poderia resumir-se nesta noticia fatal: "NÃO TEMOS COMMERCIO ACTUALMENTE!"¹⁶

Ora se a fonte de renda da Província era quase que exclusivamente o comércio e este era insatisfatório, é claro que os reclamos eram muitos. Outro jornal do Desterro, "O Argos", publica por sua vez, parte de um Relatório de Finanças da Província, em 1861.

"O estado financeiro da Provincia não é lisonjeiro: as previsões da diminuição da renda provincial proveniente da paralização do commercio, já se vão praticamente realizando; e os creditos consignados pelo governo, subordinados

¹⁶PARTE COMMERCIAL O Mercantil. Desterro, 2 jul. 1861, p.4, c.2 e 3.

ao preceito da economia, com razão adaptado pelo Gabinete, são em geral diminutos. A verba consignada para entradas gerais acha-se esgotada e seria indispensável, conseguir-se um aumento que fosse suficiente, ao menos para ocorrer ao pagamento daquelas obras já contratadas e concluídas ou em andamento e as suas conclusões."¹⁷

As dificuldades não eram enfrentadas simplesmente pelos comerciantes, os quais não conseguiam manter capital em disponibilidade, mas também pelo órgãos administrativos, que não arrecadavam o suficiente, isto é, não auferiam rendas que permitissem maior aplicação em melhoramentos da Província como estradas, aumento da capacidade do porto e serviços públicos em geral. É bom que se esclareça, entretanto, que a tendência das rendas da Alfândega do Desterro foi crescer, embora este crescimento se apresentasse de forma bastante lenta.¹⁸

VI

Comércio de Longo Curso

Seja pela falta de condições do porto do Desterro que não permitia a entrada de embarcações de grande calado, seja pelo fato do Rio de Janeiro exercer a função de centro abastecedor, Santa Catarina teve o comércio de longo curso bem menos

¹⁷RELATÓRIO O Argos. Desterro, 24 dez. 1861, p.2, c.2.

¹⁸Anexo XIII.

importante do que o de cabotagem.

Se compararmos a exportação de longo curso com a de cabotagem vamos observar que a primeira nunca ultrapassou a terça parte do valor da segunda, conforme quadro abaixo, embora tenha havido uma tendência para o crescimento da exportação direta para o estrangeiro.

QUADRO V.17

EXPORTAÇÃO DA PROVÍNCIA DE SANTA CATARINA

Quinquênio	Exportação direta (termo médio)	Total da exportação (termo médio)	%
1854-59	164:511\$458	1.221:944\$246	13,46
1861-66	235:944\$699	1.028:811\$342	22,90
1866-71	454:890\$283	1.753:869\$823	25,90
1871-76	325:811\$000	1.646:826\$300	19,78
1881-86	666:459\$521	2.216:012\$520	30,10

FONTE: A.P.E./S.C. TP. 1868

FPP 1886. p.156

Quanto à importação direta do estrangeiro, a tendência para o crescimento foi ainda maior que a da exportação, pois como podemos observar a seguir, chega a ultrapassar 50% do total da importação.

QUADRO V.18

IMPORTAÇÃO DA PROVÍNCIA DE SANTA CATARINA

Quinquênio	Importação direta (termo médio)	Total da importação (termo médio)	%
1854-59	133:419\$029	1.295:199\$694	10,30
1861-66	303:657\$695	1.277:233\$680	23,77
1866-71	501:472\$965	1.816:631\$935	27,60
1881-86	1.248:649\$129	2.305:888\$673	54,15

FONTE: A.P.E./S.C. TP. 1872, n.2

FPP 1886, p.157

Pelo fato da Província não produzir em grande escala gêneros que atraíssem o mercado externo, comparando os dois quadros anteriores, verificamos, portanto, que a tendência de crescimento da importação foi superior à da exportação no que se refere ao comércio direto com o estrangeiro. Mas, de qualquer forma, o comércio de cabotagem foi mais importante.

A exportação direta dos produtos catarinenses para portos estrangeiros limitavam-se principalmente aos dois países platinos, Uruguai e Argentina, dos quais o Uruguai ocupou quase sempre o primeiro lugar. Em geral, para tais países eram exportados farinha de mandioca, principal produto, seguindo-se a guardente, milho, madeira e, em quantidade mais reduzida, amendoim, açúcar mascavo, polvilho e lenha.

No exercício de 1870-71, por exemplo, onde os dados se apresentavam mais completos, observamos que foram despachados pela Alfândega do Desterro, os seguintes valores para o exterior:

Uruguai	258:846\$263 ...	76,81%
Argentina	57:438\$996 ...	17,05%
Cidades Hanseáticas ..	20:674\$522 ...	06,14%

Destes valores a farinha contribuiu com a quantia de 260:500\$778, o que equivale a 77% do total exportado, aparecendo em seguida a aguardente e o milho. Já as cidades Hanseáticas compraram couro e chifre de boi.¹⁹

Na importação direta efetuada por Santa Catarina, em primeiro lugar destacou-se a Inglaterra seguindo-se os países platinos, Alemanha, Estados Unidos e outros. Tomando novamente o exercício de 1870-71 como amostra, os produtos chegados ao porto do Desterro tinham as seguintes procedências:

QUADRO V.19

IMPORTAÇÃO DIRETA 1870-71

Procedência	Valor	%
Inglaterra	311:152\$302	50,62
Uruguai	183:697\$809	29,88
Argentina	83:674\$920	13,61
Áustria	19:838\$420	3,23
Espanha	11:743\$570	1,91
Outros	4:622\$667	0,75

FONTE: CMB. 1873, v.I, p.4

¹⁹A.P.E./S.C. Alfandega do Desterro 1870-71, p.448

Mas a maior presença da importação direta do exterior é sentida a partir da década de 80. Em 1885-86, a Inglaterra já aparece seguida da Alemanha e Estados Unidos como demonstram os dados do quadro abaixo.

QUADRO V.20

IMPORTAÇÃO DIRETA 1885-86

Procedência	Valor	%
Inglaterra	588:843\$079	45,95
Alemanha	420:494\$423	32,81
Estados Unidos	153:005\$967	11,94
Uruguai	66:601\$250	5,20
Outros	52:592\$128	4,10

FONTE: A.P.E./S.C. TP 1886

Os outros países que aparecem com valores menores são a França, Bélgica, Portugal, e Itália totalizando 1.281:527\$847. A importação por cabotagem no mesmo período foi de 902:363\$124; observamos, portanto, a superioridade da importação de longo curso sobre a cabotagem, fato pouco comum nos anos anteriores.²⁰

É bom esclarecer que embora a Inglaterra sobrepusesse a Alemanha na exportação para Santa Catarina, muitos produtos remetidos através da Inglaterra, na realidade, eram de procedência alemã, os quais eram solicitados através daquele país,

²⁰ Ibid.

por estabelecimentos comerciais que ainda não possuíam relações mercantis diretas com a Alemanha.²¹ É lógico, que desta forma, Santa Catarina recebia tais produtos por preços mais elevados. Dos produtos ingleses propriamente ditos, o mais importado era o carvão mineral, utilizado pelas embarcações a vapor, geralmente procedente de Cardiff, seguido de toda espécie de manufaturados.

Como ficou evidente nos dois quadros anteriores, a importação dos países platinos foi perdendo sua importância para os países europeus e para os Estados Unidos. O Uruguai, por exemplo, de 29,88% do total importado diretamente caiu para 5,20% chegando a 2,30% em 1886-87. Tal fenômeno agravou-se com a ocorrência de uma epidemia de cólera que assolou aquele país, a qual provocou a suspensão das relações comerciais com o Brasil, por alguns meses.²² Mas de uma maneira geral, a importação direta continuava a ser efetuada em menor escala que a indireta, exercida através do Rio de Janeiro, como verificamos anteriormente, ao analisarmos o comércio de cabotagem.

VI

A posição de inferioridade do comércio catarinense diante do comércio geral do Império teve contra si vários fatores. Entre os entraves para um maior desenvolvimento do comércio podemos mencionar o sistema tributário. Os impostos que incidiam sobre a exportação tornavam-se pesados para o comércio em virtude de exportarem gêneros de baixa rentabilidade. Em geral,

²¹ FPP. 1886, p.163

²² FPP. 1887, p.380

tais impostos eram calculados sobre os preços em pauta nas vendas a varejo. Na realidade, os comerciantes compravam os produtos nas fontes de produção por um preço mais baixo do que aquele que era colocado na pauta oficial e sobre o qual era feito o cálculo para a taxaço. Os comerciantes não pagavam exatamente o dízimo sobre os produtos; efetivamente muito mais. Um artigo publicado no jornal "O Mercantil", da cidade do Desterro, descreve exatamente o problema.^{2 3} Havia ainda discriminação quanto aos produtos enviados para o estrangeiro, sobre os quais recaia uma taxa mais elevada.

Em que pese o constante saldo negativo da balança comercial, a tendência da renda alfandegária era aumentar, embora de forma bastante lenta. Isto significa portanto, que a maior parte da renda da Província era proveniente da atividade importadora. Aqui, então, a situação tornava-se muito mais difícil, pois sobre o comércio recaia impostos provinciais proibidos pela própria Constituição. Cabia apenas ao Governo Imperial a Cobrança dos impostos sobre a importação. Porém, tal taxaço, foi constantemente aplicada pelas províncias e Santa Catarina não fugiu à regra.^{2 4} Estas taxaço provocavam, continuamente, protestos por parte dos comerciantes já que suas atividades tornavam-se cada vez mais onerosas. Muitos artigos chegaram a pagar 60% de direitos de importação para consumo. Roupas feitas, utensílios domésticos ficavam onerados com um adicional de mais de 10%. Gêneros como farinha de trigo, açúcar, carne seca, café chumbado e outros

^{2 3}ANEXO X

^{2 4}A.P.E./S.C. TP. 1872.

estavam sujeitos a um imposto por peso, havendo uma desigualdade nas taxas decretadas sobre tais mercadorias. O comércio via-se ainda sobrecarregado pela determinação da repartição fiscal cobrando mais 20% do valor do imposto, como multa pela demora do pagamento. Diante desta situação, em 1883, foi instituída uma comissão composta pelos elementos mais representativos do comércio do Desterro, encarregados que estavam de elaborar um expediente ao Presidente da Província, Theodoreto Carlos de Faria Souto, protestando contra os impostos sobre a importação. Tal documento foi assinado pelos membros das firmas mais fortes da praça como: João do Prado Lemos, Carl Hoepcke, Manoel Ferreira dos Santos Magano, Antonio Brinhoza, Bittencourt & Rodrigues, Joaquim M. Jacques e outros. Solicitavam a suspensão dos impostos pelo Presidente, até decisão da Assembléia Legislativa. Argumentavam que tal legislação não tinha razão de ser conservada já que a Lei Orçamentária havia sido devolvida ao Poder Legislativo Provincial

"... em consequência de continuar a conter essas disposições que ferem de frente o art. 12 do Acto Adicional."²⁵

O Governo Provincial, por sua vez, fazia apelos ao Legislativo, no sentido de manter aquele sistema tributário, considerando que a sua extinção traria um desequilíbrio nas finanças enquanto não fosse compensado por outros recursos. Propunha a criação de impostos sobre as indústrias e profissões e sobre o mate, produto que começava a aparecer na pauta de exportação.²⁶

²⁵ FPP. 1883. p.11-14.

²⁶ *ibid.* p.15.

Outro entrave ao comércio catarinense foi a tarifa especial decretada pelo Governo Imperial para o Rio Grande do Sul, em 1879. Esta tarifa impunha uma grande diferença nos direitos de importação de certos produtos na província vizinha, chegando a uma diferença de até 100%, com relação aos produtos que entravam por Desterro. Isto fez com que muitos gêneros passassem a ser adquiridos naquela província por preço bem mais baixo. As povoações catarinenses mais próximas do Rio Grande do Sul, ali efetuavam suas compras. Tal fato, levou o Inspetor da Alfândega do Desterro, Pedro Caetano Martins da Costa, a enviar um memorial ao então Ministro dos Negócios da Fazenda, Visconde de Paranaguá, argumentando sobre os prejuízos sofridos pelos comerciantes, em virtude daquela tarifa especial. Municípios como os de Lages, Curitiba e até Laguna deixavam de se abastecer nos mercados catarinenses preferindo os do Rio Grande do Sul. A região central e a do sul estavam aos poucos abandonando o contato comercial com Desterro.

"O decrescimento constante das compras effectuadas na capital, pelo pequeno commercio do Centro e Sul, está provando que se providencias não forem tomadas em breve perecerá o commercio local com grave prejuizo dos interesses commerciaes, provinciaes e geraes."²⁷

Aconteceu, também, que a partir do momento que alguns municípios

²⁷A.P.E./S.C. Alfandega do Desterro. 1883.

passaram a importar do Rio Grande do Sul, para lá exportavam. E assim produtos catarinenses chegavam ao Rio da Prata através daquela, trazendo graves problemas para o comércio e consequentemente para as rendas da Província.

O fato do governo imperial utilizar o sistema de "embargos" para a aquisição dos produtos, em especial da farinha, contribuiu bastante para aumentar os obstáculos ao desenvolvimento comercial. Tal sistema já foi por nós abordado e o faremos também, quando tratarmos especificamente sobre a farinha de mandioca.

A inexistência de um estabelecimento de crédito trouxe outro sério problema ao comércio. Como o capital circulante era reduzido, os empréstimos ao governo, efetuados com frequência, impediam a maior expansão das operações comerciais. A Província não possuía atividade agrícola ou comercial que comportasse a implantação de estabelecimentos bancários. Os empréstimos efetuados entre os próprios comerciantes provocavam, além da insegurança na transação, elevados juros, por ser muito pequeno o capital de giro existente.

"... a falta de numerario impedia as grandes transações commerciaes, restringindo-se o commercio a um pequeno circulo."²⁸

Portanto, a carência de uma casa bancária, passou a ser apontada por comerciantes e homens públicos como uma das grandes causas da precária situação financeira do comércio e consequentemente

²⁸FPP. 1883. p.68.

da Província.²⁹

As dificuldades que o comércio catarinense teve que enfrentar também estavam relacionados com dois problemas já tratados; as deficiências técnicas do porto do Desterro, e a inexistência de um mercado constante para os produtos catarinenses.

VII

Santa Catarina, através do porto do Desterro, não exerceu efetivamente a posição de intermediária no comércio interprovincial ou com o exterior. Se realmente tivesse exercido tal função teria tido um comércio muito mais ativo e desta forma, possibilidade de desenvolver um maior processo de urbanização e criação de um maior número de pequenas indústrias de bens de consumo, o que relativamente não aconteceu. Sua atividade reexportadora foi muito pequena, colaborando com a mínima parcela para as rendas da Província.

De uma maneira geral, a participação do comércio catarinense no contexto nacional foi pequena. Tendo o Rio de Janeiro como principal intermediário em suas relações comerciais, o movimento importador sobrepujou, quase sempre o exportador. A flutuação do comércio exportador da Província não a

²⁹Santa Catarina sofreu também o efeito da Lei de 22 de Agosto de 1860, que restringira o estabelecimento e funcionamento de bancos no Brasil.

PELAEZ, C.M. e SUZIGAN, W. História Monetária do Brasil: análise da política, comportamento e instituições monetárias. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1976, p.119.

companhou a do comércio nacional. No momento da queda da exportação do país e conseqüente crescimento do comércio interno, por volta de 1870-71, Santa Catarina não acompanhou este surto interprovincial. Embora a característica do seu comércio fosse justamente aquela voltada para o mercado interno do país.

A exportação sofreu grandes flutuações em virtude da inconstância dos mercados consumidores já que a maior parte da produção catarinense era formada de gêneros comumente produzidos nas demais províncias do Império. A demanda aumentava quando ocorriam anormalidades nestes mercados. A atividade importadora oscilou bem menos, mantendo-se sempre em alta e acompanhando o desempenho da importação nacional.

O comércio de cabotagem sobrepujou o de longo curso, ficando o comércio do porto do Desterro na dependência do comércio do Rio de Janeiro, seu maior fornecedor, consumidor e reexportador. Tratando-se do comércio de longo curso, a importação direta do estrangeiro foi mais importante do que a exportação já que os produtos catarinenses pouco atraíam o mercado externo, mas mesmo assim, tanto uma como outra, apresentaram uma tendência ao crescimento.

Os obstáculos enfrentados pelo comércio, de ordem interna e externa, o saldo negativo da balança comercial e as poucas rendas arrecadadas pelo Governo Provincial formaram um círculo vicioso. Faltava a este último, o necessário para investir na infraestrutura da produção e a situação permanecia a mesma. Desta condição não conseguiram se afastar durante o período do II Reinado.

C A P Í T U L O V I

FARINHA DE MANDIOCA, O PRINCIPAL PRODUTO DE EXPORTAÇÃO

I

A farinha de mandioca constituiu-se no produto de maior expressão no comércio exportador da Província de Santa Catarina no transcorrer do século XIX. Sua exportação foi efetuada principalmente através do porto do Desterro. No período de 1840-89, foi a década de 60 aquela em que o produto teve seu maior destaque; em que foi maior a abertura dos mercados nacional e internacional.¹

Foi a farinha, um gênero produzido por quase todas as províncias do Império, com exceção do Amazonas e Pará. Exportado também pelas províncias do Rio Grande do Sul, São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo e Bahia, o produto catarinense não era o de maior preferência; contribuía para isto, entre outros fatores, a má qualidade deste. As províncias do Rio Grande do Sul e Espírito Santo enquadravam-se entre as maiores concorrentes de Santa Catarina para o abastecimento do Rio de Janeiro.²

¹ANEXO XIV

²FPP 1883. p.67.

II

O cultivo da mandioca e a produção da farinha

Segundo historiadores locais, a mandioca-prata era a espécie mais cultivada na ilha e arredores. Embora se adaptasse a quase todo tipo de solo, era plantada com mais frequência em solo arenoso. Para o trato da terra utilizavam o sistema de coivara ou queimada, para logo após revolvê-la com o auxílio da enxada. Sem a aplicação de qualquer outro tipo de adubo, a terra era em geral, preparada entre os meses de maio e julho, reservando agosto para o início do plantio. Da colheita do ano anterior eram retiradas e guardadas mudas que deveriam medir cerca de 30 a 50 cm. de comprimento e plantadas isoladamente. O cultivo da mandioca era relativamente fácil pois exigia os mínimos cuidados; raramente era acometida de doenças ou pragas. Sua colheita era efetuada após um período de dois anos e geralmente no mês de abril.³

Algumas amostras colhidas em inventários e anúncios de vendas de propriedades forneceram dados sobre a organização de um engenho de farinha. Sua técnica de funcionamento era bastante rudimentar. Algum avanço técnico já existia em 1879 no Rio de Janeiro, como por exemplo engenhos a vapor e até uma fectularia.⁴

³PIAZZA, W.F. A mandioca e a sua farinha. Florianópolis, Faculdade de Catarinense de Filosofia, 1956, p.20.

⁴SAINT-ADOLPHE, J.C.R.M. Dicionário Geográfico, Histórico e Descritivo do Império do Brasil. Paris, 1863, v.II, p.399-400.

Esta característica de técnica rudimentar estava relacionada a uma série de fatores. Entre eles, a oscilação do mercado que veremos mais adiante, assim como a estrutura da mão de obra empregada. Pela análise de alguns inventários observamos que os proprietários de engenhos utilizavam uma quantidade diminuta de escravos na produção da farinha. O engenho era um bem de família e grande parte do trabalho era efetuado pela própria família do produtor, auxiliado algumas vezes por outros agricultores, que utilizando o engenho pagavam em trabalho ou com o próprio fruto do seu cultivo. Isto significa que aquela pressão em favor de uma inovação técnica, de um trabalho mecanizado, provocada pela escassez de mão de obra, não ocorreu com a farinha como se verificou em outros pontos do país com a produção do açúcar e do café.

A raiz da mandioca transportada para o engenho era ralada e sevada transformando-se numa massa. Numa espécie de prensa, geralmente manual, aquela massa passava a ser bem espremida, da qual era extraído o ácido cianídrico. A seguir, a massa prensada era peneirada a mão deixando um resíduo que servia para a alimentação de animais, principalmente de porcos. A farinha logo depois de seca era levada ao forno para ser torrada. A "farinhada", elaboração do produto, em geral ocorria de maio a agosto. Este processo permaneceu praticamente inalterado por toda a época estudada. Nada foi feito para que esta produção alterasse suas bases tradicionais. É bom que se diga que o caráter rudimentar que afetava a qualidade da farinha não era só do beneficiamento, mas também na forma rotineira do cultivo e colheita.

O desinteresse do produtor de farinha pelas inovações foi uma constante. Em 1848 foi inventada uma máquina que facilitava a produção da farinha, substituindo o trabalho de cerca de quatro homens. Em 1853 apenas duas pessoas haviam adquirido: o Comendador Marcos Antonio da Silva Mafra e uma outra pessoa na Fazenda da Lagoinha. O desinteresse pelas novas técnicas parece não estar relacionado com o capital a ser empregado na máquina, já que a tal máquina custava cerca de 400\$000 a 500\$000, enquanto que um escravo, na mesma época, custava de 700\$000 a 800\$000.⁵

A farinha, recebendo várias denominações como farinha d'água, farinha de guerra, dos bandeirantes, farinha comum, etc., serviu de base para a alimentação desde os tempos coloniais.

A partir de 1833, a farinha passou a ser obrigatoriamente produzida sem dela ser extraída a goma. Em outras palavras: a farinha não poderia ser vendida sem a sua qualidade mais nutritiva, o amido.⁶

Os principais sub-produtos extraídos da raiz da mandioca, além da farinha eram a tapioca e o polvilho.

A farinha era produzida em grande quantidade na própria ilha de Santa Catarina e também nos diversos pontos do

⁵FPP. 1850-60. p.34.

⁶CABRAL, O.R. Nossa Senhora do Desterro. Florianópolis, Imprensa da U.F.S.C. notícia II, 1972, p.17.

litoral catarinense. Com frequência, o produto chegava ao porto do Desterro em pequenas embarcações provenientes principalmente de Itapocu, Barra Velha, Porto Belo, Tijucas, Garopaba, Imbituba e Araranguá.

III

A comercialização

Desde 1526, a região da ilha de Santa Catarina fornecia farinha de mandioca. Neste ano, nativos forneceram a embarcação espanhola de Sebastião Caboto cerca de 120 arrobas, além de feijão, lenha, água e aves.⁷

Nos séculos XVIII e XIX, o aumento do consumo local foi provocado pela presença das tropas militares, que por sua vez, vai exigir o aumento da produção.

No quadro a seguir, onde comparamos através da quantidade os produtos exportados via porto do Desterro no período de 1851 a 1860, pode-se constatar a força da exportação da farinha em alqueires, comparada com outros gêneros.

⁷BOITEUX, L.A. A Pesca em Santa Catarina. Federação das Colonias Cooperativas dos Pescadores do Estado de Santa Catarina, 1934, p.5.

QUADRO VI.1

PRODUTOS EXPORTADOS POR DESTERRO (em alqueires)

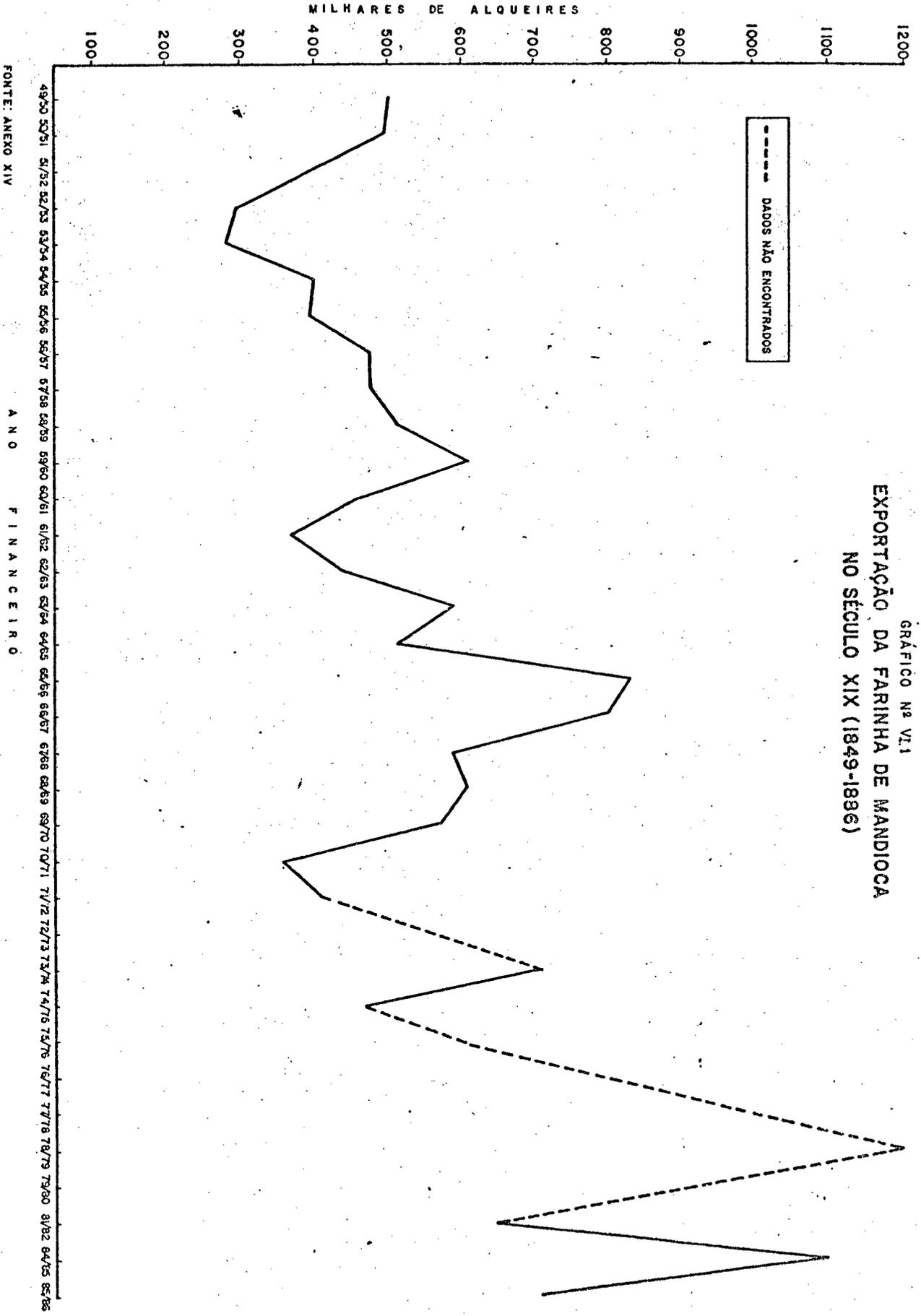
termo médio p/triênio	farinha		milho		feijão	
1851-54	358.958	85,6%	15.928	3,80%	15.145	3,61%
1854-57	430.035	83,0%	27.064	5,22%	23.106	4,46%
1857-60	546.937	78,98%	67.674	9,77%	20.965	3,03%
termo médio p/triênio	favas		amendoim		arroz	
1851-54	5.869	1,40%	10.141	2,42%	7.274	1,74%
1854-57	10.785	2,08%	10.628	2,05%	8.147	1,57%
1857-60	20.841	3,01%	14.660	2,12%	9.096	1,31%
termo médio p/triênio	goma		batata inglesa		far. de milho	
1851-54	3.412	0,81%	2.461	0,59%	058	0,01%
1854-57	7.669	1,48%	474	0,09%	060	0,01%
1857-60	12.244	1,77%	010	0,001%	075	0,01%

FONTE: FPP 1861.

Além da evidente superioridade quantitativa da farinha em relação aos demais produtos, observamos também que dos três triênios, o mais próspero foi o de 1857-60, quando a maioria dos produtos teve seu maior volume de exportação.

Durante o período estudado no século XIX foi constante a posição de vanguarda da farinha diante dos demais produtos, no que se refere à exportação. Entretanto, a sua flutuação era relativamente grande, como podemos observar através do gráfico a seguir.

GRÁFICO Nº VI.1
EXPORTAÇÃO DA FARINHA DE MANDIOCA
NO SÉCULO XIX (1849-1896)



FONTE: ANEXO XIV

ANO FINANCEIRO

Um dos períodos de maior baixa na exportação da farinha ocorreu no exercício de 1861-62, conforme o gráfico VI.1. Isto verificou-se em virtude da pequena procura por parte das demais províncias do Império e dos países platinos. Um jornal da cidade do Desterro dizia o seguinte em 1861:

"Terminados os embarques de farinha, que se faziam para o Rio da Prata, único ponto que demandava, este nosso principal artigo de exportação tem estado em apatia: a farinha principia outra vez a baixar e os demais artigos, a acompanhá-la, ... " ⁸

Por outro lado, um exercício de grande alta na exportação da farinha foi o de 1865-66, o qual pertence justamente ao período que convencionamos chamar de "mini-boom" para o comércio da Província. Tal gênero foi a mola propulsora deste período. Como já falamos, a Guerra do Paraguai, envolvendo Brasil e países platinos provocou a maior demanda de farinha para o sul. Aliado a este acontecimento, o fato do café e do algodão estarem num período de alta no comércio exportador do país. O aumento do cultivo destes produtos em determinadas províncias provocou a queda na produção de gêneros alimentícios, inclusive a farinha. Desta forma, aumentou a procura do produto, também no mercado interno. Nesta década de 60, foi o triênio de 1866-69, o de grande exportação, alcançando a quantia de 2 001 413 alq. O quadro a seguir evidencia a força da farinha, em alqueires, comparada com outros produtos em triênios anteriores e outro posterior, quando a farinha obteve 79,23% dos principais produtos exportados.

⁸ PARTE COMMERCIAL O Mercantil. Desterro, 19 Set. 1861, p.4, c.1.

QUADRO VI.2

Principais produtos exportados pela Província de Santa Catarina, em alqueires - 1854-72

triênio	farinha		goma		feijão		milho		fava	
	alq.	%	alq.	%	alq.	%	alq.	%	alq.	%
1854-57	1 223 107	85,60	22 649	1,61	69 318	4,90	81 192	5,68	32 355	2,31
1857-60	1 640 811	81,70	36 734	1,81	63 387	3,20	203 033	10,10	62 525	3,11
1860-63	1 274 435	76,90	17 517	1,10	85 071	5,10	237 820	14,40	42 290	2,68
1863-66	1 928 139	78,60	16 982	0,70	77 599	3,20	373 614	15,20	57 564	2,40
1866-69	2 001 413	77,50	25 873	1,00	44 585	1,70	454 690	17,60	55 374	2,20
1869-72	1 350 841	78,00	12 344	0,70	12 344	0,70	320 291	18,49	35 900	2,10
total	9 428 746		132 099		383 255		1 670 640		286 008	

FONTE: A.P.E./S.C. TP 1872.

A queda na exportação da farinha foi sentida, mais uma vez, nos exercícios de 1870-71 e 1871-72, considerada, na época, como a grande causadora do decréscimo da renda da Província.

"... genero este em que consiste quase que exclusivamente a fraca exportação da Província."⁹

No final da década de 70, no exercício de 1878-79 ocorreu outro grande aumento da exportação da farinha acompanhada também de outros produtos. De 480 487 alq. exportados em 1874-75 elevou-se para 1.206 458 alq., isto é, 251,09%.¹⁰ Tal fato deveu-se exclusivamente à seca ocorrida no nordeste, no período 1877-80, exigindo, desta maneira, a compra, em maiores proporções, do produto catarinense por parte das províncias daquela região.¹¹

Em 1884-85 encontramos outro grande momento da exportação de farinha chegando à quantia de 1.017 776 alq. O fenômeno repetiu-se; uma seca acompanhada de peste que assolou novamente o nordeste do país exigiu a maior demanda do produto. O montante exportado neste exercício provocou a escassez do gênero para o próprio consumo local. Porém, aqui, outros produtos já começam a aparecer com algum destaque na pauta de exportação, como se observa a seguir:

⁹ A.P.E./S.C. Alfandega do Desterro. 1871-72.

¹⁰ ANEXO XIV

¹¹ FPP 1883, p.66

RPP 1886, p.161

erva-mate	247 533 alq.
milho em grão	231 383 alq.
charutos	2 392 453 unid.
açúcar mascavo	99 438 alq. ¹²

A partir daí, a exportação da farinha começa a perder sua primazia porque vão aparecendo outros produtos como a erva-mate e também semi-manufaturados provenientes das colônias de imigrantes. Isto talvez também em face do menor consumo por parte dos escravos localizados nas regiões centro-leste e nordeste. No exercício de 1886-87, a procura de farinha foi pequena, já que produto de melhor qualidade apresentava-se no mercado do Rio de Janeiro, originário de províncias como Espírito Santo e Rio Grande do Sul. Por volta de 1892 a exportação havia caído para um percentual de 12,91%, em valor, do total da exportação da Província. De um total de 4.723:428\$057 exportados, apenas 609:898\$910 foram provenientes da farinha.¹³

A produção horti-grangeira das colônias, juntamente com o mate passam a pontificar na pauta de exportação provincial.

Mas se tratamos até agora, da farinha de mandioca em termos de quantidade, podemos afirmar que a sua importância foi a mesma quanto aos valores monetários. Embora não tivéssemos obtido dados em série, utilizamos exercícios marcantes, para

¹² A.P.E./S.C. TP 1886
FPP 1887. p.380

¹³ A.P.E./S.C. Relatório do Secretário de Governo Eduardo Otto Horn ao 1º Vice-Presidente Ten. Cel. Elyseu Guilherme da Silva. Des-terro, 20 jun. 1893, p.167.

demonstrar também o domínio da farinha no campo financeiro. Em 1854-55, a exportação para portos do Império rendeu a importância de 53:827\$292, dos quais cerca de 26:069\$029 eram provenientes da farinha, o que equivale a um percentual de 48,40% do total exportado. Bastante distanciados deste, estavam outros gêneros, os quais obtiveram no mesmo ano, os seguintes valores:

minerais	12:797\$929	23,80%
madeira	8:051\$334	14,90%
arroz	3:962\$650	7,40%
couro	1:740\$160	3,20%
aguardente	537\$390	1,00%
café	412\$000	0,80%
peixe	256\$880	0,50% ¹⁴

Entretanto, um dos mais elevados percentuais alcançados pela farinha ocorreu no exercício de 1869-70, quando tal produto atingiu 72% do total exportado, em contos de réis.¹⁵ Mesmo num período de baixa na exportação como o de 1870-71, a farinha atingiu 47,20%. De um total de 1.645:221\$342 exportados pela Província, tal gênero somou 776:419\$723, dos quais 375:744\$068 ficaram dentro do Império e 400:675\$655 dirigiram-se para o exterior.¹⁶

A farinha catarinense era exportada em maior quantidade diretamente para o Rio de Janeiro e dali, em geral, dirigida para outros portos do país. O Rio de Janeiro servia pois,

¹⁴A.P.E./S.C. TP 1854-55

¹⁵CMB 1869-70. p.1100

¹⁶A.P.E./S.C. TP 1872.

como entreposto comercial para Santa Catarina. Em 1878-79, Santa Catarina chegou a ocupar o 2º lugar na exportação de farinha para o Rio de Janeiro, cujos valores estão abaixo relacionados e comparados com a exportação de outras províncias, também para a capital do Império:

QUADRO VI.3

EXPORTAÇÃO DE FARINHA PARA O RIO DE JANEIRO (em mil-réis) 1878-79

Províncias	Valores	Percentual
Espírito Santo	1.124:864\$800	50,50%
Santa Catarina	616:185\$840	27,70%
Rio Grande do Sul	366:272\$000	16,40%
São Paulo	79:273\$000	3,60%
Bahia	29:115\$000	1,30%
Sergipe	9:576\$000	0,40%
Paraná	1:444\$000	0,10%
Total	2.226:731\$040	

FONTE: CNRJ 1878-79.

Em 1880-81, Santa Catarina passa a ocupar o 1º lugar entre as províncias que exportam farinha para o Rio de Janeiro.

QUADRO VI.4

EXPORTAÇÃO DE FARINHA PARA O RIO DE JANEIRO (em mil-
réis) 1880-81

Províncias	Valores	Percentual
Santa Catarina	570:22\$610	51,70%
Rio Grande do Sul	287:321\$680	26,10%
Espírito Santo	208:570\$480	18,90%
Bahia	28:597\$500	2,60%
São Paulo	6:873\$360	0,60%
Maranhão	847\$600	0,10%
Sergipe	312\$000	0,01%
Total	2.226:731\$040	

FONTE: CNRJ. 1880-81.

Embora o comércio da farinha estivesse mais voltado para dentro do Império, havia uma exportação para o estrangeiro que dirigia-se principalmente para os países platinos.

Utilizando os dados que conseguimos coletar sobre a exportação da farinha para a região platina, observamos que esta também sofreu uma flutuação acentuada, como evidenciase no quadro a seguir.

QUADRO VI.5

EXPORTAÇÃO DE FARINHA PARA A REGIÃO PLATINA

ANO BASE: 1849-50

Ano	Alqueires	Índice
1849-50	66 898	100
1855-56	52 151	78
1870-71	369 625	553
1871-72	513 605	768
1873-74	75 707	113
1874-75	480 487	718
1878-79	72 690	109
1884-85	227 753	340

FONTE: Citada nas notas de roda-pé números 16,17,18,19,20 e 21

No exercício de 1849-50 o consumo do Uruguai e Argentina foi muito pequeno. Santa Catarina exportou para dentro do Império 335 276 alq. e para aqueles países apenas 66 898 alq., correspondendo a 16,56% (para Montividéu 2 330 alq. e para Buenos Aires 64 568 alq.).¹⁷ O percentual de farinha para tais países chegou somente a 11% em 1855-56, assim distribuída:

para dentro do Império .. 426 138 alq. ... 89%
 para fora do Império 52 151 alq. ... 11%.¹⁸

¹⁷A.P.E./S.C. TP 1850-54

¹⁸A.P.E./S.C. TP 1855-60

Na década de 70 a exportação da farinha flutuou bastante. No exercício de 1873-74 foi exportada a quantia de 713 340 alq. Deste total, 647 972 alq. ficaram dentro do país, isto é, 89,50%; para o exterior escoou apenas 10,50% (75 707 alq.).¹⁹ Em 1874-75, um total de 480 487 alq. foram assim distribuídos:

para dentro do Império	335 771 alq.	69,90%
para fora do Império	114 716 alq.	30,10%. ²⁰

No exercício de 1878-79 a exportação para os países platinos sofreu uma queda considerável:

para dentro do Império ..	1 151 238 alq.	95,10%
para fora do Império	72 690 alq.	5,90%. ²¹

Um relativo aumento da exportação de farinha para o estrangeiro verificou-se em 1884-85, quando um total de 602 411 alq. foram enviados:

para dentro do Império	324 658 alq.	53,89%
para fora do Império	277 753 alq.	46,11%. ²²

O Presidente da Província Theodoro Faria Souto era de opinião que se estimulasse a abertura de mercados externos através da proteção dos poderes públicos provinciais e gerais, para que a farinha de mandioca tivesse condições de ser exportada não só para o Uruguai e Argentina, mas também para outros países da América do Sul como Chile, Bolívia, Peru e até para a Europa. Aconselhava, para a obtenção de resultados positivos,

¹⁹ A.P.E./S.C. TP 1875

²⁰ A.P.E./S.C. Livro de Balanço da Fazenda Provincial 1875.

²¹ A.P.E./S.C. TP 1878-79

²² A.P.E./S.C. TP 1884-85.

"... a completa isenção de direitos sobre tal mercadoria..."²³

Dos países platinos era o Uruguai o maior consumidor da farinha catarinense. Em 1870-71 houve a seguinte exportação:

para Uruguai	....	336 035 alq.	.....	363:745\$155..91%
para Argentina	..	33 590 alq.	.....	36:930\$500..09%.

No exercício seguinte, 1871-72, a supremacia do Uruguai mantém-se praticamente a mesma:

para Montevidéu	.	433 129 alq.	.....	289:779\$050..84%
para Buenos Aires		80 476 alq.	.....	68:351\$569..16% ²⁴

Mas a comercialização da farinha esteve sempre presa ao seu baixo preço. Em 1862, enquanto o preço do alqueire da farinha era \$640, a farinha de milho custava 2\$400 e o feijão 1\$250 o alqueire.²⁵ Esta situação estava relacionada, como já dissemos, com o fato de ser produzida em quase todo o Império e com a má qualidade do produto. Tal deficiência decorria, em parte, da técnica rudimentar empregada e que portanto afetava sua maior aceitação.

Em 1816, Miguel de Brito já dizia que

"... na preparação da mandioca também ha pouca perfeição, do que resulta or

²³FPP. 1883

²⁴A.P.E./S-C. TP 1872

²⁵PARTE COMMERCIAL O Mercantil. Desterro, 7 set. 1862, p.4, c.1

dinariamente ser grossa e pouco torrada."²⁶

O reflexo da má qualidade da farinha no preço do produto persistiu durante todo o período, como vemos confirmado pela seguinte nota publicada no Jornal do Comércio do Rio de Janeiro.

"De Santa Catharina vierão durante o anno, 65 000 a 70 000 saccos que forão vendidos aos preços extremos de 2\$700 a 4\$. Este artigo já não tem a mesma aceitação de outr'ora, conservando-se os preços sempre baixos, embora seja pequena a existencia.

As farinhas de S.Matheus e de Porto Alegre, que são muito bem fabricadas, forão sufficientes para as necessidades do consumo, sendo os preços médios de 3\$800 a 6\$, conforme o estado do mercado."²⁷

Este problema da qualidade da farinha era sentido e manifestado constantemente pelos Presidentes da Província, como podemos constatar através das palavras do Presidente Francisco José da Rocha em 1887.

²⁶BRITO, P.J.M. de. Memória Política sobre a Capitania de Santa Catarina. Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1829, p.59.

²⁷Commercio - Retrospecto de 1886. Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 8 jan. 1887, p.2.

"De inferior qualidade pelo defeituoso e rotineiro processo de sua elaboração, não tem fácil saída, e menor procura virá a ter desde que se extinguir a escravatura, que é o seu maior consumidor nas Provincias do Norte."²⁸

Por ser grossa, a farinha catarinense não alcançava altos preços no mercado interprovincial. Em 1889, por exemplo, enquanto a farinha grossa custava, no Rio de Janeiro, de 4\$500 a 9\$000 a fina era vendida ao preço de 5\$500 a 11\$00.²⁹

Portanto estes fatores negativos, mencionados anteriormente, provocaram a grande flutuação e o ritmo de crescimento da farinha apresentou-se praticamente inexpressivo. De 1849-50 a 1865-66, o ritmo de crescimento alcançou 3,19%, mas de 1865-66 a 1885-86 chegou a ser negativo, num percentual de -0,68%.

Por outro lado, não se desenvolvia na Província qualquer tipo de estímulo aos produtores no sentido de tornar a farinha um produto de melhor qualidade e conseqüentemente de maior preferência no mercado. A flutuação na compra do produto fazia com que a farinha ficasse muito tempo estocada nos depósitos alterando ainda mais sua qualidade.

Um outro fator negativo foi o sistema utilizado pelo governo para a compra dos gêneros, principalmente da fa

²⁸FPP 1887, p.380.

²⁹Commercio - Retrospecto de 1889. Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 9 jan. 1890, p.2.

rinha, base da alimentação dos contingentes militares. Tal sistema era dos embargos, já tratado anteriormente. A venda compulsória do produto e a irregularidade com que era efetuado o pagamento, desestimulavam os produtores chegando a desarticular a própria produção. Preocupavam-se os órgãos oficiais, em apenas suprir de alimentos os exércitos. Somente por volta de 1886 é que cessou a aquisição de farinha por parte do governo. Os contingentes militares passaram a consumir uma alimentação um pouco mais diversificada. Mas o problema dos embargos era muito antigo. Assim era visto por volta de 1816:

"... aos lavradores não se pagavão as fari
nhas que lhes tomavão com violencia para
municiamiento do mesmo Regimento e muitos
outros generos, que por conta da Fazenda
Real se lhes compravão; e como não havia a
inda commercio suficiente para suprir esta
falta de circulação interna do numerario,
a pobreza se fez transcendente a muitas clas
ses dos habitantes." ³⁰

Desta forma, os comerciantes, principalmente os da cidade do Desterro, não possuindo capital de giro suficiente, ficavam na dependência dos compradores. Aguardavam a procura por parte dos compradores do Rio de Janeiro ou, em menor escala dos países platinos, para em seguida adquirir o produto. Entre as casas exportadoras do Desterro podemos destacar a de Barbosa Vei-

³⁰BRITO, P.J.M. de, op. cit., p.69.

ga & Cia., Boaventura da Costa Vinhas, Domingos Luiz da Costa, Ernesto Vahl & Cia., João do Prado Lemos & Cia. e outros.³¹

A farinha por não produzir a renda almejada fazia com que alguns presidentes da Província tentassem estimular a produção de outros gêneros. Pereira Pinto, em 1849, chegou a ser contra a produção de farinha. Deixá-la de lado, seria, na sua opinião, uma forma de abandonar a rotina. Argumentava que o ideal seria desbravar as matas para a extração da madeira e cultivar a cana de açúcar, o café, o chá, os quais, segundo ele, eram mais a propriedades ao clima local.³² Outros como o Presidente Fonseca via a farinha desta forma:

"... o fabrico da mandioca é o que mais a volta e occupa a actividade do littoral. Este genero, porem, é de preço vil, e nada se pode esperar d'elle."³³

João Rodrigues Chaves ao tratar do desinteresse da população pela produção do açúcar, dizia, em 1881, o seguinte:

"Muito mais vantajoso lhe seria a sua aplicação a essa industria, do que ao plantio da mandioca que, a meu vêr, não só deixa de dar-lhe lucros, como não lhe paga mesmo o trabalho."³⁴

³¹Almanaque de Laemmert para 1883. p.645.

³²RPP 1849. p.6-10

³³RPP 1873. p.12

³⁴FPP 1881.

Chegamos à conclusão de que a farinha de mandioca embora fosse o principal produto exportado por Santa Catarina e sua principal fonte de renda, não trouxe, no período estudado, possibilidades de acumulação de capital, não fornecendo portanto renda suficiente para o desenvolvimento econômico da mesma. Não permitiu saldar as cifras negativas da balança comercial da Província. Colaborou para isto, a oscilação no seu comércio exportador. Podemos afirmar que a farinha teve sua maior demanda ligada às crises nas demais províncias. Os motivos que levavam certas províncias a importar tal gênero estavam ligados à baixa produção em algumas, aos problemas climáticos em outras ou qualquer outro problema interno, evidentemente. Diante disso, a exportação da farinha catarinense era ocasional; seu mercado era incerto, dependendo de situações anormais tanto dentro como fora do país.

C A P Í T U L O V I I

CONCLUSÕES

A participação da Província de Santa Catarina no contexto do comércio nacional foi muito pequena. Seu desempenho não obteve grande expressão, colocando-se entre as províncias de menor importância comercial, com características peculiares bem interessantes.

Algumas províncias do Império mantiveram a relação escravo-lavoura desenvolvendo a monocultura e dependendo das flutuações do mercado internacional. Outras, passaram a se beneficiar com a expansão da monocultura exportadora das primeiras, encontrando um mercado capaz de absorver seus excedentes de produção. Desta forma, estas últimas tiveram condições de desempenhar e desenvolver uma economia voltada para o mercado interno, isto é, abastecer com gêneros alimentícios aquelas áreas do país.

A Província de Santa Catarina, por sua vez, não possuía capacidade para se incorporar efetivamente a nenhuma delas. Entrou no mercado nacional de gêneros alimentícios esporadicamente. Prevaleceu na Província a existência de pequenas unidades de produção, cultivando produtos comuns também a outras províncias. O comércio exportador catarinense viu-se prejudicado portanto, pelo fato de que baseava-se em gêneros largamente produzidos em todo o Império e porisso de baixa rentabilidade. Ex-

plica-se desta forma, o fenômeno ocorrido com muitas províncias que desenvolveram o comércio interprovincial, isto é, voltaram-se em maior escala para o mercado interno num momento de queda dos preços dos produtos de exportação internacional como o café, algodão e outros. Enquanto que Santa Catarina não teve condições de aproveitar-se da situação, embora fosse aquela a principal atividade da Província. Portanto, as possibilidades de aumentar a produção para o mercado interno, não foram suficientes para tirar a economia catarinense da lentidão que caracterizou a maior parte do século XIX. Sua atividade comercial não permitiu um regular desenvolvimento econômico. A situação econômica não comportou nem a implantação de uma instituição bancária, enquanto que em outras províncias foram criadas tais instituições já a partir da metade do século. Os financiamentos e créditos foram efetuados pelos comerciantes locais.

Entretanto, se pudermos destacar um período de maior prosperidade, este ocorreu durante a década de 60, quando até a balança comercial obteve saldo positivo. Foi o período coincidente com a Guerra do Paraguai, quando a demanda de gêneros alimentícios foi muito grande na região sulina, e nos países platinos. Neste período em que foi maior a exportação, a queda do valor da moeda anulou os efeitos que a mesma poderia ter fornecido ao Desterro e conseqüentemente à Província. Fora disto, a balança comercial manteve-se favorável apenas esporadicamente, de maneira acidental, podemos dizer. Tornou-se favorável quando situações anormais ocorriam em outras províncias como as secas do nordeste, epidemias ou qualquer outro fenômeno dificultavam as produções locais, e assim exigiam a compra de gêneros dos quais

Santa Catarina era uma das produtoras. O comércio exportador portanto, limitou-se a gêneros alimentícios pouco diversificados e de baixa rentabilidade, onde grandes oscilações foram as suas naturais características.

O litoral catarinense dedicou-se, à produção da farinha de mandioca, a qual não cobria em valores, as cifras do comércio importador. Embora fosse o principal produto exportado não fornecia à Província a renda necessária e suficiente, por não conseguir altos preços no mercado interprovincial. O comércio da farinha teve contra si não só o fato de ser produzida em outras áreas, mas também a má qualidade do produto. Esta deficiência estava ligada à técnica precária, aos processos rotineiros empregados no cultivo da mandioca e na fabricação da farinha. Por outro lado, não houve estímulo para a melhoria de sua qualidade, seja pela prática dos embargos por parte do governo, seja pelas grandes flutuações do mercado ou ainda pela ausência de capital de giro, criando, desta maneira, um círculo vicioso. Era esta oscilação um dos motivos da instabilidade da renda do governo provincial. Se por ventura houvesse uma renda mais estável, o governo da Província estaria em condições de investir na infraestrutura da produção e comercialização da farinha. Porém, ainda assim, Santa Catarina manteve-se como uma das principais províncias exportadoras do gênero.

Embora o comércio importador se apresentasse quase sempre mais elevado e com oscilações menos acentuadas, a Província, através do Desterro, não chegou a exercer efetivamente a função de porto intermediário a nível interprovincial por falta de volume em seus negócios. Satisfazia as necessidades das

embarcações que ali ancoravam, mas seu movimento de reexportação apresentou-se de forma inexpressiva nas rendas da Província. Se desempenhou funções intermediárias estas foram em âmbito estritamente local, quando a produção dos vários pontos do litoral, principalmente do sul, convergiam para Desterro. Daí sim, levados para outras partes do Império, Rio de Janeiro em especial.

Portanto, o principal comércio foi o de cabotagem. Suas relações comerciais foram efetuadas quase que essencialmente com a capital do país. O Rio de Janeiro exerceu a função de polo centralizador do comércio catarinense. Em geral, para lá convergiam os produtos de Santa Catarina e provinham a maioria dos produtos quer nacionais, quer estrangeiros. Bem menor, pois, foram as atividades comerciais exercidas diretamente com as outras províncias, destacando-se, mesmo assim, as relações com o Rio Grande do Sul seguido de São Paulo e do Paraná (Paranaguá).

O comércio de longo curso foi relativamente muito pequeno. Em termos de importação predominava as transações com a Inglaterra mas quanto ao comércio exportador era praticado quase que exclusivamente com Uruguai e Argentina, alcançando o primeiro maior intensidade. Possivelmente tal comércio ocorreu muito mais em função da proximidade geográfica do Prata, região consumidora de produtos nacionais.

De uma maneira geral, o comércio não permitiu a acumulação contínua de capital, haja visto a dependência dos comerciantes do Desterro aos do Rio de Janeiro. Por outro lado, os lucros obtidos pelos comerciantes eram transformados em gastos de consumo próprio e porisso era muito pequena a capitali

zação. Consequência disto, a permanência de uma situação financeira e econômica até certo ponto estacionária na Província. O comércio viu-se pouco estimulado pela ineficácia da função intermediária do porto do Desterro e por um desenvolvimento bastante lento do mercado local. Embora crescessem as atividades urbanas administrativas e de serviços, as agrícolas e comerciais não satisfizeram as necessidades. Em face desta posição, Desterro e a maior parte da Província não tiveram condições ou estímulo de qualquer natureza que lhes permitissem o desenvolvimento de estabelecimentos fabrís. Expressão constante nas correspondências oficiais era que a indústria estava em sua infância e que esta seria bastante prolongada. Percebemos, no entanto, a existência de algumas serrarias que operavam no corte e preparo da madeira, alguns engenhos produtores de aguardente; tais produtos permaneceram com pouco destaque na pauta de exportação durante o período estudado. Quanto à madeira, talvez devido a imperfeição do sistema de produção e o pouco esmero com que era tratada, não deixou transparecer sua real qualidade, somente constatada mais tarde. Foi observada também a existência de cortumes já em meados do século, onde o preparo da sola, por exemplo, dava para suprir o mercado interno da Província e para exportação, em forma insignificante. Mas existiu a tentativa de estimular a forma de produção. Em 1853 foi instalada a Associação Catharinense Promotora do Comércio, Agricultura e Artes como filial da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional do Rio de Janeiro, não conseguindo, porém, dinamizar as atividades a que se propunha, permanecendo praticamente inativa¹.

¹A.P.E./S.C. TP 1872

A situação comercial e conseqüentemente a econômico-financeira começou a se modificar na última década do Império, quando as colônias de imigrantes passaram a se destacar na pauta de exportação com seus produtos hortigranjeiros e semi-manufaturados, como também a exportação da erva-mate.

O presente trabalho permitiu-nos a formulação de uma série de novas idéias sobre o processo econômico em Santa Catarina durante o século XIX que pretendemos pesquisar posteriormente. Verificarmos, por exemplo, através da atividade comercial um conjunto de fatores culturais: instituições, forças políticas e sociais; observarmos o peso da atuação da classe comerciante no processo sócio-político da cidade do Desterro no mesmo período.

ANEXO I - Balança Comercial da Província de Santa Catarina 1840-89

EXERCÍCIO	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	SALDO
1840-41	803:891\$590	247:547\$240	-556:344\$350
1841-42	904:252\$921	313:908\$019	-590:344\$902
-----	-----	-----	-----
1846-47	697:174\$726	610:406\$766	- 86:767\$960
1847-48	1.254:924\$369	537:410\$118	-717:514\$251
1848-49	829:663\$420	340:884\$161	-488:779\$259
1849-50	593:845\$338	398:866\$237	-194:979\$101
1852-53	824:752\$160	559:195\$305	-265:556\$855
1853-54	881:177\$312	954:357\$540	+ 73:180\$228
1854-55	1.165:304\$585	1.047:349\$065	-117:955\$520
1855-56	1.070:273\$887	941:451\$574	-128:822\$313
1856-57	1.119:029\$417	939:326\$601	-179:702\$706
1857-58	1.485:378\$913	1.583:682\$217	+ 98:303\$304
1858-59	1.636:015\$892	1.585:722\$120	- 50:293\$772
1859-60	1.640:481\$650	1.224:568\$061	-415:913\$589
1860-61	1.577:107\$295	1.230:923\$126	-346:184\$169
1861-62	1.057:072\$452	774:297\$353	-282:775\$099
1862-63	1.270:115\$288	773:640\$602	-496:474\$686
1863-64	1.345:251\$577	1.307:774\$484	- 37:477\$093
1864-65	1.063:295\$240	1.427:231\$004	+363:935\$764
1865-66	1.650:433\$891	861:093\$269	-789:340\$622
1866-67	1.835:755\$607	1.048:941\$348	-786:814\$259
1867-68	1.762:163\$556	1.730:836\$170	- 31:327\$386
1868-69	1.929:572\$469	2.022:367\$817	+ 92:795\$348
1869-70	1.742:337\$942	2.321:982\$434	+579:644\$492
1870-71	1.813:330\$105	1.645:221\$342	-168:108\$763
1871-72	1.983:178\$020	1.603:495\$825	-379:682\$195
1873-74	1.852:256\$058	1.597:676\$944	-254:589\$114
1874-75	1.995:022\$160	1.739:308\$134	-255:714\$026
-----	-----	-----	-----
1879-80	1.145:756\$863	1.828:427\$927	+682:671\$064
1880-81	1.123:016\$640	1.578:037\$640	+455:021\$359
1881-82	1.891:756\$863	1.161:347\$512	-730:409\$351
1882-83	2.785:036\$159	1.151:589\$870	-1.633:446\$289
1883-84	2.615:584\$191	998:654\$151	-1.616:930\$040
1884-85	2.053:170\$756	1.053:519\$353	-999:651\$423
1885-86	2.183:891\$338	971:834\$818	-1.212:056\$520
1886-87	2.148:263\$514	995:432\$717	-1.512:830\$797
1888	1.024:330\$000	983:540\$000	- 40:790\$000

FONTE: Livros da Alfandega do Desterro 1864-89
Livros do Thesouro Provincial 1850-87
Fallas de Presidente da Província 1841-93

ANEXO II - Índice de Exportação da Província de Santa Catarina

Ano base: 1840-41 = 100

ANO	VALOR (em mil réis)	ÍNDICE	VALOR (em libras esterlinas)	ÍNDICE
1840-41	247:547\$240	100	£ 332,72	100
1841-42	313:908\$019	127	£ 435,98	131
-----	-----	----	-----	---
1846-47	610:406\$766	247	£ 959,75	288
1847-48	537:410\$118	217	£ 814,25	248
1848-49	340:884\$161	138	£ 591,81	178
1849-50	398:866\$237	161	£ 633,12	190
1852-53	559:195\$305	226	£ 847,26	255
1853-54	954:357\$540	386	£ 1.395,25	419
1854-55	1.047:349\$065	423	£ 1.586,89	477
1855-56	941:451\$574	380	£ 1.426,43	429
1856-57	939:326\$601	379	£ 1.423,22	428
1857-58	1.583:682\$217	640	£ 2.562,59	770
1858-59	1.585:722\$120	641	£ 2.591,05	779
1859-60	1.224:568\$061	495	£ 1.855,40	558
1860-61	1.230:923\$126	497	£ 1.987,92	560
1861-62	774:297\$353	313	£ 1.290,49	388
1862-63	773:640\$602	313	£ 1.264,12	380
1863-64	1.307:774\$484	528	£ 2.056,25	618
1864-65	1.427:231\$004	577	£ 2.190,35	658
1865-66	861:093\$269	348	£ 1.446,72	435
1866-67	1.048:941\$348	424	£ 1.821,07	547
1867-68	1.730:836\$170	699	£ 3.278,10	985
1868-69	2.022:367\$817	817	£ 3.830,24	1.151
1869-70	2.321:982\$434	938	£ 5.092,06	1.530
1870-71	1.645:221\$342	665	£ 3.515,42	1.057
1871-72	1.603:495\$825	648	£ 2.807,24	844
1873-74	1.597:676\$944	645	£ 2.550,57	767
1874-75	1.739:308\$134	703	£ 2.819,89	848
-----	-----	----	-----	---
1879-80	1.828:427\$927	739	£ 3.593,60	1.080
1880-81	1.578:037\$995	637	£ 3.002,35	902
1881-82	1.161:347\$512	469	£ 2.209,56	664
1882-83	1.151:589\$870	465	£ 2.284,90	687
1883-84	998:654\$151	363	£ 1.926,41	579
1884-85	1.053:519\$353	426	£ 2.099,98	631
1885-86	971:834\$818	393	£ 2.188,81	658
1886-87	995:432\$717	402	£ 2.063,50	620
1888	983:540\$000	397	£ 1.632,70	491

FONTE: Anexos I e VI

ANEXO III - Índice de Importação da Província de Santa Catarina

Ano base: 1840-41 = 100

ANO	VALOR (em mil réis)	ÍNDICE	VALOR (em libras esterlinas)	ÍNDICE
1840-41	803:891\$590	100	£ 1.073,57	100
1841-42	904:252\$921	112	£ 1.247,58	116
-----	-----	---	-----	---
1846-47	697:174\$726	87	£ 1.088,10	101
1847-48	1.254:924\$369	156	£ 1.880,87	175
1848-49	829:663\$420	103	£ 1.405,25	131
1849-50	593:845\$338	74	£ 944,40	88
1852-53	824:752\$160	103	£ 1.249,62	116
1853-54	881:177\$312	110	£ 1.288,27	120
1854-55	1.165:304\$585	145	£ 1.765,61	164
1855-56	1.070:273\$887	133	£ 1.621,62	151
1856-57	1.119:029\$417	139	£ 1.689,35	157
1857-58	1.485:378\$913	185	£ 2.408,20	224
1858-59	1.636:015\$892	204	£ 2.673,22	249
1859-60	1.640:481\$650	204	£ 2.476,57	230
1860-61	1.577:107\$295	196	£ 2.547,00	237
1861-62	1.057:072\$452	131	£ 1.734,04	162
1862-63	1.270:115\$288	158	£ 2.019,90	188
1863-64	1.345:251\$577	167	£ 2.083,72	194
1864-65	1.063:295\$240	132	£ 1.634,83	152
1865-66	1.650:433\$891	205	£ 2.784,12	259
1866-67	1.835:755\$607	228	£ 3.187,07	297
1867-68	1.762:163\$556	219	£ 3.337,42	311
1868-69	1.929:572\$469	240	£ 4.729,34	441
1869-70	1.742:337\$942	217	£ 3.820,91	356
1870-71	1.813:330\$105	226	£ 3.874,63	361
1871-72	1.983:178\$020	247	£ 3.471,95	323
1873-74	1.852:256\$058	230	£ 2.956,98	275
1874-75	1.995:022\$160	248	£ 3.234,47	301
-----	-----	---	-----	---
1879-80	1.145:756\$863	143	£ 2.251,87	210
1880-81	1.123:016\$640	140	£ 2.136,63	199
1881-82	1.891:756\$863	235	£ 3.599,23	335
1882-83	2.785:036\$159	346	£ 5.512,73	513
1883-84	2.615:584\$191	325	£ 5.045,49	470
1884-85	2.053:170\$756	255	£ 4.093,24	381
1885-86	2.183:891\$338	272	£ 4.918,67	458
1886-87	2.148:263\$514	267	£ 4.453,28	415
1888	1.024:330\$000	127	£ 1.700,41	158

FONTE: Anexos I e VI

ANEXO IV - Balanço do Comércio do Brasil em milhares de contos de réis

ANOS	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO	BALANÇO
1840-41	41.6	57.7	-16.1
1841-42	30.9	56.0	-17.0
1842-43	41.0	50.6	- 9.6
1843-44	43.8	55.2	-11.4
1844-45	47.0	57.2	-10.2
1845-46	53.6	50.6	+ 3.0
1846-47	52.4	55.7	- 3.3
1847-48	57.9	47.3	+10.6
1848-49	56.2	51.5	+ 4.7
1849-50	55.0	59.1	- 4.1
1850-51	67.7	79.9	-12.2
1851-52	66.6	92.8	-26.2
1852-53	73.6	87.3	-13.7
1853-54	76.8	85.8	- 9.0
1854-55	90.6	85.1	+ 5.5
1855-56	94.4	92.7	+ 1.7
1856-57	114.5	125.3	-10.8
1857-58	69.2	130.4	-61.2
1858-59	106.8	127.7	-20.9
1859-60	112.9	113.0	- 0.1
1860-61	123.1	123.7	- 0.6
1861-62	120.7	110.5	+10.2
1862-63	122.4	99.1	+23.3
1863-64	131.1	125.6	+ 5.5
1864-65	141.0	131.7	+ 9.3
1865-66	157.0	137.7	+19.3
1866-67	156.2	145.0	+11.2
1867-68	185.3	140.6	+44.7
1868-69	207.7	168.5	+39.2
1869-70	197.0	168.2	+28.8
1870-71	166.9	144.7	+22.2
1871-72	193.4	162.2	+31.2
1872-73	215.8	161.4	+54.4
1873-74	190.0	160.8	+29.2
1874-75	208.4	167.5	+40.9
1875-76	178.8	171.6	+ 7.2
1876-77	195.5	153.8	+41.7
1877-78	187.4	160.9	+26.5
1878-79	206.4	162.3	+44.1
1879-80	221.9	172.7	+49.2
1880-81	225.8	181.0	+44.8
1881-82	209.8	182.2	+27.6
1882-83	197.0	190.2	+ 6.8
1883-84	217.0	202.5	+14.5
1884-85	226.2	178.4	+47.8
1885-86	191.3	201.5	-10.2
1886-87	365.5	310.8	+54.7
1888	212.5	260.9	-48.4
1889	216.6	316.2	-99.6

FONTE: Calógeras, J.P. A Política Monetária do Brasil. Cia Editora Nacional, São Paulo, 1960, p.63 e seg.

ANEXO V - Índices da Exportação e Importação do Brasil

Ano base: 1840-41

ANOS	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO
1840-41	100	100
1841-42	74	97
1842-43	98	88
1843-44	105	96
1844-45	113	99
1845-46	129	88
1846-47	126	96
1847-48	139	82
1848-49	135	89
1849-50	132	102
1850-51	163	138
1851-52	160	161
1852-53	177	151
1853-54	185	149
1854-55	218	147
1855-56	227	161
1856-57	275	217
1857-58	166	226
1858-59	257	221
1859-60	271	196
1860-61	296	214
1861-62	290	192
1862-63	294	172
1863-64	315	218
1864-65	339	228
1865-66	377	239
1866-67	375	251
1867-68	445	244
1868-69	499	292
1869-70	474	291
1870-71	401	251
1871-72	465	281
1872-73	519	280
1873-74	457	279
1874-75	501	290
1875-76	430	297
1876-77	470	267
1877-78	450	279
1878-79	496	281
1879-80	533	299
1880-81	543	314
1881-82	504	316
1882-83	474	330
1883-84	522	351
1884-85	544	309
1885-86	460	349
1886-87	879	539
1888	511	452
1889	521	548

FONTE: Anexo IV

ANEXO VI - Câmbio entre Brasil e Londres 1840 - 1889

ANOS	CÂMBIOS	ANOS	CÂMBIOS
1840	30 - $32\frac{1}{2}$	1865	$22\frac{3}{8}$ - $27\frac{1}{4}$
1841	29 - $31\frac{1}{2}$	1866	22 - 26
1842	$24\frac{3}{4}$ - $28\frac{3}{4}$	1867	$19\frac{3}{8}$ - $24\frac{3}{4}$
1843	$24\frac{3}{4}$ - 27	1868	14d - 20d
1844	$24\frac{7}{8}$ - $25\frac{1}{2}$	1869	18d - 20d
1845	$24\frac{7}{8}$ - $26\frac{3}{4}$	1870	$14\frac{3}{4}$ - $24\frac{3}{8}$
1846	$25\frac{1}{2}$ - 28	1871	$21\frac{7}{8}$ - $25\frac{7}{8}$
1847	27 - $28\frac{3}{4}$	1872	$24\frac{1}{2}$ - $26\frac{3}{8}$
1848	$21\frac{1}{2}$ - $27\frac{3}{4}$	1873	$25\frac{1}{8}$ - $27\frac{1}{8}$
1849	$24\frac{1}{2}$ - 28	1874	$24\frac{3}{4}$ - $26\frac{3}{4}$
1850	$26\frac{3}{4}$ - 31	1875	$26\frac{1}{4}$ - $28\frac{3}{8}$
1851	$26\frac{7}{8}$ - 30	1876	$23\frac{1}{2}$ - $27\frac{1}{8}$
1852	$26\frac{1}{2}$ - $28\frac{1}{2}$	1877	23 - $25\frac{5}{8}$
1853	$27\frac{1}{2}$ - $29\frac{1}{2}$	1878	21 - $24\frac{5}{8}$
1854	$26\frac{1}{2}$ - $28\frac{1}{2}$	1879	$19\frac{1}{8}$ - $23\frac{3}{8}$
1855	27 - 28	1880	$19\frac{7}{8}$ - 24
1856	27 - $28\frac{1}{4}$	1881	$20\frac{11}{16}$ - $23\frac{1}{4}$
1857	$23\frac{1}{2}$ - 28	1882	$20\frac{1}{8}$ - 22
1858	24 - 27	1883	21 - $22\frac{1}{4}$
1859	$28\frac{1}{4}$ - 27	1884	$19\frac{5}{8}$ - $22\frac{1}{4}$
1860	$24\frac{1}{2}$ - $27\frac{1}{4}$	1885	$17\frac{5}{8}$ - $19\frac{1}{2}$
1861	$24\frac{1}{4}$ - $26\frac{3}{4}$	1886	$17\frac{1}{2}$ - $22\frac{3}{4}$
1862	$24\frac{3}{4}$ - $27\frac{3}{4}$	1887	$21\frac{1}{2}$ - $23\frac{1}{2}$
1863	$26\frac{3}{4}$ - $27\frac{1}{8}$	1888	$22\frac{7}{8}$ - $27\frac{9}{16}$
1864	$26\frac{1}{2}$ - $27\frac{3}{4}$	1889	24 - 28

FONTE: Cavalcanti, A. A Resenha Financeira do Ex. Império do Brasil, em 1889.

Rio de Janeiro, 1890, p.321.

ANEXO VII - Diferença do Comércio Exterior de 1870-71 Compara
do com o exercício de 1869-70.

PROVÍNCIAS	DIFERENÇAS
Pernambuco	23.973:059\$007
Rio Grande do Sul	5.543:730\$033
São Paulo	5.425:475\$894
Bahia	4.032:221\$535
Paraíba	3.620:636\$515
Maranhão	3.548:302\$126
Ceará	3.145:755\$900
Alagoas	2.983:669\$256
Rio Grande do Norte	2.124:640\$699
Rio de Janeiro	1.242:740\$058
Sergipe	835:036\$333
Paraná	606:702\$391
Santa Catarina	562:888\$637
Piauí	290:488\$039
Pará	71:779\$981
Espírito Santo	532\$813

FONTE: SOARES, S.F. Estatística do Commercio Maritimo do Brazil
do Exercicio de 1870-71. Rio de Janeiro, Typographia
Nacional, 1876, vol. II, 2ª parte.

ANEXO VIII - Comércio Importador da Província de Santa Catarina - 1886-87

PROCEDÊNCIA	VALORES	%
Rio de Janeiro	579:507\$800	64,63
Rio Grande do Sul	238:381\$690	26,59
São Paulo	67:262\$600	7,50
Paraná	4:756\$450	0,53
Pernambuco	3:025\$780	0,34
Rio Grande do Norte	2:519\$040	0,28
Bahia	1:215\$000	0,13

FONTE: Falla do Presidente Dr. Francisco José da Rocha à Assembléia Legislativa Provincial em 11.10.1887. Desterro. 1888. p.388.

ANEXO IX - Comércio das Províncias com o Rio de Janeiro - 1888

PROVÍNCIA	EXPORTAÇÃO (Das Províncias para o Rio)	IMPORTAÇÃO (Produtos Nacionais) (Do Rio para as Províncias)
Pernambuco	2.732:398\$000	1.135:212\$000
Pará	1.917:913\$000	63:494\$000
Rio Grande do Sul	1.390:172\$000	4.017:528\$000
São Paulo	1.300:092\$000	666:147\$000
Bahia	1.025:747\$000	401:147\$000
Paraná	761:829\$000	112:381\$000
Maranhão	549:187\$000	45:129\$000
Espírito Santo	484:449\$000	3.082:272\$000
Alagoas	451:964\$000	269:115\$000
Ceará	365:028\$000	64:003\$000
Amazonas	240:972\$000	4:311\$000
Santa Catarina	179:278\$000	961:996\$000
Paraíba	137:938\$000	173:550\$000
Sergipe	103:680\$000	1.426:488\$000
Mato Grosso	100:544\$000	4:738\$000
Rio Grande do Norte	7:384\$000	219:310\$000
T O T A L	11.776:905\$000	12.676:851\$000

FONTE: SOARES, S.F. Mappas Estatísticos do Commercio e Navegação do Porto do Rio de Janeiro Organizados e Publicados pela Alfandega com Auctorização de S. Exc. o Sr. Ministro da Fazenda. Anno Civil de 1888. Rio de Janeiro, Typographia da Alfandega, 1889. p.10.

ANEXO X - Parte Commercial

"A crise assustadora, com que acha-se a braços o commercio da nossa terra, pode melhorar bastante, se os poderes publicos que dirigem os destinos do Estado tomarem providencias acertadas.

Facilitar a exportação dos nossos productos, que abundam nos depositos, diminuindo-se-lhes os excessivos direitos tributados é uma das primeiras necessidades, e muito concorrerá para pôr termo à paralyção geral do commercio.

O valor da pauta nem sempre representa os algarismos arithmeticos da verdade: o calculo é feito sobre os preços das vendas a varejo, effectuados no nosso mercado, na feira dos laboriosos colonos.

Portanto semelhante calculo pôde servir de base?

Não é absolutamente erroneo, porquanto o negociante que pretende exportar seus artigos, não vai ahi abastecer-se; ahi a mercadoria mal dá para o consumo do commercio em pequena escala e da população; manda vir esses artigos dos centros productores, onde se obtem por preço muito inferior ao tributado na pauta official.

A exportação do café, farinha, assucar, feijão e outros generos da lavoura, organisa dia dia, e desaparecerão totalmente, uma vez que urgentes medidas não forem postas em pratica".

FONTE: Parte Commercial. O Mercantil. Desterro, 30set. 1900, p.4, c.1.

ANEXO XI - Produtos Exportados de Santa Catarina por Cabotagem
1870-71

PRODUTOS	VALORES	PERCENTAGEM
FARINHA	375:744\$068	32,50%
CEREAIS	285:245\$000	24,70%
ARROZ	154:486\$800	13,40%
COURO EM CABELO	81:415\$000	07,00%
LEGUMES	62:819\$420	05,40%
AÇÚCAR	28:057\$000	02,40%
SEBO	27:300\$000	02,30%
FUMO	24:055\$320	02,10%
COURO CURTIDO	23:052\$000	02,00%
MADEIRA	11:962\$000	01,00%
CARNES PREPARADAS	9:320\$000	00,80%
AGUARDENTE	5:800\$000	00,50%
TOUCINHO	1:270\$000	00,10%
ALGODÃO	820\$000	00,07%
CAFÉ	450\$000	0,03%
SABÃO	240\$000	0,02%
CERA	90\$000	0,007%
DIVERSOS	63:225\$398	5,5 %
TOTAL	1.155:352\$206	

FONTE: SOARES, S.F. Mappa Estatístico do Commercio Maritimo do
Brazil do Exercício de 1870-71. Rio de Janeiro, Typo-
graphia Nacional, 1876, v.I, 1 parte.

ANEXO XII - Total do Valor dos Produtos Exportados por
Santa Catarina

PRODUTOS	1884-85	1885-86
FARINHA DE MANDIOCA	486:660\$470	467:317\$430
COURO S SECOS	98:742\$360	105:068\$593
FEIJÃO E FAVAS	53:524\$158	22:170\$540
ARROZ	49:730\$200	48:808\$200
MILHO	43:822\$004	21:569\$060
AGUARDENTE	37:756\$360	8:632\$570
BANANAS	28:757\$400	31:410\$960
TAPIOCA	24:437\$980	19:489\$460
MADEIRA	23:139\$340	3:687\$766
BANHA E TOUCINHO	17:018\$640	14:159\$000
SOLA	9:478\$170	6:079\$000
FUMO	8:169\$950	5:552\$900
AÇUCAR	6:127\$000	13:479\$420
MELADO	5:580\$440	5:059\$800
POLVILHO	4:975\$400	5:666\$480
CAFÉ	1:944\$000	27:178\$500
AMENDOIM	1:395\$200	2:164\$680
ALHO E CEBOLA	841\$050	\$
PLANTAS VIVAS	799\$000	525\$000
CHIFRE	642\$260	843\$530
CRINA	277\$000	90\$000
DIVERSOS GÊNEROS NACIONAIS	50:251\$295	45:040\$930

FONTE: Falla do Presidente Francisco José da Rocha á Assembléia Legislativa Provincial em 21 de julho de 1886, Desterro, p.164.

ANEXO XIII - Renda da Alfândega do Desterro

EXERCÍCIO	RENDA
1872-73	285:210\$399
1873-74	247:708\$793
1874-75	314:491\$577
1875-76	297:367\$225
1876-77	342:684\$466
1877-78	352:938\$946
1878-79	443:984\$010
1879-80	456:287\$653
1880-81	299:390\$466
1881-82	399:647\$186
1882-83	680:634\$544
1883-84	555:149\$264
1884-85	455:013\$032
1885-86	572:451\$483
1886-87	603:666\$413
MÉDIAS POR TRIÊNIO	
1872-73 a 1874-75	282:470\$256
1875-76 a 1877-78	330:996\$879
1878-79 a 1880-81	399:887\$376
1881-82 a 1883-84	545:143\$664
1884-85 a 1886-87	543:711\$309
MÉDIAS POR QÜINQUÊNIO	
1872-73 a 1876-77	297:492\$492
1877-78 a 1881-82	390:449\$652
1882-83 a 1886-87	573:382\$947

FONTE: Falla do Presidente Francisco José da Rocha á Assembléa Legislativa Provincial em 11 de Outubro de 1887. Desterro, p.385-386.

ANEXO XIV - Exportação da Farinha de Mandioca pela Província
de Santa Catarina

EXERCÍCIO	ALQUEIRES	ÍNDICE*
1849-50	503.183	100
1850-51 (1º semestre)	(279.494)	(56)
1851-52	397.835	79
1852-53	295.875	59
1853-54	283.160	56
1854-55	406.594	81
1855-56	396.289	79
1856-57	487.310	97
1857-58	533.309	106
1858-59	622.192	124
1860-61	463.079	92
1861-62	370.013	74
1862-63	441.343	88
1863-64	581.134	115
1864-65	515.945	103
1865-66	831.660	165
1866-67	801.277	159
1867-68	589.183	117
1868-69	610.953	121
1869-70	576.149	115
1870-71	360.198	72
1871-72	614.494	122
1872-73	562.324	112
1873-74	713.340	142
1874-75	480.487	95
-----	-----	---
1878-79	1.206.458	240
-----	-----	---
1881-82	654.285	130
1884-85	1.017.776	202
1885-86	725.719	144
1886-87	432.504	86

*Ano base - 1849-50 = 100

FONTE: Livro da Alfandega do Desterro 1864-89

Livro do Thesouro Provincial 1850-87

Fallas do Presidente da Provincia 1849-87

FONTES PRIMÁRIAS

- A.P.E./S.C. Livro da Alfandega 1864-65. Desterro, 1865
- A.P.E./S.C. Livro da Alfandega 1870-71. Desterro, 1871
- A.P.E./S.C. Livro da Alfandega 1871-72. Desterro, 1872
- A.P.E./S.C. Livro da Alfandega 1884 . Desterro, 1884
- A.P.E./S.C. Livro da Alfandega 1886-89. Desterro, 1889
- A.P.E./S.C. Livro da Capitania do Porto 1846-47. Desterro, 1847
- A.P.E./S.C. Livro da Capitania do Porto 1848-49. Desterro, 1849
- A.P.E./S.C. Livro de Balanços da Fazenda Provincial do Exercício de 1874-75. Desterro, 1875
- A.P.E./S.C. Livro do Tesouro Provincial 1850-54. Desterro, 1854
- A.P.E./S.C. Livro do Tesouro Provincial 1855-60. Desterro, 1860
- A.P.E./S.C. Livro do Tesouro Provincial 1865-66. Desterro, 1866
- A.P.E./S.C. Livro do Tesouro Provincial 1868 . Desterro, 1868
- A.P.E./S.C. Livro do Tesouro Provincial 1872 . Desterro, 1872
- A.P.E./S.C. Livro do Tesouro Provincial 1873-74. Desterro, 1874
- A.P.E./S.C. Livro do Tesouro Provincial 1875 . Desterro, 1875
- A.P.E./S.C. Livro do Tesouro Provincial 1878-79. Desterro, 1879
- A.P.E./S.C. Livro do Tesouro Provincial 1884-85. Desterro, 1885
- A.P.E./S.C. Livro do Tesouro Provincial 1886-87. Desterro, 1887

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AMARAL, L. História geral da agricultura brasileira. 2 ed. São Paulo, Ed. Nacional, 1958. 2v.
- ANDRADA, L.C. de. Introdução à história do comércio catarinense 1500-1808. Florianópolis, Liv. Cysne, 1920. 47p.
- ASHTON, T.S. A revolução industrial 1760-1830. 3 ed. Portugal, Publicações Européia-América, 1974. 22p.
- AUBÉ, L. La Province de Sainte Catherine et la Colonization au Brésil. Rio de Janeiro, Imprimerie Francaise de Frederic Alfredson, 1861.
- BOITEUX, L.A. A pesca em Santa Catarina. Florianópolis, Federação das Colonias Cooperativas de Pesca de S.C. 1934. 89p.
- _____. A toponomástica da costa catarinense no século XVI, in Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1937. 46p.
- _____. Pequena história catarinense. Florianópolis, Imprensa Oficial, 1920, 131p.
- BRITO, P.J.M. de. Memória política sobre a Capitania de Santa Catarina. Lisboa, Typ. da Academia Real das Sciencias, 1829. 111p.

- BUESCU, M e TAPAZOS, V. História do desenvolvimento econômico do Brasil. 2 ed., Rio de Janeiro, A Casa do Livro Ltda., 1969. 178p.
- BUESCU, M. História econômica do Brasil: pesquisas e análises. Rio de Janeiro, Apec Editora, 1970. 277p.
- _____. Evolução econômica do Brasil. 2 ed., Rio de Janeiro, Apec Editora, 1974. 229p.
- CABRAL, O.R. Assuntos insulanos. Florianópolis, Prefeitura Municipal, 1948.
- _____. Nossa Senhora do Desterro. Florianópolis, Imprensa da U.F.S.C., notícia II, 1972. 245p.
- _____. Santa Catarina. São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1937. 445p.
- CALÓGERAS, J.P. Formação histórica do Brasil. 7 ed. São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1972. 410p.
- CANABRAVA, A.P. A grande lavoura. in HOLLANDA, S.B., O Brasil Monárquico, H.G.C.B., t. II, v.4, São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1971. p.85-137.
- CARDOSO, F.H. e IANNI, O. Cor e Mobilidade Social em Florianópolis. São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1960.

- CARDOSO, F.H. e FALLETO, E. Dependência e desenvolvimento na América Latina. Rio de Janeiro, Fahar Editora, 1970.
- COMMERCIAL. Desterro, 1868.
- COMMÉRCIO. Retrospecto de 1886. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, 8 jan. 1887.
- CORREIO da Tarde. Desterro, 1884.
- FLOS, Pastor. Nossos pais. São Leopoldo, Oficinas Gráficas Rothermund & Cia. Ltda., 1961. 216p.
- FRANCO, M.S. de C. Homens livres na ordem escravocrata. São Paulo, Editora Ática, 1974. 235p.
- FURTADO, C. Formação econômica do Brasil. 3 ed., Rio de Janeiro, Editora Fundo de Cultura, 1961. 279p.
- GRAHAM, R. Grã-Bratânia e o início da modernização no Brasil 1850-1914. São Paulo, Editora Brasiliense, 1973. 380p.
- GUNDER FRANK, A. Le developpement du sous-developpement. Critiques d'economie politique. Paris, n.3: p.4-17, abr./jun. 1971.
- HEILBRONER, R.L. A formação da sociedade econômica. Rio de Janeiro, fahar Editores, 1964.

LAEMMERT, E. org. Almanaque administrativo, mercantil e industrial da Côrte e da Província do Rio de Janeiro, 1870-75.
Rio de Janeiro, S.ed., s.d. 150p.

Almanaque de Laemmert para 1883 para Província de Santa Catarina. Rio de Janeiro, S.ed., s.d. .

ALMANAQUE de Laemmert para 1883.

LORENZO-FERNANDES, O.S. A evolução da economia brasileira. Rio de Janeiro, Fahar Editores, 1976. 332p.

LUZ, N.V. A luta pela industrialização do Brasil. 2 ed., São Paulo, Editora Alfa-Omega, 1975. 224p.

MANCHESTER, A.K. Preeminência inglesa no Brasil. São Paulo, Editora Brasiliense, 1973. 301p.

MAPPAS estatísticos do commercio e navegação do porto do Rio de Janeiro Organizados e publicados pela Alfandega, com auctorição de S.Ex. o Sr. Ministro da Fazenda Exercicio de 1878-79, 1880-81 e 1881-82. Rio de Janeiro, Typ. Nacional, 1882.

MAPPAS estatísticos do commercio e navegação do porto do Rio de Janeiro Organizados e publicados pela Alfandega, com auctorição do S.Ex. o Sr. Ministro da Fazenda, anno civil de 1888. Rio de Janeiro, Typ. da Alfandega, 1889.

MAURO, F. História econômica mundial 1790-1970. Rio de Janeiro, Fajar Editores, 1973. 506p.

MERCURIO. Desterro, 1886.

MONT'ALEGRE, O. Capital & capitalismo no Brasil. Rio de Janeiro, Editora Expressão e Cultura, 1972. 437p.

MUNDELL, R.A. O homem e a economia. Rio de Janeiro, Editora Expressão e Cultura, 1971. 209p.

O ARGOS. Desterro, 1862.

O DESPERTADOR. Desterro, 1863-74.

O MERCANTIL. Desterro, 1861-89.

O NOVO IRIS. Desterro, 1850-51.

PELAEZ, C.M. & SUZIGAN, W. História monetária do Brasil; análise política, comportamento e instituições monetárias. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1976. 487p.

PELUSO, V.A. Jr. A criação da Capitania da Ilha de Santa Catarina. in Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina, 1944, v.XIII : 2º sem., p.107-123.

PIAZZA, W.F. A mandioca e a sua farinha. Florianópolis, Faculdade Catarinense de Filosofia, 1956. 40p.

_____. O Porto do Desterro nas relações Brasil-Estados Unidos 1831-1874. in Revista de Estudos Ibero Americanos. Porto Alegre, v.II, n.2 : p.343-69, dez. 1976.

PINTO, V.N. Balanço das transformações econômicas no século XIX. in: MOTTA, C.G. Brasil em Perspectiva. 3 ed., São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1971. p.126-145.

PRADO Jr., C. Formação do Brasil contemporâneo. 8 ed. São Paulo, Editora Brasiliense, 1965. 390p.

_____. História econômica do Brasil. 13 ed. São Paulo, Editora Brasiliense, 1970. 354p.

RELATÓRIO do Marques do Lavradio. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro, 4(16):409-86, 1842.

RÉMOND, R. O século XIX 1815-1914. São Paulo, Editora Cultrix, 1976. 207p.

RODRIGUES, J.H. Teoria da história do Brasil (Introdução método lógica). 3 ed. São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1969. 493p.

SAINT-HILAIRE, A. Viagem ao Rio Grande do Sul 1820-21. Rio de Janeiro, Ariel Editora, 1935.

SAINT-HILAIRE, A. Viagem à Província de Santa Catarina 1820.

São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1936.

SAINT-ADOLPHE, J.C.R.M. Dicionário geográfico histórico e des-
critivo do Império do Brasil. Paris, 1863. 2v.

SANTA CATARINA (Provincia) Presidente, Fallas e Relatórios,
1841-1893.

SIMONSEN, R.C. História econômica do Brasil 1500-1820. 6 ed.

São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1969. 475p.

SOARES, S.F., org. Estatística do commercio marítimo do Brazil
do exercicio de 1869-70. Rio de Janeiro, Typ. Nacional,

1874. 2v.

_____. 1876. 2v.

_____. Notas estatísticas sobre a produção agrícola
e carestia dos gêneros alimentícios no Império do Brasil. Rio
de Janeiro, IPEA/INPES, 1977. 366p.

SODRÉ, N.W. Formação histórica do Brasil. 3 ed. São Paulo, Edi-
tora Brasiliense, 1973. 280p.

TAUNAY, A. de E. Pequena história do café no Brasil. Rio de Ja-
neiro, Departamento Nacional do Café, 1945. 558p.

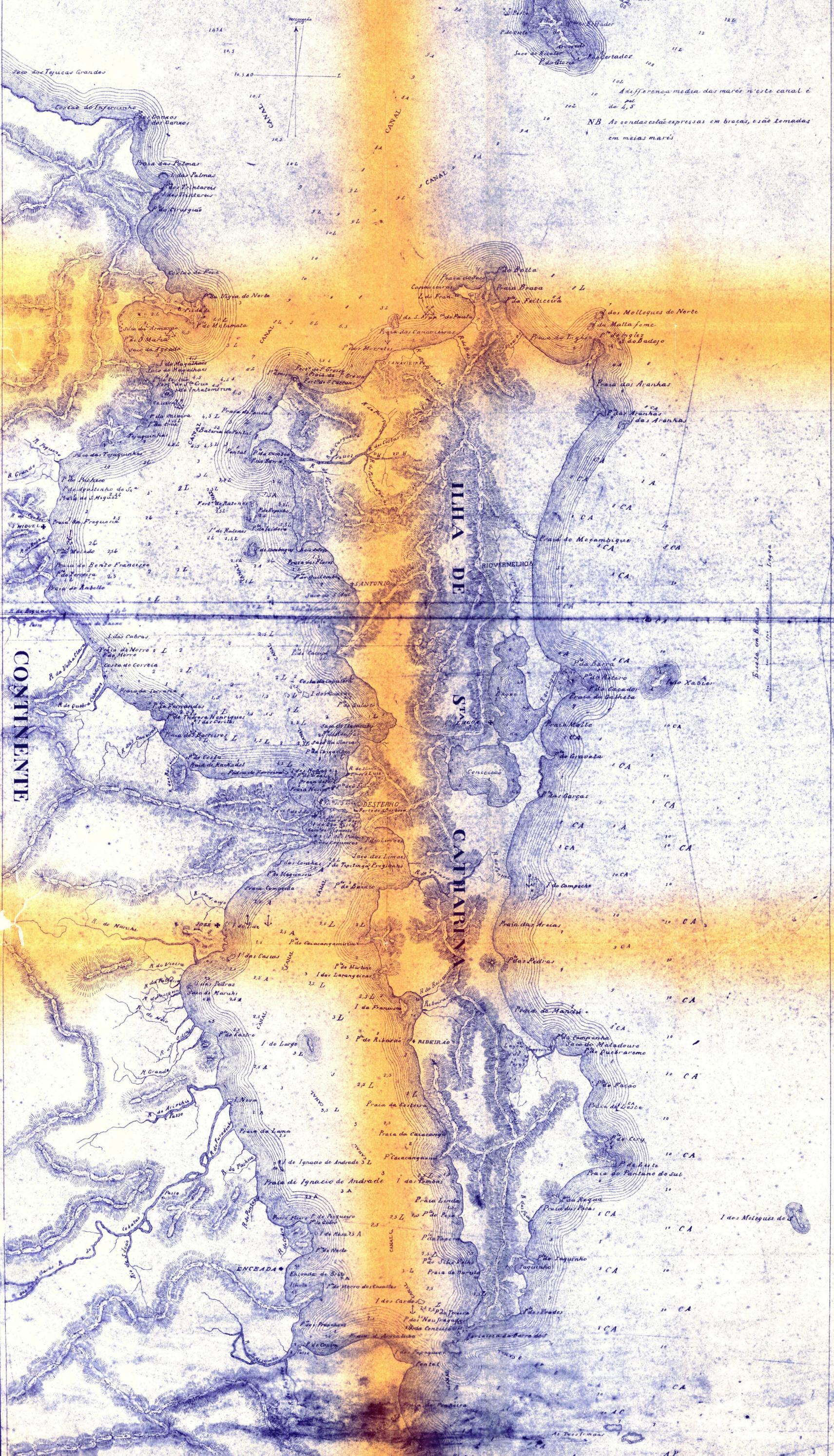
VIEIRA, D.T. Evolução do sistema monetário do Brasil in: Revista de Administração. São Paulo, jun. 1947. p.259-267.

VOZ DA VERDADE. 1869-70.

Carta
GEO-HYDROGRAPHICA
Da Ilha e Canal de Sta Catharina
LEVANTADA
POR H. L. DE NIEMEYER BELLEGARDE
 Official do I. C. de Engenheiros
1830.

Os Ventos q' comumente soprao em Sta Catharina são N.E. e S.S.O os quaes se retem quasi regularmente, os primeiros, mais frequones no verão se anunctaõ com o horizonte claro e tempo secco, os segundos ordinariamente fortes, e no inverno tempestuosos, com as mais das vezes com a atmosphera densa e produzem maiores fluxos no canal. Os ventos de L e L.S.E são chubrosos e os de O secos, frios e penetrantes. Em todas as outras direcções os ventos são passageiros neste Paiz.

Diferença media das marés n'este canal é de 4,5
 NB As sondas estão expressas em braças, e são tomadas em meias marés



CONTINENTE

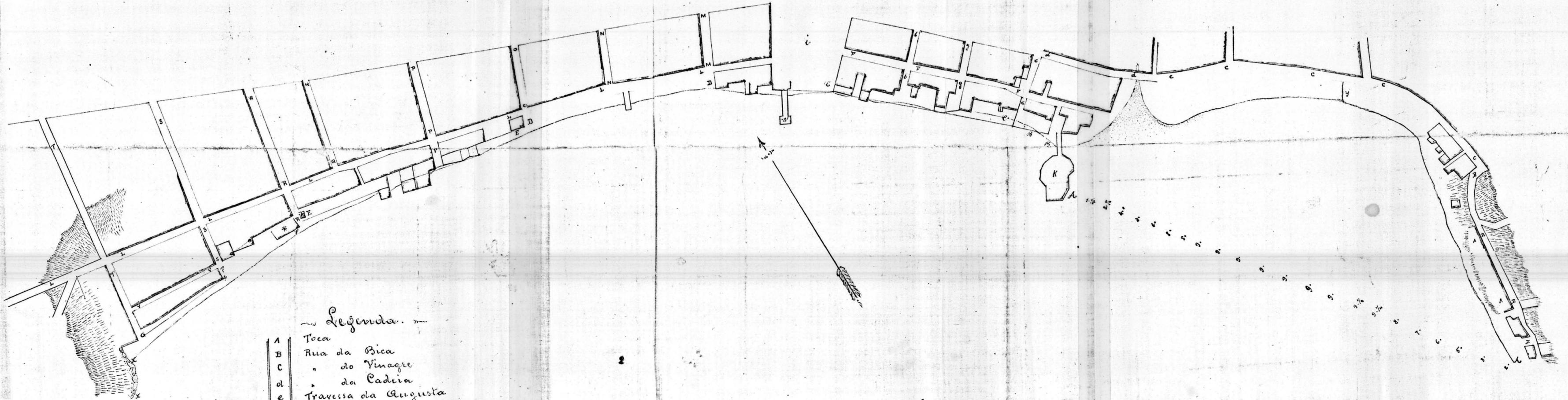
ILHA DE

STA. CATHARINA

Ilha de Santa Catharina

I. dos Moleques do S.

AP



- Em projecto
- A Estacada para aterro
 - B Praça de S. Barbara
 - C Rua do Imperador
 - D Praça do Principe
 - E Rua da Princesa
 - F Praça das Flores
 - G Rua de Praia da Figueira
 - H Proedio a demolir
 - I Tarefas a executar

- Legenda
- A Toca
 - B Rua da Bica
 - C " do Vinagre
 - d " da Cadeia
 - e Travessa da Augusta
 - F Rua Augusta
 - g " da Lapa
 - h " da Conceição
 - i Largo do Palacio
 - L Rua do Principe
 - M " do Livramento
 - N " do Curador
 - O " da Paz
 - P " da Palma
 - Q Beco de Bragança
 - R Rua das Flores
 - S " do Segredo
 - T " de Iguape
 - U " da Figueira
 - V Rita-masia
 - X Ponte da Bica
 - Y " de Antonio Luiz
 - Z Forte de S. Barbara
 - W Trapiche da Cidade

PLANTA

DO

Litoral da Cidade de

DESTERRO

desde Rit. Maria até a Fonte de Merino Deus
 levantada em Julho de 1846.
 por
 o Bacharel João de Souza Mello Alvim, e Comente do Ex. Corpo de Engenheiros.