

Os negócios da província: a economia pernambucana na segunda metade do século XIX^a

Provincial Enterprise: Pernambuco's Economy in Late 19th-Century Brazil

Bruna Iglesias Motta Dourado^b 

Universidade Federal Fluminense, Programa de Pós-graduação
em História, Niterói (RJ), Brasil

Resumo: O presente artigo tem por objetivo investigar a economia da província de Pernambuco na segunda metade do século XIX, com enfoque nas exportações, nas importações e nas dinâmicas do mercado interno. A análise fundamenta-se na historiografia especializada e em relatórios ministeriais, por meio dos quais são examinadas as transformações nas atividades açucareira e algodoeira, o papel desempenhado pela praça comercial do Recife e a relevância da navegação a vapor na articulação econômica regional. Nesse contexto, foi destacada a importância estratégica de Pernambuco na redistribuição de mercadorias e no abastecimento interprovincial, mesmo diante do deslocamento do eixo econômico nacional para o Centro-Sul. A pesquisa contribui, assim, para a compreensão das estruturas comerciais e financeiras da província, bem como para o entendimento de suas implicações na formação do mercado nacional.

Palavras-chave: Pernambuco. Comércio marítimo. Comércio interprovincial. Navegação a vapor. Relatórios Ministeriais.

Abstract: This paper investigates Pernambuco's economy during the second half of the 19th century, focusing on its export-import performance and the dynamics of the domestic market. Using specialized historiography and

Editoras responsáveis: Natânia Silva Ferreira e Silvana Andrade dos Santos

^a Submissão: 29/08/2025 | Aprovação: 07/10/2025 | DOI: 10.29182/hehe.v28i4.1091

^b brunaimdourado@gmail.com

A autora declara não haver conflito de interesse.



Esta publicação está licenciada sob os termos
de Creative Commons 4.0 Internacional

ministerial reports, the study examines changes in sugar and cotton production, the commercial prominence of Recife, and the strategic role of steam navigation in regional trade integration. Pernambuco is portrayed as a key player in the redistribution of goods and interprovincial supply chains, maintaining commercial relevance even as Brazil's economic axis shifted toward the South. The research contributes to a deeper understanding of the province's trade networks, financial structures, and its role in shaping Brazil's national economy.

Keywords: Pernambuco. Maritime trade. Interprovincial trade. Steam navigation. Ministerial reports.

JEL: N26. N76. N96.

Introdução

A economia da província de Pernambuco na segunda metade do século XIX foi marcada por profundas modificações no contexto da articulação regional e da inserção no mercado nacional e internacional. Este artigo tem como objetivo investigar o desempenho das exportações e das importações pernambucanas no período em questão, analisando a atuação da praça comercial do Recife e suas conexões com outras províncias do Império. A partir da análise da historiografia especializada e dos relatórios ministeriais, a dinâmica econômica da província é investigada, destacando os produtos de maior relevância comercial e os fluxos que caracterizaram o comércio marítimo e interprovincial. A discussão abrange a interpretação dos dados alfandegários e das redes comerciais descritas nos documentos ministeriais.

Inicialmente, o artigo apresenta os aspectos geográficos e econômicos que condicionaram o desempenho da economia pernambucana no século XIX. Em seguida, são discutidas as atividades produtivas regionais, especialmente a cultura da cana-de-açúcar e do algodão, articuladas às regiões da Zona da Mata, Agreste e Sertão. O terceiro segmento da análise aprofunda o papel da navegação a vapor e das instituições comerciais na articulação entre os mercados internos e externos. Por fim, o texto examina os dados estatísticos sobre as exportações e importações, apontando as mudanças que afetaram a posição da província no circuito econômico imperial.

A seleção bibliográfica adotada para esta pesquisa contempla uma ampla variedade de abordagens historiográficas, o que possibilita uma análise aprofundada do período estudado. O estudo se apoia em obras consagradas, como as de Eisenberg (1977), Perruci (1978) e Mello (1999), que examinam a persistência de estruturas coloniais e os limites da modernização econômica em Pernambuco. Além do que, foram incluídas contribuições mais recentes, como Andrada e Lucchesi (2022), Marcondes (2012), Ridings (1994), cujas perspectivas metodológicas privilegiam o protagonismo dos agentes locais e a configuração das redes comerciais. Essa diversidade de autores favorece o diálogo entre interpretações consolidadas e revisões historiográficas contemporâneas, contribuindo para o aprofundamento da análise sobre a economia pernambucana oitocentista.

As fontes utilizadas nesta investigação concentram-se nos relatórios ministeriais produzidos pelo Ministério da Fazenda, Ministério do Império

e Ministério da Agricultura, entre as décadas de 1850 e 1880. Esses documentos apresentam dados oficiais sobre arrecadação alfandegária, navegação, comércio externo e distribuição de mercadorias, permitindo a reconstrução das dinâmicas econômicas da província. O recorte temporal escolhido – a segunda metade do século XIX – é justificado pela intensificação das transformações comerciais e produtivas vivenciadas pela economia pernambucana, bem como pela reorganização dos fluxos interprovinciais e das conexões internacionais que marcaram o período.

1. Integração regional e transformações na economia de Pernambuco: estruturas, rotas e dinâmicas do século XIX

Desde o início da colonização na América portuguesa, a configuração geográfica de Pernambuco manteve características semelhantes às observadas durante a instituição das primeiras capitanias hereditárias no Brasil, que se estendiam pelos sertões até o meridiano de Tordesilhas. Embora hoje os limites ao norte permaneçam semelhantes, ao sul Pernambuco perdeu parte significativa de seu litoral para a então capitania de Alagoas após 1817. De modo semelhante, em consequência da Confederação do Equador, em 1824, áreas atualmente pertencentes à Bahia e a Minas Gerais foram desmembradas de Pernambuco. Essa delimitação resultou em impactos para o desenvolvimento provincial (Eisenberg, 1977). A província ocupa uma área reduzida na extremidade oriental do Nordeste, que se estende 724 km no sentido dos paralelos, com uma faixa litorânea de cerca de 187 km, apresentando uma conformação oblonga e pouco proporcional em relação às regiões da zona da mata, agreste e sertão (Andrade, 1971).

A província de Pernambuco distingue-se ainda por sua organização territorial, variações climáticas e produtivas que caracterizam suas três principais regiões: Zona da Mata, Agreste e Sertão. A Zona da Mata, situada na estreita faixa litorânea, é caracterizada por clima quente e úmido, com solos férteis e relevo favorável à monocultura da cana-de-açúcar. Tradicionalmente considerada o núcleo da economia açucareira, essa região concentrou os engenhos e, posteriormente, as usinas, tornando-se o centro da aristocracia rural e da estrutura latifundiária escravista (Perruci, 1978;

Andrade, 1980). A cultura da cana, inicialmente restrita às várzeas fluviais, expandiu-se para os tabuleiros e colinas, moldando a paisagem e a organização socioeconômica da Mata (Perruci, 1978). Embora a Zona da Mata seja uma única planície limitada a leste pelo Oceano Atlântico e a oeste pelo planalto de Borborema, sua topografia, solos e clima diversificam-se suficientemente para que se possam ser distinguidas três regiões principais: planície, mata seca e mata úmida (Eisenberg, 1977).

O Agreste pernambucano, por sua vez, representa uma zona de transição entre o litoral úmido e o Sertão semiárido. Com relevo acidentado e clima semiúmido, essa região desenvolveu uma economia mais diversificada, marcada pela produção de culturas alimentares e, sobretudo, pela expansão da cotonicultura a partir do século XVIII. O algodão, inicialmente cultivado em áreas interioranas, ganhou destaque como produto de exportação, superando em determinados momentos o valor do açúcar (Andrade, 1980; Perruci, 1978). Essa expansão permitiu a interiorização da ocupação e a ascensão de pequenos e médios produtores, configurando o Agreste como espaço de reorganização social e econômica (Santos, 2019).

Já o Sertão consolidou-se como território da pecuária extensiva e, em certos períodos, da produção algodoeira. Apesar dos desafios ambientais, essa região ocupa a maior parcela do território pernambucano, contribuindo para o abastecimento regional e conectando-se à dinâmica produtiva da Mata por meio da circulação e da integração (Andrade, 1980; Perruci, 1978). A pecuária, além de abastecer o mercado interno, servia como força de tração para os engenhos da Mata e como base da estrutura fundiária sertaneja. A relação entre as regiões – açúcar na Mata, algodão no Agreste e pecuária no Sertão – revela um sistema produtivo articulado, embora marcado por desigualdades sociais e econômicas que se acentuaram no século XIX.

No século XIX, a economia pernambucana foi marcada por mudanças intensas tanto em relação à produção para o mercado externo, representadas pelas exportações, quanto em relação ao consumo, às importações, ao abastecimento e ao mercado interno. Essas transformações tiveram íntima relação com as dinâmicas regionais existentes em Pernambuco e no Nordeste, durante esse período, mas também foram influenciadas por novas dinâmicas experimentadas pelo sistema produtivo mundial. Embora o desempenho econômico de Pernambuco não tenha sido excelente,

a província não sofreu uma queda substancial da renda *per capita* na primeira metade do século. Enquanto a Bahia enfrentava queda acentuada na produtividade do açúcar, Pernambuco conseguiu ampliar sua produção e arrecadação alfandegária, superando a Bahia em diversos momentos da década de 1840 (Andrada; Lucchesi, 2022).

Por sua vez, o Agreste pernambucano tornou-se um polo dinâmico da cotonicultura, especialmente durante a Guerra Civil Americana, quando o algodão brasileiro ganhou espaço no mercado internacional (Santos, 2019; Eisenberg, 1977). Essa expansão permitiu a ascensão de médios e pequenos produtores, diferentemente do Maranhão, cuja produção algodoeira entrou em decadência entre as décadas de 30 e 50, resultando em expressiva diminuição da participação da arrecadação de São Luís no total regional. Enquanto Maranhão e Bahia enfrentavam dificuldades técnicas e perda de protagonismo comercial, Pernambuco manteve sua relevância até meados do século, sendo a segunda maior arrecadação alfandegária do Império na década de 1860 (Andrada; Lucchesi, 2022).

No que concerne à configuração da integração e das trocas comerciais nas províncias do Norte, é importante salientar algumas observações feitas por Evaldo Cabral de Mello, que analisou determinados aspectos dos protagonismos locais. Nesse contexto, o porto de São Luís teria exercido certa predominância comercial desde o Maranhão até o Piauí e ao norte do Ceará; enquanto isso, o Recife vivenciou situações semelhantes em relação à mata agreste de Pernambuco e às antigas capitanias anexas, que variavam desde o Ceará até Alagoas. Além disso, nas regiões fronteiriças entre essas unidades geoeconômicas, a influência dos centros comerciais se sobrepunha e coexistia. Um exemplo disso é o comércio no norte do Ceará, que ao longo do século XIX variou entre São Luís, devido à proximidade geográfica, e Recife, que oferecia maior atratividade econômica (Mello, 1999).

As características dos protagonismos locais variaram em função das mudanças decorrentes da introdução do vapor na navegação brasileira a partir de 1850, período em que o porto do Recife passou a ter maior relevância comercial na região. Nesse sentido, é relevante o fato de que oito companhias de navegação foram criadas no Brasil, entre 1830 e 1860, com o objetivo de promover o estabelecimento da navegação regular entre os portos brasileiros, todas elas estabelecidas por meio da concessão

de um monopólio sob uma determinada área de navegação e cedida a um grupo de investidores.¹ Vale destacar que essas iniciativas para proporcionar regularidade aos transportes marítimo e fluvial sinalizavam para uma tentativa de integrar o território brasileiro por meio da navegação de cabotagem costeira e fluvial, com navios a vapor.

A Companhia Pernambucana de Navegação foi criada pelo Decreto n. 1.113 de 31 de janeiro de 1853, que concedeu a Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque, e a outros, representados por seu procurador João Pinto de Lemos Junior, o privilégio exclusivo por vinte anos a fim de que fosse incorporada uma companhia para o estabelecimento da navegação a vapor regular entre os portos de Maceió e Fortaleza (Brasil, 1853). Tal companhia foi instituída pelo estado imperial brasileiro sob a forma de um monopólio que concedeu o privilégio para a criação de uma companhia de navegação a vapor dentro da zona de comércio específica, compreendida entre os portos de Recife, Maceió e Fortaleza. Entretanto, a área de navegação da empresa foi ampliada, assim como a gama de serviços prestados. Conforme os termos do acordo firmado entre a empresa e a Diretoria Geral dos Correios, a companhia passou a distribuir a correspondência para as demais províncias do Norte (Brasil, 1872).

¹ As companhias de navegação a vapor brasileiras fundadas entre 1830 e 1860 foram, entre outras: Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor (1837), Companhia de Navegação Mucuri e Caravelas (1847), Companhia de Navegação do Amazonas (1852), Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1852), Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor (1853), Companhia de Navegação do Espírito Santo (1854), Companhia de Navegação Intermediária (1856), Companhia de Navegação do Maranhão (1856) e Companhia de Navegação do Alto Paraguai (1858). Sobre o assunto, conferir: El-Kareh (2002), Goulart Filho (2010), Machado (2002), Marcondes (2012), Sampaio (2006) e Almeida (1989).

Tabela 1 – Linhas atendidas pela Companhia Pernambucana, 1861

Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor			
Primeira linha			
Trajeto		Léguas	Periodicidade
	Recife a Tamandaré	14,75	2 viagens regulares por mês
	Tamandaré a Barra Grande	7,75	2 viagens regulares por mês
	Barra Grande a Porto de Pedras	4	2 viagens regulares por mês
	Porto de Pedras a Camaragibe	4,75	2 viagens regulares por mês
	Camaragibe a Maceió	12	2 viagens regulares por mês
	Maceió ao Penedo	27,35	2 viagens regulares por mês
	Penedo ao Aracajú, em Sergipe	25,35	2 viagens regulares por mês
Segunda linha			
Trajeto		Léguas	Periodicidade
	Recife a Paraíba	27,35	2 viagens por mês
	Paraíba ao Natal	29	2 viagens por mês
	Natal ao Macau	42,35	2 viagens por mês
	Macau a Mossoró	11	2 viagens por mês
	Mossoró a Aracati	17,35	2 viagens por mês
	Aracati ao Ceará	21,35	2 viagens por mês
	Ceará ao Acaraú	40	2 viagens por mês
	Acaraú a Granja	19	2 viagens por mês
Terceira linha			
Trajeto		Léguas	Periodicidade
	Recife a Ilha de Fernando de Noronha	97	6 viagens por ano

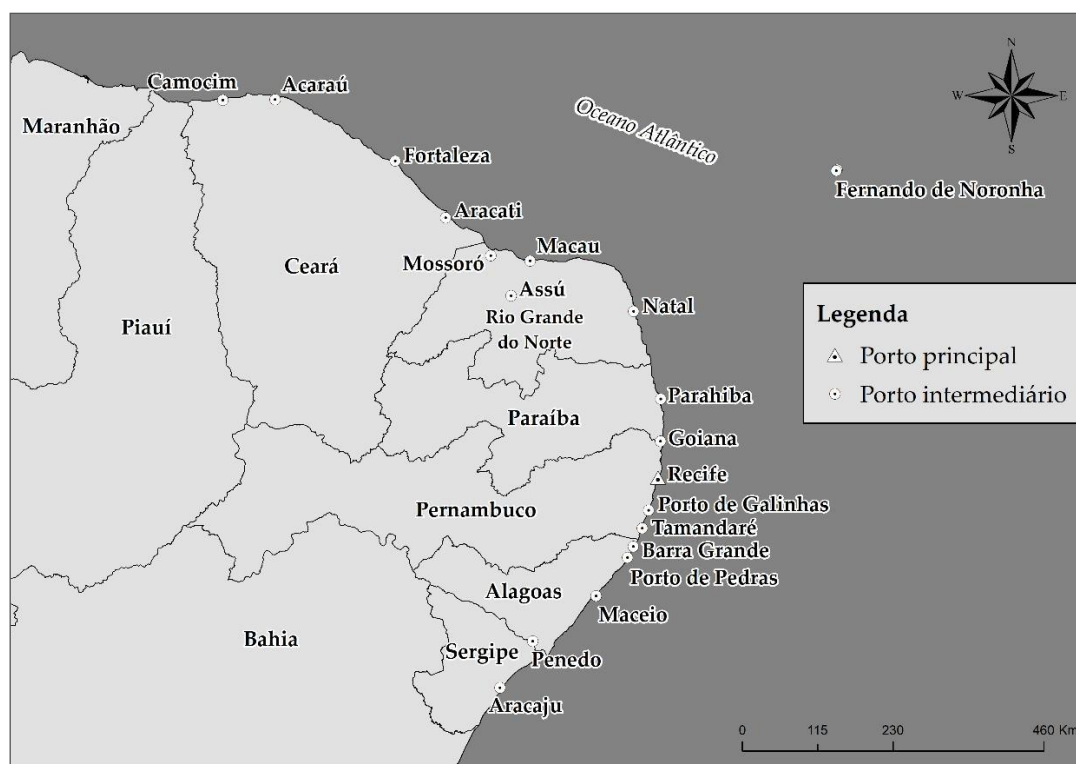
Fonte: Brasil (1861, anexo D, p. 7).

A Tabela 1 evidencia o papel da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor na integração das províncias do Nordeste brasileiro durante o século XIX. As três linhas postais detalhadas abrangiam uma vasta extensão do litoral e do interior, conectando Recife, principal porto e centro comercial da região, a cidades de Alagoas, Sergipe, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará, além da ligação com a Ilha de Fernando de

Noronha. A periodicidade das viagens – predominantemente duas vezes por mês – revela o esforço em estabelecer rotas regulares para o escoamento de correspondência, mercadorias e informações. Destaca-se ainda a capilaridade do serviço, alcançando localidades estratégicas como Maceió, Penedo, Natal, Mossoró e Acaraú, o que favorecia o desenvolvimento econômico, a circulação de capitais e a articulação entre as regiões. No contexto do avanço tecnológico da navegação a vapor e da concessão de monopólios para viabilizar a infraestrutura, a atuação da Companhia Pernambucana contribuiu para consolidar a centralidade de Recife e promover maior coesão territorial no Nordeste imperial.

A implementação de linhas de navegação regular a vapor entre Pernambuco e o porto de Penedo, em Alagoas, representou uma iniciativa surgida nesse contexto, já que o Recife não intermediava tradicionalmente, em grande escala, as transações mercantis do médio São Francisco – cujo principal fluxo comercial ocorria entre Juazeiro e Salvador. Segundo Evaldo Cabral de Mello (1999), o centro comercial de Salvador, capital da Bahia, era responsável por grande parte das operações comerciais do médio São Francisco, inclusive envolvendo o sertão pernambucano, área na qual a navegação para Penedo buscava atuar.

Mapa 1 – Pernambuco e a região abrangida pela navegação a vapor (1860-1881)



Fonte: Brasil (1861-1881).

Dessa maneira, o Recife manifestava uma característica comum a outras cidades brasileiras – como Rio de Janeiro e Salvador – que exerciam a função de capital e de principal região portuária local. A característica comercial conferida a algumas cidades brasileiras já era evidente nos tempos do Brasil Colônia. De acordo com Braudel, em análise dedicada às cidades coloniais ibéricas,

Não há nesta América cidades estritamente comerciais, ou então estão em posição inferior: por exemplo, Recife – a cidade comercial – levanta-se ao lado da cidade aristocrática Olinda, a dos grandes proprietários de plantações, senhores de engenho e senhores de escravos. (Braudel, 1970, p. 440)

A partir do porto do Recife eram desencadeados os movimentos de entrada e saída de produtos nacionais e estrangeiros, além de numerário sob a forma de moedas, o que foi determinante para o ritmo das transações comerciais locais. Decerto, ao longo do século XIX, a concentração da

circulação monetária brasileira acompanhou a desigualdade na participação das regiões no comércio marítimo. Além do intercâmbio monetário, no porto foi estabelecido um fluxo para o comércio marítimo nacional, uma vez que as importações e exportações regionais passavam pelo controle da Alfândega de Pernambuco – órgão regulador das atividades portuárias cuja existência era condição *sine qua non* para a participação de um porto no comércio de importação/exportação. Era também na região portuária da cidade que estava localizada a Praça do Comércio de Pernambuco.

Na região portuária, as mercadorias exportadas ou importadas eram depositadas em trapiches, muitos dos quais pertencentes a negociantes de grosso trato. Aos donos dos trapiches cabia o dever de registrar as mercadorias recebidas, assim como seu peso, qualidade, quantidade e nome de quem as enviava. Katia Mattoso (1992) destacou que na Salvador Oitocentista havia três categorias de trapiches: “os que recebiam produtos destinados à exportação, como açúcar, fumo, café, algodão e cacau; os que recebiam mercadorias variadas, como farinha, açúcar, café, e aqueles que guardavam produtos inflamáveis” (Matoso, 1992, p. 482).

Dentro das especificidades da praça comercial do Recife, a centralização exercida por ela em relação não só à exportação dos produtos pernambucanos, como também às importações de mercadorias europeias que satisfaziam a demanda de toda a região, restringia ali os ativos de comércio, e, por conseguinte, boa parte das atividades comerciais internas. No Brasil, a integração territorial e a comunicação inter-regional foram marcadas pela formação de um arquipélago de portos estabelecidos durante a ocupação litorânea, resultando na concentração das principais cidades ao longo da costa. Por isso, desde o período colonial, a navegação marítima foi crucial para o desenvolvimento econômico das províncias costeiras, assim como o transporte fluvial desempenhou papel fundamental em outras regiões do país. A navegação de longo curso viabilizou a circulação e as trocas comerciais com mercados internacionais. Paralelamente, a navegação de cabotagem permaneceu como o elo mais eficaz de comunicação entre as diversas regiões do território brasileiro até o início do século XX, sendo tão significativa para a manutenção e expansão das zonas comerciais quanto o transporte ferroviário (Eisenberg, 1977; Peruci, 1978; Mello, 1999, Marcondes, 2012).

As unidades agrícolas (e seus proprietários), ligadas ou não às produções da cana-de-açúcar e algodão – os dois produtos de maior valor comercial exportados por Pernambuco durante boa parte do século XIX –, tornavam-se “reféns” do predomínio do sistema de adiantamento de provisões ou da troca simples de mercadorias. Por estes meios, lavradores e senhores de engenho mantinham um sistema de conta corrente com os comissários: os intermediários. Um processo que trazia altos lucros aos bolsos destes últimos, sem que houvesse, para tanto, um direto comprometimento seu com o sistema produtivo, uma vez que controlavam o capital-dinheiro do produtor, determinando inclusive a expansão ou a retração de seus negócios.

O sistema de crédito ao produtor não era uma particularidade da praça comercial do Recife. A concatenação “fazendeiro/comissário/comerciante” foi uma característica comum a todas as economias regionais do Império. Por exemplo, no caso do café fluminense, há os comissários de café e seu papel de Intermediário (Stein, 1961; Sweigart, 1987). Entretanto, a concentração de casas comerciais a um só tempo exportadoras e importadoras gerou na Praça do Recife uma espécie de coincidência entre os sacadores e tomadores de câmbio. Fato que, por sua vez, remete a outro aspecto da economia monetária pernambucana: a particularidade de suas taxas de câmbio ante os demais portos brasileiros.

Conforme foi constatado no relatório produzido pela Comissão de Inquérito sobre o meio circulante (1859), em Pernambuco, a taxa de câmbio para a Inglaterra apresentava-se mais elevada entre os meses de janeiro a maio de cada ano, tempo da safra do açúcar. Isso ocorria devido à incidência de um maior número de sacadores nesse período, para assim satisfazerem seus correspondentes, quando os preços do mercado estavam de acordo com as ordens destes. Além, disso, segundo as informações do relatório sobre o meio circulante, uma vez que a Inglaterra fosse sempre credora, por ter constantes capitais em mercadorias, e em letras, essa operação foi constantemente feita por meio de uma taxa de conversão mais baixa em relação à libra do que para o restante do Brasil (Brasil, 1859). Sendo assim, comparadas as operações comerciais entre Recife e Londres com as estabelecidas entre outras províncias e aquela mesma praça no exterior, sobressai a maior valorização do mil-réis em relação à libra na praça pernambucana.

Uma das particularidades do setor regional financeiro liderado por Recife, em comparação aos setores das praças mercantis de Rio de Janeiro e Salvador, está no atraso que demonstrou a cidade no processo de instalação dos bancos comerciais. Até por volta de 1850, nenhuma sociedade bancária havia entrado em atividade em Pernambuco, diferentemente da Corte e da Bahia, locais onde já era intensa a incorporação de bancos e casas bancárias. Segundo Levy e Andrade (1985), tal fenômeno se justifica pelo fato de as casas comerciais e bancárias (entre elas as comissárias, as de descontos e as de importação-exportação) permanecerem exercendo satisfatoriamente as funções de bancos. O capital usurário permaneceu, como pontuaram as autoras, garantindo a hegemonia nas relações de financiamento da economia pernambucana.

Nesse contexto, o Banco de Pernambuco foi fundado pela iniciativa de comerciantes do Recife (Brasil, 1851). Além do estímulo que a fundação de um banco representou para a fluidez da circulação dos capitais na economia local pernambucana, a instituição financeira foi de aprazível serventia para alguns membros do partido conservador, que sempre estiveram envolvidos em negócios, uma vez que tinham “empenhado nos seus cofres suas próprias economias e capitais” (Rosas, 1999, p. 97).

O banco foi criado com o auxílio do presidente da província de Pernambuco, o conservador Vitor de Oliveira – que foi presidente da província de Pernambuco entre 16 de junho de 1851 a 9 de março de 1852 –, e sua presidência foi entregue ao também conservador Pedro Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque, Visconde de Camaragibe, da poderosa família Cavalcanti de Albuquerque. Para Maria Bárbara Levy, antes da criação do referido banco, as casas comissárias e o grande comércio de importação e exportação que operavam na praça do comércio do Recife “exerciam as funções de banco até a mobilização de capitais, com a abolição do tráfico de escravos, que estimulou a incorporação do Banco de Pernambuco” (Levy, 1994, p. 62).

Embora tenha surgido um setor bancário local a partir da década de 1850, a modernização da indústria açucareira em Pernambuco, nas últimas décadas do século XIX, não foi acompanhada pela mobilização de capitais por parte dos produtores agrícolas junto às instituições bancárias (Eisenberg, 1977; Perruci, 1978). As incertezas quanto ao cumprimento das obrigações financeiras – decorrentes tanto da vulnerabilidade do setor

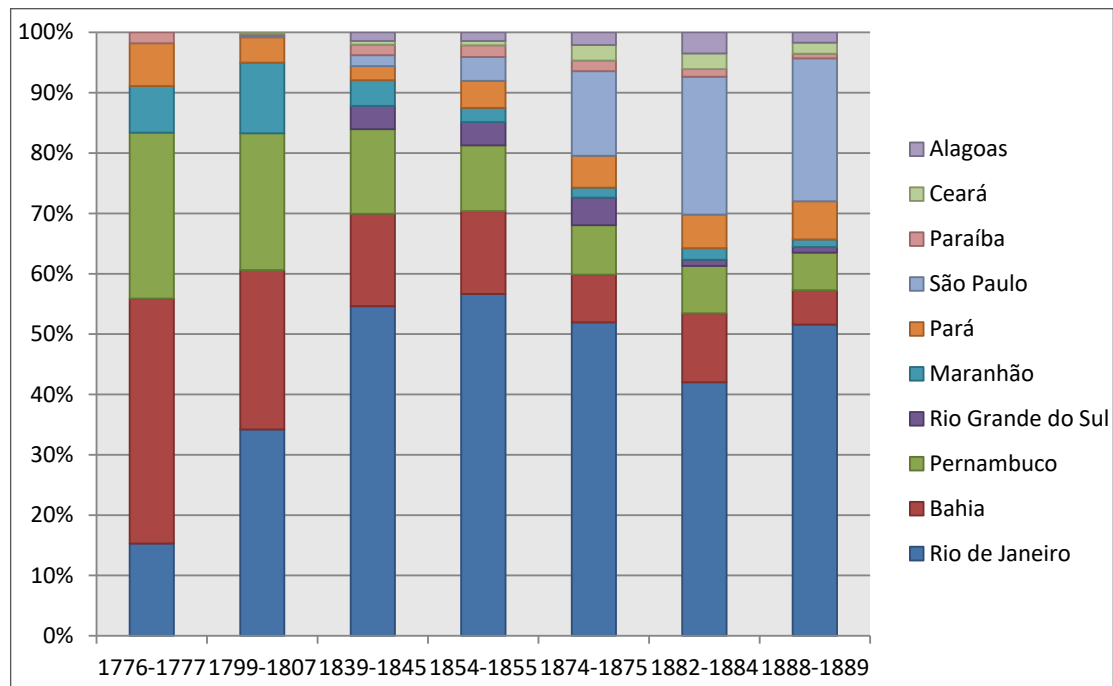
agrário diante do mercado mundial quanto da ausência de regulamentação das hipotecas – originaram-se das dificuldades impostas pelo novo modelo, que dificultava a conversão dos bens imóveis dos produtores em garantias de crédito. Portanto, a influência do fornecimento de capitais privados, frequentemente representada pelos grandes comerciantes e comissários de açúcar, permaneceu significativa para a manutenção da estrutura agroexportadora da economia regional.

2. A economia pernambucana e o comércio marítimo na segunda metade do século XIX

Pernambuco foi um dos pontos privilegiados do circuito econômico vinculado ao Mundo Atlântico, exercendo a função de entreposto e a dominação comercial em relação à área circunvizinha – desde o final do século XVI e ao longo dos dois séculos seguintes –, prolongando-se, esta centralidade, sob vários aspectos, até o começo do século XX (Eisenberg, 1977; Perruci, 1978; Mello, 1999). Uma explicação parcial para essa configuração histórica diz respeito à centralização do comércio exterior e da distribuição de mercadorias importadas, exercida pelos maiores centros urbanos, tendência desencadeada no período colonial e consolidada ao longo do Segundo Reinado.

De acordo com as informações do Gráfico 1, Pernambuco esteve entre os três maiores portos de exportação do comércio brasileiro, entre os anos de 1776 e 1889. Essa posição foi mantida inclusive diante da diminuição de sua participação no percentual total das exportações brasileiras, nesse mesmo período, como demonstram os dados do referido gráfico. Porém, a partir de 1874, o gráfico também deixa evidente o aumento acentuado da participação de São Paulo nas exportações brasileiras.

**Gráfico 1– Participação das províncias nas exportações brasileiras
(em %, 1776-1889)**



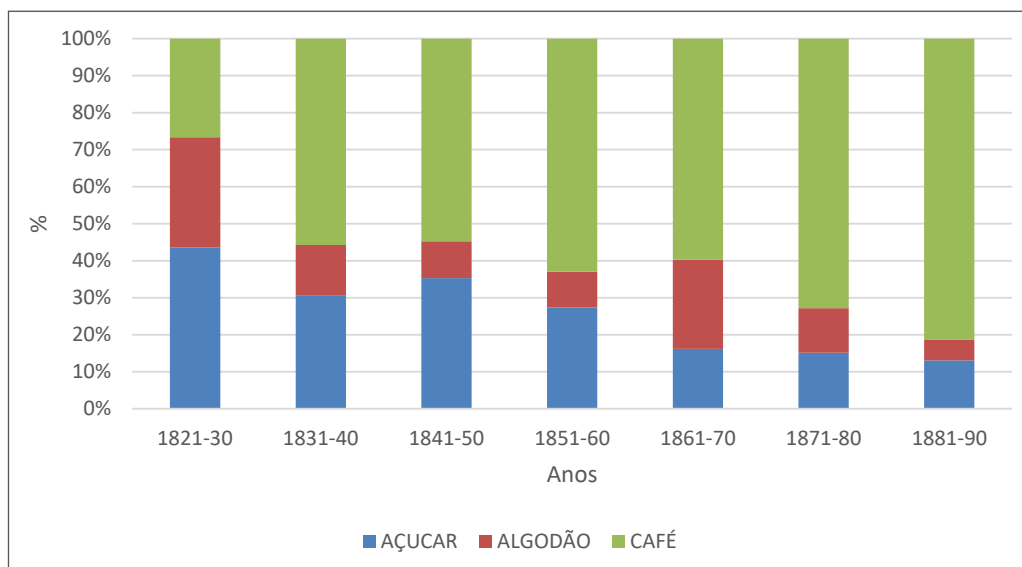
Fonte: Marcondes (2005, p. 33) e Brasil (1859-1889).

Como demonstra o Gráfico 1, além da participação de São Paulo, cresceu também a participação da província do Rio Grande do Sul nos percentuais totais das exportações brasileiras nesse período. Destarte, o aumento da participação de outras províncias do Nordeste nas exportações, como Alagoas, Ceará e Paraíba – localidades estas que passaram a exportar sua produção diretamente para o mercado externo, outrora transportada através do porto do Recife –, também teve relação com a redução da participação pernambucana nas exportações. Esses números também evidenciam o percentual crescente dos outros portos nas remessas de produtos para o exterior e a concentração, sobretudo, no porto do Rio de Janeiro.

O período em que se verificou o maior crescimento da participação do porto do Rio de Janeiro nas exportações foi entre 1776-1845, quando o percentual aumentou de 15,3% para 53,8% (Gráfico 1). Em virtude da intensificação da produção cafeeira no Vale do Paraíba, durante as primeiras décadas do século XIX, a navegação de longo curso passou a ser muito mais concentrada no Rio de Janeiro. Além das observações já feitas sobre Pernambuco e outras províncias, é relevante destacar o desempenho e a evolução de províncias como Bahia, Maranhão e Pará no contexto do

comércio exterior brasileiro entre 1776 e 1889. A Bahia manteve, ao longo do período analisado, uma participação expressiva nas exportações nacionais. No entanto, foi observado que, ao contrário de Pernambuco e Rio de Janeiro, a Bahia não experimentou grande crescimento ou decréscimo, mantendo uma posição relevante, porém menos dinâmica em termos de variação percentual. O Maranhão, por sua vez, apresentou um movimento de ascensão, sobretudo a partir do final do século XVIII e início do XIX, impulsionada pela produção algodoeira. Entretanto, a partir da metade do século XIX, o Maranhão viu sua participação estabilizar e até declinar, acompanhando as tendências do setor algodoeiro brasileiro. Já a província do Pará manteve, durante o século XVIII e início do XIX, participação modesta nas exportações, mas apresentou uma ampliação econômica na segunda metade do século XIX, principalmente devido ao ciclo da borracha. Com o advento da borracha, especialmente a partir das décadas finais do período analisado, o Pará passou de uma posição periférica para um papel central na pauta exportadora brasileira, ainda que esse movimento se intensifique mesmo após 1875.

Gráfico 2 – Valor dos principais produtos brasileiros de exportação em relação às exportações totais, 1821-1881 (porcentagem)



Fonte: Eisenberg (1977, p. 31).

O Gráfico 2 apresenta as variações dos valores dos principais produtos de exportação do Brasil em relação ao total exportado entre 1821 e

1881, e descreve as mudanças na composição das exportações brasileiras no período. Observa-se a oscilação da participação relativa de produtos como açúcar, algodão e café nas exportações nacionais. Até meados do século XIX, açúcar e algodão representavam juntos cerca de metade das exportações brasileiras na década de 1820 e pouco mais de um quinto na década de 1870. O gráfico confirma essa tendência descendente, mostrando que a participação percentual desses produtos diminuiu ao longo do período, sobretudo após 1850. Essa retração demonstrou a perda de centralidade dessas mercadorias diante do avanço de novos produtos e mercados. Além disso, verifica-se que, em certos períodos, como entre 1861 e 1870, a porcentagem do algodão superou a do açúcar no total das exportações brasileiras.

Confrontos internacionais, como a Guerra Civil Americana e as crises do mercado de açúcar, foram fatores que influenciaram a demanda e os preços dos principais produtos de exportação brasileiros durante a segunda metade do século. Para a província de Pernambuco, a situação não foi diferente. Em relação ao algodão, por exemplo, conforme destacou Evaldo Cabral de Mello, em geral,

[...] as zonas de produção algodoeiras das províncias predominantemente açucareiras, uma vez terminada a euforia provocada no mercado internacional pela guerra civil norte-americana, a cultura do algodão refluía à pequena propriedade e à unidade familiar, sobrevivendo apenas nas grandes propriedades de regiões como a várzea do Rio Paraíba ou a mata seca pernambucana na condição de cultura ancilar a da cana, e como uma forma de utilização das terras mais pobres de chás e das encostas que os canaviais não podiam ocupar, relegando-as a esta espécie de parente pobre do açúcar que era o algodão. (Mello, 1999, p. 33)

É relevante ressaltar que o algodão, fortemente incentivado durante o século XVIII pelas companhias monopolistas administradas por Pombal, foi favorecido por eventos como a Guerra da Independência dos Estados Unidos (1775-1783), pelas leis de embargo e intercâmbio (*Embargo and Non-Intercourse Acts*) entre 1807 e 1810, bem como pela Guerra de 1812-1815. Tais acontecimentos resultaram na privação do algodão norte-

-americano para as indústrias têxteis inglesas, criando uma oportunidade para o algodão brasileiro, que passou a ocupar a segunda posição no *ranking* das exportações nacionais (Eisenberg, 1977). Ademais, do final do século XVIII ao início do século XIX, o cultivo do algodão impulsionou significativamente a produção agrícola no Nordeste, especialmente nos estados do Maranhão e Pernambuco, promovendo o desenvolvimento de regiões anteriormente pouco exploradas, como o Agreste pernambucano (Perruci, 1978).

No início do século XIX, destaca-se que as exportações de algodão de Pernambuco para Portugal superaram as do Maranhão, tradicional centro produtor. Segundo Ribeiro Junior (1980), os valores exportados de algodão e açúcar equipararam-se em 1800, sendo que o algodão posteriormente ultrapassou a produção açucareira pernambucana, liderando as exportações do estado, especialmente durante a década de 1820. Todavia, na segunda metade do século XIX, as exportações brasileiras de algodão foram novamente impulsionadas pela Guerra Civil americana (1861-1865), que reabriu o mercado consumidor britânico para esse produto (Canabrava, 1984).

No que se refere ao açúcar no contexto do mercado internacional, observa-se que as primeiras décadas do século XIX foram marcadas por uma breve recuperação da economia açucareira. Conforme salientou Gadiel Perruci (1978), o açúcar brasileiro também se beneficiou das condições internacionais daquele período; a crise de São Domingos, iniciada em 1792, e as guerras napoleônicas resultaram na elevação dos preços do açúcar nos mercados globais. Em função desses conflitos, os preços do açúcar mantiveram-se em patamares elevados. Ademais, mesmo diante da diminuição do volume de exportações ao longo do século XVIII, o valor total obtido pela produção açucareira superou quase continuamente aquele proveniente da extração de ouro e diamantes durante o ciclo da mineração, entre 1700 e 1760 (Eisenberg, 1977).

Segundo Peter Eisenberg, em linhas gerais, é somente depois de 1830 que os preços do açúcar brasileiro declinam, momento em que também foi reduzida a participação brasileira no mercado mundial de açúcar “de 9,3% em 1841 para 5,7% em 187-75, diminuindo ainda mais posteriormente” (Eisenberg, 1977, p. 47). Como salientou Renato Marcondes (2004), as concorrências da produção açucareira antilhana e do açúcar de

beterraba fizeram com que esse produto reduzisse sua participação nas exportações.

No tocante ao comércio exterior, os principais produtos pernambucanos de exportação, açúcar e algodão corresponderam conjuntamente “a cerca de metade das exportações do Brasil na década de 1820 e pouco mais de um quinto na de 1870” (Marcondes, 2004, p. 108). Vale destacar que depois do período 1851- 65, o valor desses dois produtos de exportação não voltou a atingir os patamares médios de participação nos totais exportados anteriormente, até o final do século XIX. Entretanto, é preciso salientar que mesmo diante de uma conjuntura econômica desfavorável em relação à produção açucareira – tanto em termos da diminuição de sua participação nos percentuais dos totais exportados pelo Brasil quanto pela redução dos valores do açúcar no mercado internacional –, cresceu a média anual da produção açucareira em Pernambuco, da década de 1840 até o início do século XX (Eisenberg, 1977).

Além do que, entre o começo e o final do século XIX, o número de plantações de cana cresceu de 500 para mais de 2 mil entre a década de 1850 e no fim do decênio 1880, o número de engenhos cresceu de 1.300 para 1.650, um aumento de 27% que contribuiu para mais que dobrar a produção de açúcar entre essas datas. Dos anos 1890 até a primeira década do século XX, por outro lado, houve um decréscimo em vez de aumento da produção (Eisenberg, 1977).

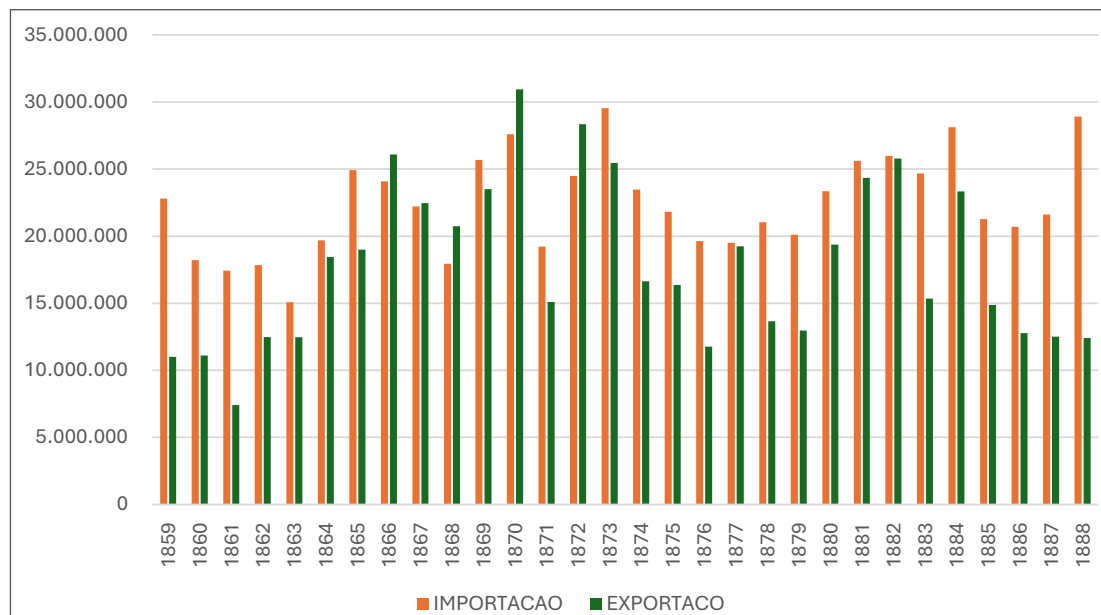
Sobre o contexto internacional dos preços dos principais produtos das exportações pernambucanas, Evaldo Cabral de Mello frisou que a deterioração acentuada dos preços internacionais do açúcar e do algodão, verificada no início dos anos 1870, pode ter sido influenciada por uma recessão atribuída ao acelerado desenvolvimento da economia mundial nos anos 1850 e 1860 (Mello, 1999, p. 115). Nesse período observam-se importantes mudanças e transformações, como a organização de um sistema mundial de transportes, principalmente os caminhos de terra e a navegação a vapor, que levou a uma deflação persistente e ao cabo de vinte anos reduziria o nível geral de preços, repercutindo inclusive na baixa das taxas de juros e de lucro (Polanyi, 1980; Hobsbawm, 1982; Landes, 1979).

Por outro lado, na segunda metade do século XIX, o deslocamento dos interesses econômicos do Nordeste brasileiro para o Centro-Sul fez dele o ponto de articulação da maior força do comércio nesta região. Haja

vista os aspectos econômicos e sociais das províncias do Norte, no século XIX, o deslocamento do eixo dinâmico da economia brasileira produziu desigualdades regionais acompanhadas de tensões políticas e mudanças nos espaços socioeconômicos. Para essa tese, corroboram as afirmações de diversos autores, de que o descolamento da renda entre as duas regiões se tornou relevante – ou significativo – após 1850 e, principalmente, durante a primeira década da República (1889-1899), momento em que teria ocorrido a transferência do centro econômico de gravidade do Norte para o Sul (Freyre, [1957] 2004; [1936] 2006; Perruci, 1978; Mello, 1999; Marcondes, 2005).

Ao examinar os dados apresentados no Gráfico 3, observa-se que, entre 1859 e 1872, as receitas provenientes da importação em Pernambuco permaneceram, na maior parte do tempo, acima das receitas de exportação. Essa tendência indica que a província importava mais mercadorias do que exportava, resultando em um saldo comercial deficitário na maior parte desse intervalo. Porém, na análise dos dados referentes às importações da província, também devemos levar em consideração o papel que o porto do Recife exercia em relação ao comércio interno e na distribuição dos produtos importados para as províncias vizinhas. No entanto, esse padrão não persistiu de forma absoluta durante todo o período analisado. Destacam-se momentos de reversão, como nos anos de 1866 a 1868 e novamente em 1870 e 1872, quando as receitas das exportações superaram as das importações. Essas inversões podem estar relacionadas ao aumento da demanda internacional por certos produtos pernambucanos, particularmente o açúcar e o algodão, ou mudanças na política tarifária e nos custos de transporte, que também podem ter influenciado essas variações.

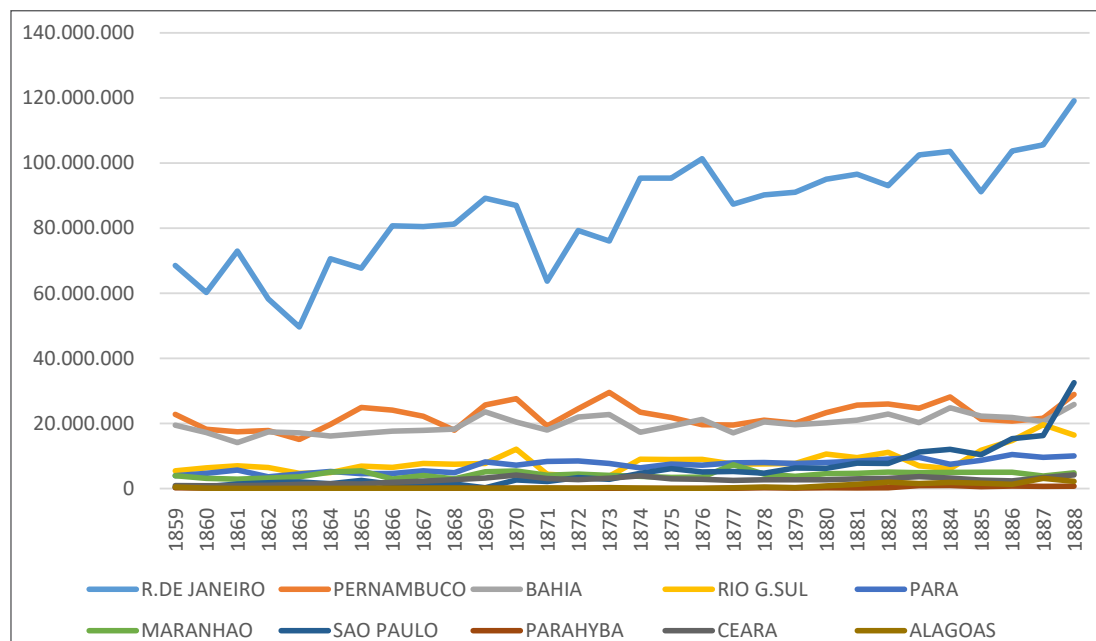
Gráfico 3 – Despesas de exportação e importação de Pernambuco, 1859-1888 (mil réis, \$000)



Fonte: Brasil (1859-1888).

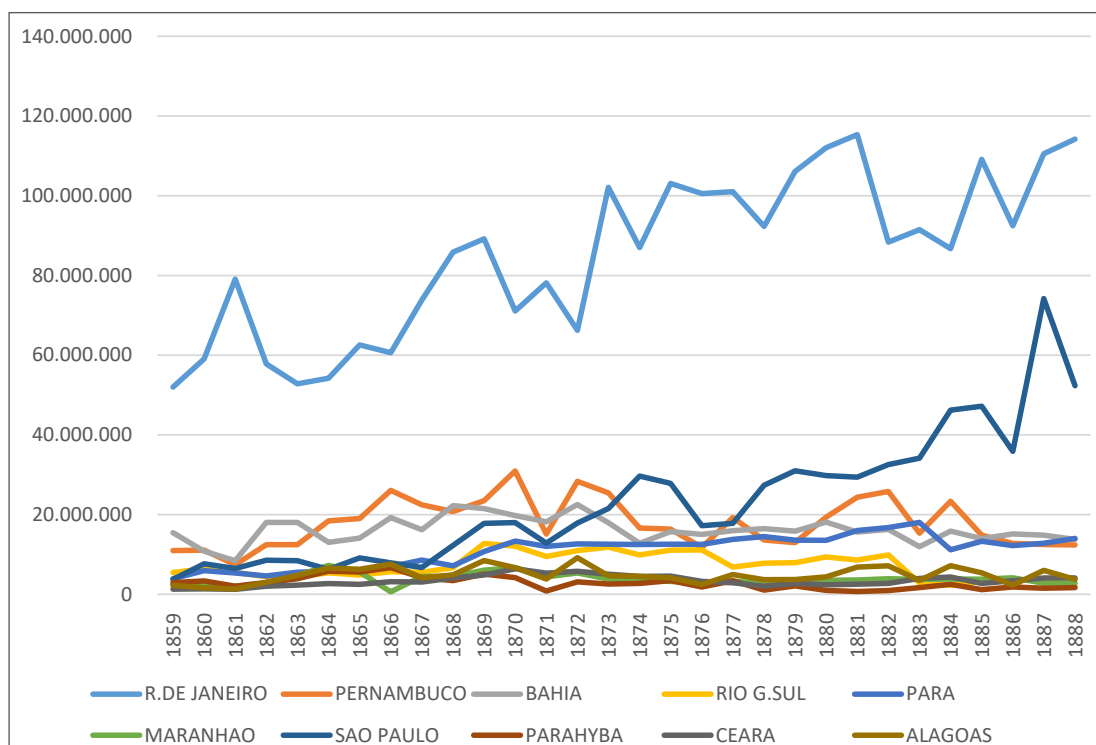
É importante mencionar que na primeira metade do século XIX, Pernambuco já despontava no quadro de rendimento das importações arrecadadas nas Alfândegas do Império desde o final da década de 1840, quando ocupou a segunda posição das receitas dos rendimentos provinciais entre 1849-1850 (Brasil, 1851). Nos anos 1847-1851, Bahia e Pernambuco oscilaram entre o segundo e terceiro maior mercado importador no comércio exterior brasileiro, sendo a primeira posição da província do Rio de Janeiro. Para Renato Marcondes (2005), essa situação se manteve nos anos 1874-1875, quando a província de Pernambuco ocupava o segundo lugar nos totais de importações entre as províncias brasileiras.

Gráfico 4 – Exportações por província, 1859-1888 (mil réis, \$000)



Fonte: Brasil (1859-1888).

Gráfico 5 – Importações por província, 1859-1888 (mil réis, \$000)



Fonte: Brasil (1859-1888).

O Gráfico 4 representa o desempenho das províncias brasileiras no tocante às exportações, evidenciando a importância das províncias ao longo do período analisado. O Gráfico 5, por sua vez, destaca o volume e a evolução das importações, permitindo identificar quais províncias se destacavam como centros de entrada de mercadorias estrangeiras e de distribuição. Ambos os gráficos apontam para a relevância do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco no cenário econômico nacional, embora em diferentes graus de participação ao longo do tempo. Enquanto o Rio de Janeiro manteve-se como principal exportador e importador, Pernambuco, mesmo enfrentando oscilações, manteve posição de destaque especialmente nas importações, refletindo sua função estratégica no comércio interprovincial e internacional. Nota-se ainda, nos dois gráficos, a ascensão gradual de províncias como São Paulo, sugerindo um deslocamento do eixo dinâmico da economia nacional do Norte-Nordeste para o Centro-Sul, fenômeno que se intensificou no último quartel do século XIX.

A análise dos gráficos indica que o período foi marcado por importantes transformações estruturais. A abertura de novas rotas de transporte, a consolidação da navegação a vapor e as mudanças nas tarifas alfandegárias influenciaram diretamente o fluxo de mercadorias. Essas mudanças alteraram a competitividade das províncias, tanto nas exportações quanto nas importações. O saldo comercial negativo de Pernambuco na maior parte do período reflete um quadro em que a província, embora importante no recebimento e redistribuição de mercadorias, esteve diante de desafios para manter sua competitividade exportadora ante a concorrência interna (como o crescimento de São Paulo) e externa (queda nos preços internacionais do açúcar e do algodão, por exemplo). As análises da exportação e importação evidenciam o dinamismo e as disputas regionais que caracterizaram a economia brasileira na segunda metade do século XIX, em meio a mudanças tecnológicas, políticas tarifárias e à reconfiguração das relações de poder entre as províncias.

De acordo com Sebastião Soares, se tomarmos como referência a pauta das importações no Brasil, percebe-se que o país importou principalmente “tecidos de algodão, lã, linho e seda, que, perfizeram pouco mais de quatro décimos do total importado entre 1869 e 1873” (Soares, 1883, p. 52). Soares ainda verificou que as carnes e peixes corresponderam a cerca de um décimo das importações e as bebidas espirituosas ao redor

de oito por cento, além de outros produtos, como “legumes, fármacos, artefatos de couro, carvão, ferro e aço totalizaram, cada um, menos de cinco por cento do total adquirido no exterior” (Soares 1883, p. 42-43). Os produtos estrangeiros importados revelaram-se importantes para a dinâmica das trocas comerciais internas (locais e interprovinciais), em função da distribuição dessas mercadorias do porto do Recife para outros entrepostos comerciais regionais, integrados, dessa maneira, ao comércio exterior.

Cabe destacar que a pecuária constituiu uma atividade econômica relevante da província pernambucana e das áreas circunvizinhas. Apesar desse contexto, a importação de carne para Pernambuco foi significativa. Em 1872-1873, a aquisição de charque pelo estado alcançou cerca de cinco mil contos, sendo grande parte proveniente do Rio Grande do Sul. Além do charque, destacaram-se entre as importações itens como sebo e velas (Marcondes, 2005).

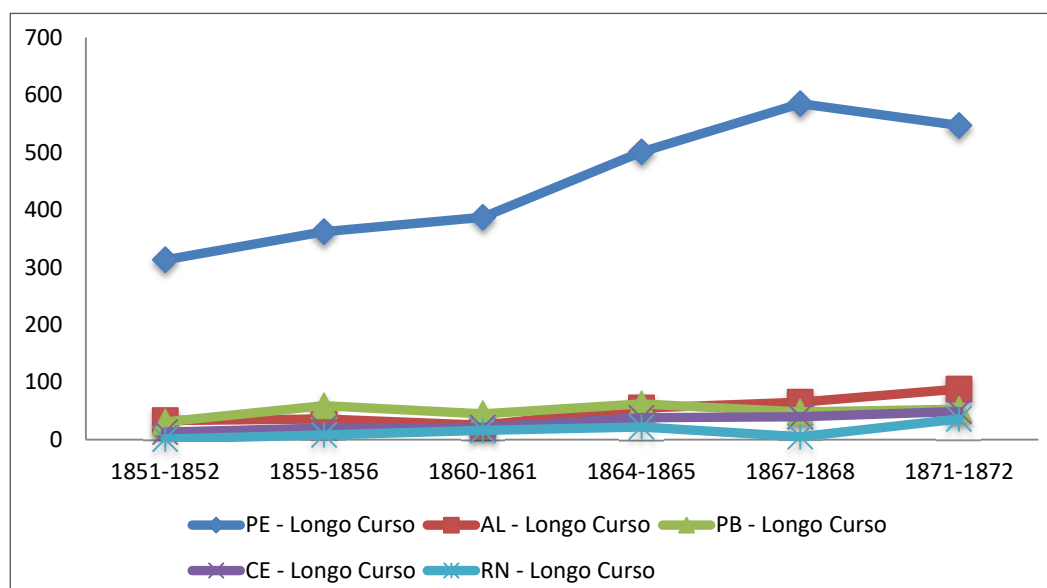
Além do mais, Pernambuco figurou como um dos principais fornecedores de couros e peles no mercado nacional, obtendo receita superior a setecentos contos de réis, posicionando-se atrás apenas da expressiva produção gaúcha nesses segmentos (Kuniochi, 2016). No início da década de 1870, a província também se destacou como o segundo maior mercado consumidor interno de café, ao passo que o Rio de Janeiro se manteve como um importante importador do açúcar produzido em Pernambuco, evidenciando aspectos do mercado interno brasileiro no século XIX (Marcondes, 2012).

Até meados da década de 1860, algumas províncias centralizavam boa parte do comércio de mercadorias estrangeiras, sendo as principais praças nessa atividade: Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia, Rio Grande do Sul e São Paulo. Em 1854-1855, o Rio de Janeiro concentrou 32,8% dos fluxos, enquanto Pernambuco 10,7%, Bahia 7,6%, Rio Grande do Sul 16,2% e São Paulo 12,6%. Nove anos mais tarde a situação das principais províncias modificou-se para os respectivos percentuais: 25,8%, 15,6%, 11,3%, 10,8% e 10,0% (Marcondes, 2012). Embora houvesse certa tendência à redução da importância de Pernambuco no comércio exterior, “a sua participação nas trocas (entradas e saídas) de mercadorias entre as províncias cresceu de 10,7% em 1854-1855 para 15,6% em 1863-64” (Soares, 1865, p. 105).

Destarte, entre os principais entrepostos comerciais brasileiros no século XIX, a função de distribuição dos produtos estrangeiros importados experimentada por uma localidade estimulava o encaminhamento das exportações e, no sentido contrário, a redistribuição de produtos importados garantia a escala necessária para o mercado. Desse modo, o comércio exterior (importação e exportação) e o comércio interprovincial mostraram-se como estruturas interligadas e interdependentes numa determinada realidade econômica.

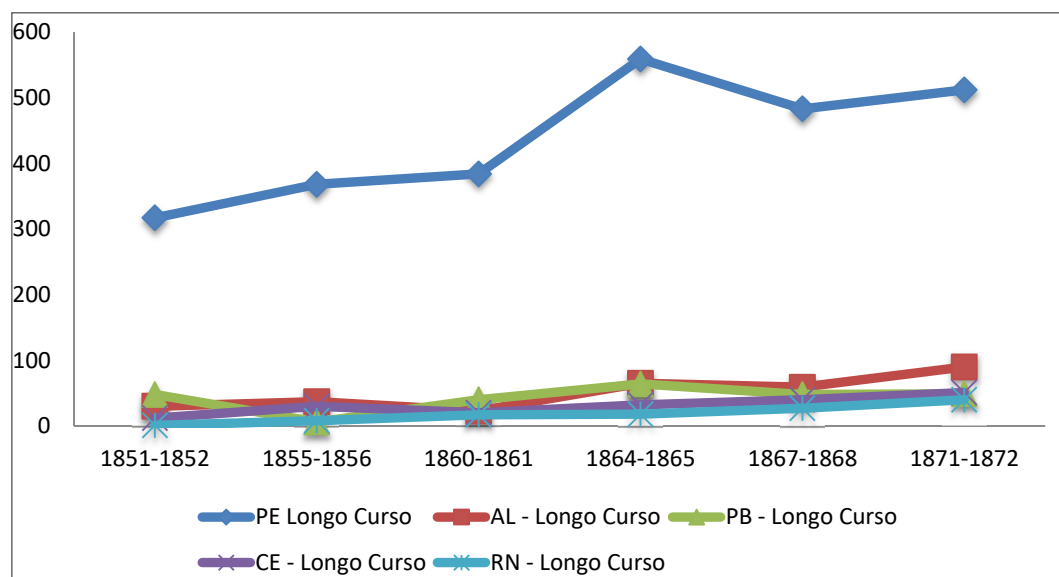
Para tentar acompanhar a dinâmica da navegação de longo curso nesse contexto, podemos observar que os Gráficos 6 e 7 representam o total e as oscilações dos números das entradas das embarcações de longo curso nas províncias de Pernambuco, Ceará, Paraíba, Alagoas e Rio Grande do Norte, entre os anos 1852-1872.

Gráfico 6 – Movimento de entradas da navegação de longo curso das províncias de PE, CE, RN, PB e AL (1851-1871)



Fonte: Brasil (1851-1871).

Gráfico 7 – Movimento de saídas de embarcações da navegação de longo curso nas províncias de PE, CE, PB, RN e AL (1851-1871)



Fonte: Brasil (1851-1871).

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

Sobre o desempenho de todas as províncias nas duas décadas analisadas, o Ceará ampliou sua participação em 170% e o Rio Grande do Norte em cerca de 500%, saltando de uma embarcação empregada na navegação de longo curso, entre 1851 e 1852, para 36 embarcações, entre 1871 e 1872. Para Denise Monteiro Takeya,

[...] a economia potiguar até meados do século XIX, a pecuária e não o cultivo da cana, foi a atividade economicamente predominante. No período que se estendeu da

década de 1850 a 1880, tanto a cultura da cana-de-açúcar como a de algodão se expandiram tendencialmente, com avanços e recuos, determinados pelos estímulos do mercado externo e pela ocorrência de secas. (Takeya, 1987, p. 56)

Se olharmos para o Gráfico 7, perceberemos que o movimento total das embarcações que partiram dos cinco portos agrega informações importantes, pois a partir dele podemos aduzir o contexto econômico e identificar a situação das exportações no momento analisado. As saídas da navegação de longo curso dizem respeito às exportações diretas de produtos e mercadorias. Na conjuntura de expansão econômica da economia brasileira nos anos posteriores a 1850 – com as inversões oriundas da abolição do comércio escravo – mais embarcações deixaram as províncias, que aumentou o total das saídas de embarcações de longo curso em 20%. No período seguinte, o total das saídas de embarcações de longo curso cresceu cerca de 50%, e assim coincidiu com o aumento da participação do valor do algodão na pauta de exportação de Pernambuco verificada no período entre 1860 e 1866. Como já ressaltado, a conjuntura da Guerra da Secessão, que prejudicou sobremaneira a produção estadunidense de algodão, estimulou também a produção algodoeira pernambucana e o aumento do preço do produto no mercado internacional.

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

Sobre esse tema, constatou o autor:

A dada altura, já se faz sentir os efeitos do sistema de ferrovias, iniciado nos anos quarenta, e mais, já repercutiam os efeitos do processo de provincialização do comércio

regional, mediante o qual o Ceará, o Rio Grande do Norte, a Paraíba e as Alagoas haviam começado a dispensar a tutela recifense em favor de relações diretas com o exterior. Mesmo assim, a cabotagem ainda transportava mais de dois quintos do volume dos dois principais produtos de exportação: o açúcar e o algodão. (Mello, 1999, p. 182)

Na segunda metade do século XIX, Pernambuco ocupou uma posição central no circuito econômico brasileiro em virtude de características como a centralização do comércio exterior, a distribuição de mercadorias importadas e a participação nas rotas marítimas nacionais e internacionais (Eisenberg, 1977; Perruci, 1978; Mello, 1999; Marcondes, 2005). Podemos salientar que mudanças econômicas, como o crescimento de outras províncias exportadoras e o deslocamento do eixo econômico para o Centro-Sul, modificaram o papel de Pernambuco nas exportações e importações do país (Marcondes, 2005; Mello, 1999). Embora tenha existido redução relativa em sua participação, Pernambuco permaneceu atuante na redistribuição de produtos importados e na integração dos mercados regionais até o final do século XIX (Soares, 1883; Marcondes, 2012). A análise das transformações econômicas e comerciais da província salienta as interações regionais e influências distintas sobre as dinâmicas locais, indicando que o desenvolvimento do comércio marítimo e das atividades agroexportadoras resultou de fatores históricos, tecnológicos e políticos diversos (Eisenberg, 1977; Mello, 1999; Polanyi, 1980).

3. Considerações finais

Os negócios da província de Pernambuco no circuito econômico brasileiro da segunda metade do século XIX foram influenciados por fatores diversos, como a centralização do comércio exterior, a distribuição de mercadorias importadas e a forte inserção nas rotas marítimas nacionais e internacionais (Eisenberg, 1977; Perruci, 1978; Mello, 1999; Marcondes, 2005). As mudanças estruturais, evidenciadas pelo crescimento de outras províncias exportadoras e pelo deslocamento do eixo dinâmico da economia nacional para o Centro-Sul, modificaram o papel de Pernambuco no contexto das exportações e importações brasileiras (Marcondes, 2005; Mello, 1999). Apesar da redução de sua participação, a província

manteve destaque nas operações de redistribuição de importados e na integração de mercados regionais, sustentando sua importância estratégica até o final do século XIX (Soares, 1883; Marcondes, 2012). Por fim, a análise das transformações econômicas e comerciais pernambucas ressalta a complexidade das interações regionais e das dinâmicas locais, demonstrando que o desenvolvimento do comércio marítimo e das atividades agroexportadoras foi resultado de múltiplos condicionantes históricos, tecnológicos e políticos (Eisenberg, 1977; Mello, 1999; Polanyi, 1980).

A trajetória da economia brasileira do Oitocentos revela um contexto em que o país se articulava cada vez mais às dinâmicas globais de um capitalismo concorrencial, cuja lógica passava da acumulação primitiva para formas mais complexas de reprodução de capital (Mattos, 1987). Nesse sentido, os negócios da província de Pernambuco na segunda metade do século XIX indicam a ocorrência de importantes transformações, refletindo tanto rupturas com estruturas coloniais quanto tentativas de inserção em novas formas de organização produtiva e comercial. Como apontou Sérgio Buarque de Holanda, o impulso à criação de sociedades anônimas e à constituição de novas formas de financiamento a partir de 1851 marcou uma reconfiguração econômica profunda (Holanda, 2004).

O papel estratégico da província de Pernambuco não se limitou ao domínio da produção açucareira e algodoeira, mas também se consolidou no desenvolvimento do comércio marítimo e na distribuição de produtos importados para outras províncias. O sistema de navegação a vapor foi central para a integração dos mercados regionais e para a consolidação do Recife como praça comercial relevante. Como salientam Eisenberg (1977), Perruci (1978) e Mello (1999), esse protagonismo econômico foi sustentado por uma malha de trocas interprovinciais e pelo desempenho de instituições locais, como o Banco de Pernambuco (Levy, 1994; Rosas, 1999).

Por fim, mesmo diante da descentralização do eixo econômico nacional, com o crescimento das províncias do Centro-Sul e o deslocamento dos capitais para São Paulo e Rio de Janeiro (Freyre, [1936] 2006; Marcondes, 2005; Mello, 1999), a economia pernambucana seguiu desempenhando um papel fundamental na articulação entre diferentes regiões e no abastecimento interno, como atestam os estudos de e Ridings

(1994), Marcondes (2012), Andrada e Lucchesi (2022), que destacam o protagonismo dos grupos locais nas articulações entre Estado, economia e território. Ao ampliar o entendimento sobre as redes comerciais e as interações socioeconômicas da época, o artigo contribui para valorizar o papel da praça comercial do Recife e a inserção da província no projeto de construção de um mercado nacional.

Referências

ALMEIDA, S. C. C. de. *A Companhia Pernambucana de Navegação*. Recife: UFPE, 1989 (Dissertação de Mestrado em História da UFPE).

ANDRADA, A.; LUCCHESI, A. A economia de Pernambuco na primeira metade do século XIX: observações sobre a questão da decadência, ciclos e desigualdade regional. *Revista Análise Econômica*, 2022.

ANDRADE, M. C. de. *Considérations sur la division de espace de Pernambuco en régions homogenes*. In: *La Régionalisation de l'Espace au Brésil. Séminaire International du Centre d'Etudes de Géographie Tropicale de Bordeaux*. Paris: Editions du Centre Nacional de la Recherche Scientifique, 1971.

ANDRADE, M. C. de. *A terra e o homem no Nordeste*. São Paulo: Cortez, 1980.

BRASIL. Comissão de Inquérito Sobre o Meio Circulante. *Relatório da Comissão de Inquérito nomeada por aviso do Ministro da Fazenda de 10 de outubro de 1859*.

BRASIL. Decreto nº 888 de 22 de dezembro de 1851. Approva os estatutos do banco da Província de Pernambuco com algumas alterações. *Collecção das Leis do Império de 1851*. Tomo XII, Parte 1. Rio de Janeiro: Typgraphia Nacional, 1852.

BRASIL. Decreto nº 1.113 de 31 de janeiro de 1853. Concede a Francisco de Paula Cavalcante de Albuquerque e outros, representados por seu procurador João Pinto de Lemos Junior, privilégio exclusivo por vinte

anos para a navegação por vapor entre o porto da cidade do Recife até o de Maceió ao Sul, e até Fortaleza ao Norte, com diversas escalas pelos portos intermediários. *Coleção das Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1854.

BRASIL. Decreto nº 4.944, de 30 de abril de 1872. Aprova o novo contrato celebrado com a Companhia Pernambucana para o serviço de navegação costeira a vapor. *Coleção Leis do Império*. Rio de Janeiro: Tipografia, 1872.

BRASIL. Ministério da Agricultura. *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios Agricultura, Comércio e Obras Públicas*. Rio de Janeiro: Tipografia Universal de Laemmert, 1861-1881.

BRASIL, Ministério da Fazenda. *Proposta e Relatório apresentados à Assembleia Geral Legislativa*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1859-1889.

BRASIL. Ministério da Fazenda. *Proposta e Relatório apresentados à Assembleia Geral Legislativa pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1851-1889.

BRASIL. Ministério da Marinha. *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa pelo ministro e secretário do Estado dos negócios da Marinha*. Rio de Janeiro: Tipografia A. & L. Navarro, 1853

BRASIL. Ministério do Império. *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1861.

BRASIL. *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na Primeira Sessão da Décima Primeira Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império José Antonio Saraiva*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1861, [anexo D], p. 7.

BRAUDEL, F. *Civilização material, economia e capitalismo: século XV-XVIII*. Tomo 1. Lisboa: Rio de Janeiro: Edições Cosmos, 1970.

CANABRAVA, A. P. *O algodão em São Paulo: 1861-1875*. São Paulo: T. A. Queiroz, 1984.

EISENBERG, P. *Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910*. Rio de Janeiro: Paz e Terra; Campinas: Unicamp, 1977.

EL-KAREH, A. C. A Companhia de Paquetes a Vapor e a centralidade do poder monárquico. *História Econômica & História das Empresas*, v. 5, n. 2, p. 7-27, 2002.

FREYRE, G. *Ordem e progresso*. São Paulo: Global [1957] 2004.

FREYRE, G. *Sobrados e mucambos: decadência do patriarcado e desenvolvimento do urbano*. São Paulo: Global, 2006, [1936].

GOULARTI FILHO, A. Abertura da navegação de cabotagem brasileira no século XIX. XIII ENCONTRO REGIONAL DE ECONOMIA – ANPEC Sul, 2010, Porto Alegre.

HOBBSBAWM, E. J. *A era do capital (1848-1875)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

HOLANDA, S. B. de. Para uma nova história. In: COSTA, M., (Org.). *Para uma nova história: textos de Sérgio Buarque de Holanda*. São Paulo: Editora Perseu Abramo, 2004.

LANDES, D. *The Unbound Prometheus: technological change and industrial development in Western Europe from 1750 to the present*. Cambridge: Cambridge Press University, 1969.

LEVY, M. B.; ANDRADE, A. M. Fundamento do Sistema Bancário no Brasil (1834-1860). *Estudos Econômicos*, n. 15, p. 17-48, 1985.

LEVY, M. B. *A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ; SMC do Rio de Janeiro, 1994.

MACHADO, F. da M. *Navegação no Rio São Francisco*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2002.

MARCONDES, R. L. *Desigualdades regionais brasileiras: comércio marítimo e posse de cativos*. Ribeirão Preto: USP-FEA, 2005 (Tese de livre-docência em Economia da USP).

MARCONDES, R. L. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. *Revista de Economia Política*, v. 32, n. 1, p. 142-166, 2012.

MATTOS, I. R. de. *O tempo Saquarema*. São Paulo: Editora HUCITEC, 1987.

MATTOSO, K. M. de Q. *Bahia, Século XIX: uma província no Império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, Rio de Janeiro, 1992.

MELLO, E. C. de. *O Norte Agrário e o Império (1871-1889)*. Rio de Janeiro: Toplivros, 1999.

PERRUCI, G. *A república das usinas*, Campinas: Paz e Terra, 1978.

POLANYI, K. *A grande transformação: as origens da nossa época*. Rio de Janeiro, Campus, 1980.

RIBEIRO JUNIOR, J. A cultura algodoeira em Pernambuco: da colônia à Independência. *Revista Brasileira de História*, v. 1, n. 2. p. 235-242, 1980.

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

ROSAS, S. C. *Os emperrados e os ligeiros: a história da Conciliação em Pernambuco, 1849-1857*. Recife: UFPE 1999 (Tese de Doutorado em História da UFPE).

SAMPAIO, M. G. V. S. *Uma contribuição à História dos transportes no Brasil: a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894)*. São Paulo: USP, 2006 (Tese de Doutorado em História Econômica da USP).

SANTOS, J. H. P. dos. *Do Sertão ao Litoral: a economia algodoeira como elemento integrador da capitania de Pernambuco (1780-1820)*. Recife: UFPE, 2019 (Dissertação de Mestrado em História da UFPE).

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

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

SOARES, S. F. *Notas estatísticas sobre a produção agrícola e carestia dos gêneros alimentícios no Império do Brasil*. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, [1860] 1977.

STEIN, S. L. *Grandeza e decadência do café no Vale do Paraíba*. São Paulo: Brasiliense, 1961.

SWEIGART, J. E. *Coffè factorage and the emergence of a Brazilian Capital Market, 1850-1888*. New York: London: Garland Publishing, 1987.

TAKEYA, D. M. A modernização agrícola na expansão da cotonicultura no Rio Grande do Norte (1880-1915). *Ciência & Trópico*, v. 15, n. 1, p. 65-66, 1987.