

A MACROECONOMIA PERNAMBUCANA NO SÉCULO XIX¹

Débora de Souza Leão Albuquerque²

Resumo: Dados apurados na última década mostram que Recife foi o quinto maior centro mundial de tráfico escravista³. No entanto, o tráfico para Recife é ainda pouco pesquisado. Neste trabalho, a relação do tráfico com a situação macroeconômica regional será investigada com base nos dados recentemente apurados. Além disso, a teoria da estagnação econômica após a mineração de Furtado (1959) será questionada, quanto à aplicabilidade, para Pernambuco.

Palavras-chave: Tráfico de escravos. Mão de obra. Macroeconomia. Pernambuco.

Classificação JEL: E23; N36; F16.

Abstract: Data made available in the last decade show that Recife was the fifth largest global center for slave trade. However, slave trade to Recife is poorly researched. In this work, the relation between trafficking and regional macroeconomic situation will be investigated based on data recently made. Moreover, the theory of economic stagnation after the mining from Furtado (1959) will be questioned as to the applicability to Pernambuco.

Keywords: Slave trade. Manpower. Macroeconomics. Pernambuco.

JEL Code: E23; N36; F16.

¹ A pesquisa de que decorre o trabalho teve o apoio do Programa de Apoio a Núcleos de Excelência (PRONEX), financiado pela Fundação de Apoio à Pesquisa do Distrito Federal (FAPDF) e pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

² Economista pela UNB. E-mail: de.albuquerque@yahoo.com.br

³ No ranking, ficaria atrás de Rio de Janeiro, Liverpool, Bahia e Londres, conforme Silva e Eltis (2008, p.122).

1. INTRODUÇÃO

É evidente a importância de Recife como centro de tráfico de escravos. Como ressaltado por Silva e Eltis (2008, p.122), Recife foi o quinto maior centro organizado de tráfico transatlântico de escravos do mundo. Os novos dados disponíveis na nova base de dados⁴ proporcionaram uma reavaliação dessa importância; é uma novidade, no contexto da literatura sobre o tráfico de escravos africanos para as Américas.

A base de dados mais atualizada e completa até 2007 foi patrocinada pela Universidade de Harvard e coligiu grande volume de dados de diversas fontes sobre o tráfico total de africanos para as Américas, essa base de dados foi lançada em 1999 e trazia como informação que, para todo o período do tráfico de escravos para Pernambuco (de 1560 a 1851), desembarcaram nessa região 61.800 escravos em 183 viagens realizadas para tal capitania. Em 2007 surgiu uma nova base de dados, a *Voyages Database*, patrocinada pela Universidade Emory, dos Estados Unidos, Instituto Du Bois e pela Fundação Nacional para as Humanidades (NEH). Esta última informa que, para todo o período do tráfico para Pernambuco, houve desembarque de 853.833 africanos nessa região conduzidos em 1.376 viagens realizadas para tal capitania.

Dessa forma, fica evidenciado um incremento de 1.282% no número de desembarcados em Pernambuco e de 651% no número de viagens, permitidos pela *Voyages Database*. Assim, não é difícil concluir que a nova base de dados bem como sua análise são de extrema importância no estudo recente do tráfico de escravos para Pernambuco e na investigação da situação macroeconômica pernambucana, na medida em que a mão de obra disponível era fundamentalmente africana.

Apesar da nova base de dados estar disponível na internet, sua utilização por pesquisadores brasileiros não tem sido muito ampla. Nesse contexto, Silva e Eltis (2008, p.122) ressaltam que mais viagens de escravos tiveram origem em Recife (1.376 viagens) do que em todo o continente norte-americano e que é estranho que pequenos centros como Lancaster, na Inglaterra (122 viagens) e Saint-Malo na França

⁴ *Voyages Database*, disponível em: <http://www.slavevoyages.org>

(217 viagens) tenham recebido mais atenção acadêmica que o tráfico de escravos daquele importante porto.

Fazendo uso desta base de dados, o objetivo geral deste estudo é relacionar a intensa imigração de mão de obra para Pernambuco no século XIX, quando 30% do total de escravos desembarcaram na região, com a tese de estagnação econômica no Brasil, defendida por Furtado (1959), como continuidade ao trabalho apresentado em São Paulo (ALBUQUERQUE, 2012). Segundo Furtado, houve uma etapa de dificuldades econômicas que se iniciara com a decadência do ouro e ascensão do café: “na segunda metade do século XIX (...) o Brasil iniciou uma etapa de crescimento após três quartos de século de estagnação e provavelmente de retrocesso em sua renda per capita” (1959, p. 149). Não somente o Brasil, mas, especificamente, Pernambuco, Bahia e Minas Gerais também parecem ter sofrido estagnação econômica para o autor. Porém, trabalhos como o de Mattoso (1992) e Alencastro (2002) trazem visões contrárias à tese com relação à Bahia e Minas Gerais, respectivamente. Para Pernambuco, ainda não existem estudos relacionando dados do comércio interno, da grande movimentação de seu tráfico de escravos, sua produção de commodities agrícolas no período, com a tese em evidência.

A partir de dados do tráfico, da produção de açúcar, da exportação de algodão e a taxa de câmbio, retiradas da *Voyages Database*, de Soares (1977), de Denslow Jr. (1974) e do IBGE (1986), é feito um mapeamento da macroeconomia e respondida a questão: a tese da estagnação econômica de Furtado (1959) se aplica à Pernambuco? Para tal, este estudo encontra-se dividido da seguinte forma: a seção II vai tratar do emprego da mão de obra africana; a seção III, da quantidade média de escravos desembarcados por navio; a seção IV, da quantidade de cativos desembarcados por ano e a situação macroeconômica regional. Por último, na conclusão, será refutada a hipótese de que a tese é válida na região em análise.

2. DESTINO DA MÃO DE OBRA AFRICANA

Não existem evidências de trabalho africano nos primeiros engenhos da capitania de Pernambuco. Alguns estudos indicam que a “africanização” dos trabalhos forçados nos engenhos da região

procedeu rápido após 1560, mas dois terços do trabalho forçado ainda era indígena em 1580, a “africanização” apenas tornou-se completa em 1620 (SILVA e ELTIS, 2008).

A mão de obra negra era empregada no cultivo da cana, mais comum na Zona da Mata, extensa área próxima da costa com clima quente e úmido, na criação de animais no Sertão, região mais a oeste em Pernambuco e de clima semiárido que abastecia com essa criação a área açucareira. Também era utilizada no Agreste, região intermediária entre Zona da Mata e Sertão. No Agreste, foi desenvolvida a pecuária e diversas culturas alimentares; o algodão também se fez presente nessa região a partir da segunda metade do século XVIII (VERSIANI e VERGOLINO, 2003). Apesar de a mão de obra negra ter sido empregada em todas essas regiões de Pernambuco, a literatura clássica tende a concentrar o emprego desta mão de obra na Zona da Mata. Nas palavras de Versiani e Vergolino:

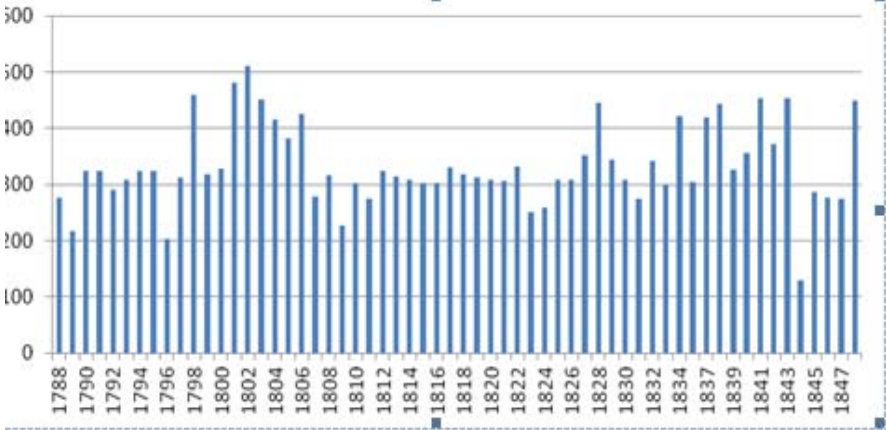
A literatura frequentemente transmite a impressão de que o uso da mão de obra escrava na região, ao longo do século XIX, estava fundamentalmente concentrado na Zona da Mata, o que é reforçado pelos conhecidos relatos de viajantes estrangeiros que estiveram nessa parte do País no século XIX, como Henry Koster (1942[1816])- tão citado por Gilberto Freyre-, e que se referem, preponderantemente, à sociedade e economia litorâneas, e à escravidão do açúcar. (VERSIANI e VERGOLINO, 2003, p.360).

Segundo esses autores, 30 a 40% da mão de obra cativa em Pernambuco não estava alocada na Zona da Mata, portanto não estavam ligados à indústria açucareira. Muitos cuidavam do gado, eram escravos de ganho- realizavam tarefas remuneradas, entregando ao senhor uma quota diária do pagamento recebido- e desenvolviam variadas atividades urbanas, como carpintaria, artesanato, trabalhos domésticos, por exemplo.

3. QUANTIDADE MÉDIA DE ESCRAVOS DESEMBARCADOS POR NAVIO, ENTRE 1788 E 1851

Ao longo de todo o período do tráfico para Pernambuco, a média de escravos desembarcados por navio girou em torno de 312. Já para o período de 1788 a 1851, classificado por Furtado como o período do declínio do açúcar e início do café, a média foi um pouco maior: 327,12 escravos por navio. A Figura 1 mostra a média de desembarques para esse último período.

Gráfico 1 - Média de escravos desembarcados por navio (1788-1851)



Fonte: *Voyages Database*. Elaboração própria.

Através da observação do Gráfico 1, é possível discordar do que afirma Carvalho (2002, p.132) acerca do tamanho dos navios. De acordo com esse autor, os navios que desembarcavam em Pernambuco, foram diminuindo de tamanho e a década de quarenta teria sido o apogeu das pequenas embarcações. Ainda segundo Carvalho, no período do tráfico ilegal para o Brasil, houve um declínio na utilização de navios enormes, comuns no século XVIII, com mais de mil escravos a bordo. A estratégia de utilização de navios menores estaria ligada a vantagem de aproximação da costa no momento de desembarque, uma operação, na época, de risco. Além disso, o autor argumenta que o tempo de viagem seria menor com embarcações diminutas dado que o tempo de espera nos portos africanos para que a carga ficasse completa para a travessia seria reduzido.

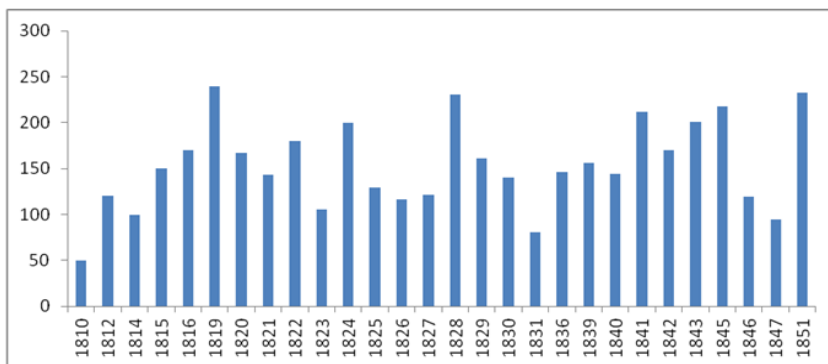
Florentino (1997, p. 147) também faz afirmativas nessa direção: “o incremento da participação de pequenas naus, em princípio

mais velozes [...] pode ter sido a causa maior do encurtamento das viagens e, portanto, da queda da mortalidade a bordo”. Dessa forma, Florentino e Carvalho defendem a ideia de que o tamanho dos navios negreiros estava diminuindo com o tempo, afirmativa não respaldada pela análise dos novos dados.

Analisando os dados da nova base percebemos que as médias de escravos desembarcados nas décadas de 20, 30 e 40 do século XIX foram, respectivamente, de 315,09; 328,46; 362,87 por navio. A análise dessas informações nos leva a conclusão de que os tamanhos dos navios estavam aumentando e não diminuindo.

Há indícios de que a tonelagem⁵ média dos navios foi crescente no século XIX, o que reforça a ideia discorrida acima. Segue, no Gráfico 2, a tonelagem média dos navios ao longo dos anos no período de 1788 a 1851.

Gráfico 2 - Tonelagem média dos navios, que desembarcaram em Pernambuco, por ano (1788-1851)



Fonte: *Voyages Database*. Elaboração própria.

As tonelagens médias dos navios nas décadas de 20, 30 e 40 foram de 143; 148,37 e 166,52. Klein (1999, p.143) já tinha percebido esse aumento no número de escravos desembarcados por navio e já havia relacionado isso a um aumento na tonelagem e tamanho dos

⁵ De acordo com o glossário do site www.slavevoyages.org, “Tonnage: The amount of cargo a vessel is able to carry expressed in imperial tons. Slaving vessels were typically smaller in tonnage than their non-slaving”.

mesmos: “ocorreu um progressivo aumento no número de cativos transportados por navio conforme a tonelagem média crescia [...]” (p. 143); e, com referência específica a navios portugueses: “o número médio de escravos transportados por navio esteve em contínuo aumento ao longo (do século XVIII)” provavelmente pelo uso de “navios de maior porte, ao invés de superlotações” (Klein,1999, p.148).

Dessa forma, há um crescimento, em média, do número de escravos transportados e da tonelagem das embarcações, no século XIX. Tal crescimento só pode estar relacionado com uma demanda crescente de mão de obra para execução de variados tipos de trabalho numa economia aquecida. Outro motivo para o crescimento é a expectativa dos traficantes em, ao desembarcar um número maior de cativos, auferirem lucros ainda maiores. Por último, também é plausível especular que a expectativa do fim do tráfico pode ter funcionado como estímulo ao desembarque de um volume maior de escravos nos portos. Nos estudos de Versiani e Vergolino (2002, p. 9), obtemos a informação de que houve um aumento significativo do preço dos escravos em Pernambuco em 1830-1845 e, especialmente, durante a década de 1850. Ora, o fato dos escravos estarem valendo mais teria estimulado um desembarque mais volumoso por viagem realizada.

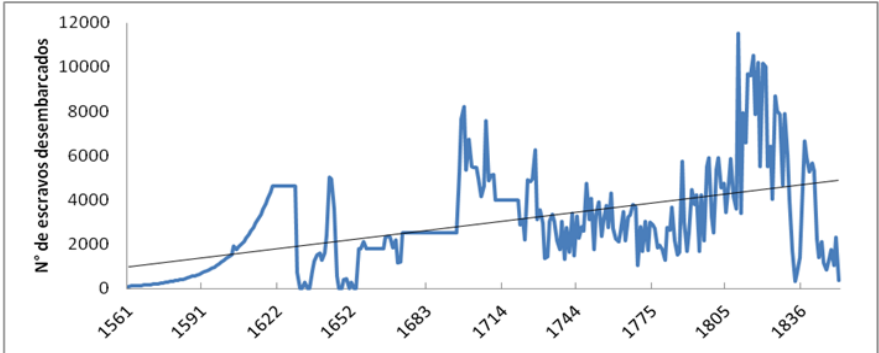
4. QUANTIDADE DE ESCRAVOS DESEMBARCADOS POR ANO

A média de escravos desembarcados por ano, para todo o período do tráfico, foi de 2.934,13 apesar de ter existido 8 anos em que nenhum escravo desembarcou nessa região, todos no século XVII, e, por outro lado, o ano de 1810 ter sido o ano de maior movimentação no porto do Recife: 11.518 desembarcados. Dessa forma, conclui-se que a quantidade de africanos conduzidos a Pernambuco ao longo dos anos de vigência do tráfico foi bem heterogênea.

Ao todo, estima-se que desembarcaram 853.833 africanos durante o período de vigência do tráfico e 260 mil, ou 30%, entre 1801 e 1850, perfazendo uma média de 5 mil desembarcados por ano. Comparativamente, nos séculos XVII e XVIII a média era de 2.500 e 3.300 por ano, respectivamente. É devido a esse vultoso acréscimo de

imigrantes no final do período do tráfico que a linha de tendência do Gráfico 3 é ascendente.

Gráfico 3. Número total de escravos desembarcados em Pernambuco por ano e linha de tendência (1560-1851)



Fonte: *Voyages Database*. Elaboração própria.

Tabela 1 - Quantidade de desembarcados em Pernambuco, por quinquênio (1801-1851)

Período	Nº de escravos desembarcados
1801-1805	23.965
1806-1810	29.904
1811-1815	37.213
1816-1820	44.246
1821-1825	34.687
1826-1830	34.405
1831-1835	8.125
1836-1840	27.033
1841-1845	12.202
1846-1850	7.273
1851	350
Total	259.403

Fonte: *Voyages Database*. Elaboração própria.

A bibliografia recente sobre o tráfico atlântico destaca que no final da segunda década do século XIX houve um aumento na importação de escravos na América portuguesa, motivada pela capacidade de aquisição dos produtores do sudeste e pela perspectiva de proibição da atividade negreira. Esta conjuntura foi classificada como “crise de oferta africana”, segundo a periodização proposta por Manolo Florentino (1997), com base nas entradas de navios negreiros no porto do Rio de Janeiro. Em Pernambuco, algo parecido com a “crise de oferta africana” também aconteceu: houve um aumento no número de desembarcados nos anos próximos ao fim do tráfico causado pelo aumento da capacidade de aquisição dos produtores pernambucanos, favorecida pela conjuntura macroeconômica que será mapeada a seguir e também pela expectativa da proibição do tráfico.

A partir de 1810, a Coroa portuguesa assinou uma série de tratados com a Grã-Bretanha visando a abolição do tráfico atlântico de escravos. Em 23 de novembro de 1826, foi assinado um tratado que estipulava um prazo de três anos para o Império do Brasil decretar a extinção do tráfico atlântico. Tal resolução foi adotada a partir de 13 de março de 1830 e através da Lei de 7 de novembro de 1831⁶, segundo a qual foram declarados livres todos os escravos que entrassem no território e portos do Brasil e o tráfico foi designado como pirataria devendo, portanto, ser combatido. A Lei antitráfico de 1831 foi invocada nos tribunais brasileiros e apropriada pelos escravos, seus representantes e por juízes abolicionistas para sustentar ações de liberdade e constituiu-se em tema central de uma série de debates no Senado do Império quanto a sua vigência ou não a partir das décadas de 1850 e 1860 (ZUBARAN, 2006). Contudo, ela teve pouca ou nenhuma efetividade no combate à importação de escravos africanos: o tráfico negreiro permaneceu ativo e foi definitivamente encerrado apenas em 1850, através da chamada “Lei Eusébio de Queiroz”⁷.

⁶ CARTA DE LEI de 7 de novembro de 1831: disponível em: <http://www.icmc.usp.br/ambiente/saocarlos/?historia/o-processo-de-abolicao-e-a-vinda-dos-imigranteseuropeus/lei-de-1831>, consultado em 04.02.2011.

⁷ LEI Nº. 581 de 4 de setembro de 1850: disponível em:

A partir de 1831 há uma queda acentuada no número de escravos desembarcados (figura 4), isso provavelmente está associado ao fato dos traficantes tentarem não deixar vestígios da atividade, que passara a ser ilegal a partir dessa data. Também há um declínio no número de viagens realizadas para Pernambuco a partir de 1831. Dessa forma, podemos supor que não apenas os traficantes passaram a maquiagem a quantidade de escravos conduzidos em seus navios, mas também a não mais registrar suas viagens.

Com relação aos preços dos escravos em Pernambuco, eles são crescentes durante a década de 30, e é de supor que os obstáculos ao tráfico, após sua proibição legal em 1831, aumentassem os custos da importação de africanos:

Os números (...) indicam, até o final da década de 1820, um aumento médio de preços da ordem de 15% por quinquênio. Esse ritmo de incremento de preços mais do que dobra, nos anos trinta, de tal forma que o nível preços ao redor de 1840 é cerca de duas vezes o de dez anos antes; na primeira metade da década de 1840, os preços aumentam ainda cerca de 20%. (VERSIANI e VERGOLINO, 2002, p. 4).

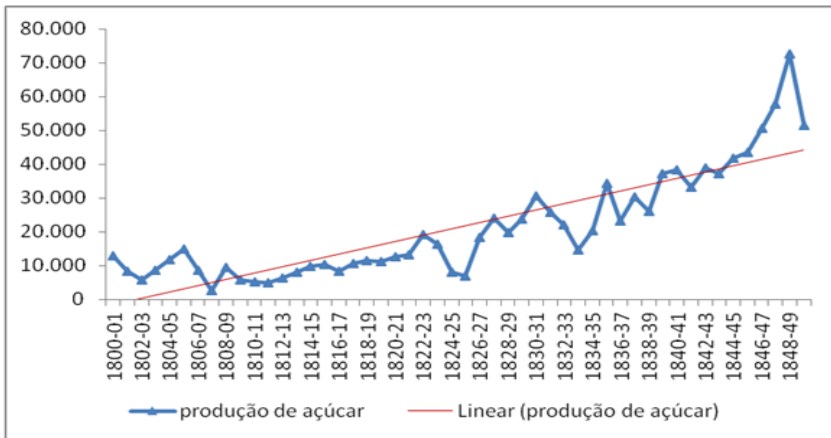
Por último, seria importante destacar que no período de vigência do tráfico no Brasil (1560-1856) desembarcaram aproximadamente 4 milhões e 800 mil africanos no país sendo que 2 milhões, ou 40%, desembarcaram no período de 1801 a 1850. Em Pernambuco acontece algo semelhante. O fato de o volume de importação de escravos ser bem mais expressivo no século XIX, comparativamente aos séculos anteriores, sugere que as atividades econômicas estavam aquecidas visto que o aumento no número de desembarcados não pode ser explicado pelo tráfico interno de escravos. Este último só ganha importância depois de 1870, como Slenes (1976) mostrou em sua tese.

De fato, a produção de açúcar estava aquecida e se expandiu durante a maior parte do século XIX. Segundo Luna e Klein:

<http://www.icmc.usp.br/ambiente/saocarlos/?historia/o-processo-de-abolicao-e-a-vinda-dos-imigrantesuropeus/lei-eusebio-de-queiroz>, consultado em 04.02.2011.

O fabuloso crescimento de Pernambuco no século XIX teve origem na revitalização da economia local ocorrida em fins do século XVIII. O trabalho da companhia monopolista pombalina na capitania fora eficaz, deixando-a em posição vantajosa para aproveitar o boom pós-1791 nos preços do açúcar. Expandiram-se os engenhos tanto nas áreas tradicionais como nas de fronteira; ao mesmo tempo, o tráfico de escravos intensificou-se, e a população cativa local aumentou para quase 100 mil pessoas na segunda década do século XIX. A produção de açúcar cresceu a cada década, e em meados do século Pernambuco já ultrapassava a Bahia. (Luna e Klein, 2010, p.100).

Gráfico 4 - Produção de açúcar em Pernambuco (em toneladas) por ano-safra e tendência linear (1800-1850)

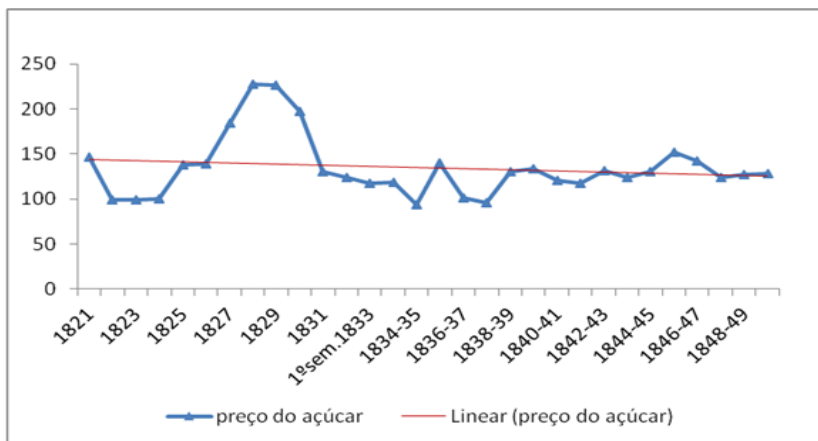


Fonte: Denslow Jr. (1974). Elaboração própria.

No século XIX, a produção de açúcar é crescente não só em Pernambuco, mas em todo o território nacional. Como afirmam os mesmos autores, em 1805 o Brasil era responsável por 15% da produção mundial de açúcar e essa commodity permaneceu até 1830 como a principal cultura de exportação brasileira em valor de produção. Nesse mesmo ano, o Brasil tornou-se o segundo maior

produtor da América (Luna e Klein, 2010, p.95). Com relação ao preço desse insumo agrícola, podemos verificar seu comportamento no Gráfico 5.

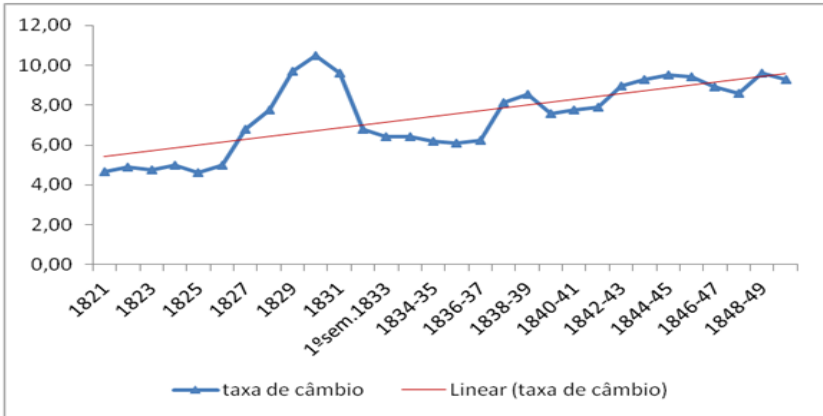
Gráfico 5. Preço de exportação do açúcar brasileiro (mil-réis/tonelada) e tendência linear, 1821 a 1850



Fonte: IBGE (1986). Elaboração própria.

Conforme a linha de tendência linear do Gráfico 5, o preço de exportação do açúcar brasileiro é suavemente decrescente no período destacado. Porém, a moeda nacional estava sofrendo depreciação como mostra o Gráfico 6. Dessa forma, pode-se supor que o câmbio depreciado justificaria a produção agrícola mesmo com os preços internacionais em queda.

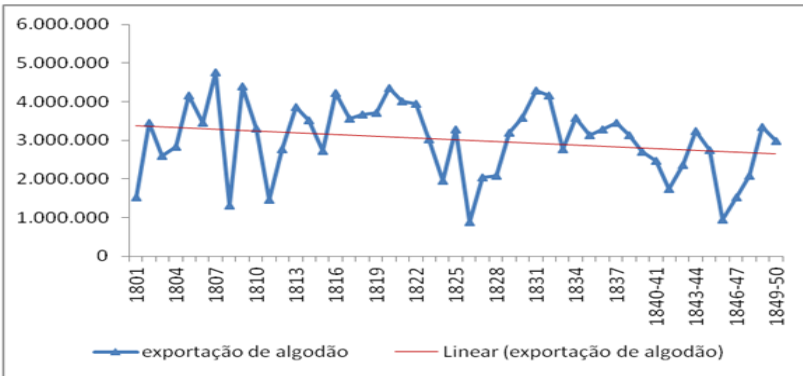
Gráfico 6. Taxa de câmbio média do comércio exterior (mil-réis/ £) e tendência linear, 1821 a 1850



Fonte: IBGE (1986). Elaboração própria.

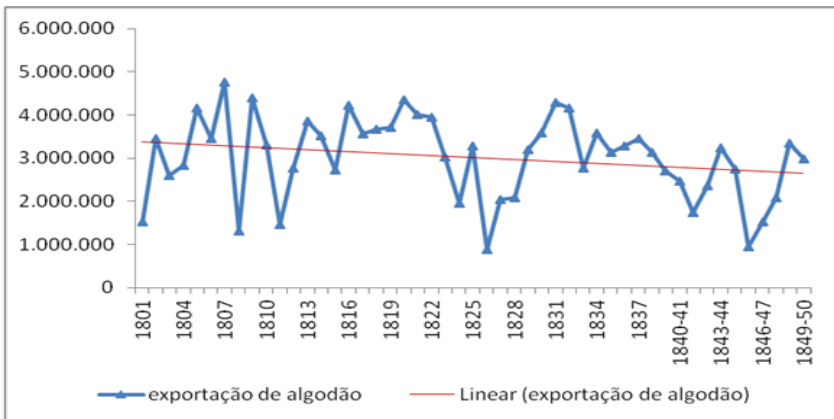
Sobre a produção de algodão que, segundo Andrade (1973, p.151) foi um dos principais produtos nordestinos e único que enfrentou a cana-de-açúcar com algum êxito na disputa às terras e aos braços, sua quantidade exportada pela alfândega de Pernambuco decresce de forma suave na primeira metade do século XIX, conforme a tendência linear do Gráfico 7. Já o preço de exportação do algodão brasileiro (mil-réis/tonelada) também apresenta tendência linear levemente decrescente, conforme a Gráfico 8. Mais uma vez, a taxa de câmbio ascendente parece ter justificado a produção do insumo, mesmo estando os preços internacionais em queda.

Gráfico 7. Quantidade exportada de algodão pela alfândega de Pernambuco, 1801 a 1850 (inclui a produção das províncias vizinhas)



Fontes: De 1801 a 1830 e 1840/41 a 1849/50: Soares (1977). De 1831 a 1839: dados interpolados proporcionalmente à variação das exportações totais de algodão do país retiradas de IBGE (1986).

Gráfico 8. Preço de exportação do algodão brasileiro (mil-réis/tonelada) e tendência linear, 1821 a 1850



Fonte: IBGE (1986). Elaboração própria.

Somando-se ao fato do número de escravos desembarcados em Pernambuco ser crescente na primeira metade do século XIX o

fato do preço dos cativos também sofrer crescimento neste período, concluímos que as atividades econômicas em Pernambuco estavam aquecidas. Conforme relatado acima, a produção de açúcar estava em vertiginosa ascensão, apesar dos preços dessa commodity apresentar leve declínio. A taxa de câmbio, por sua vez, foi crescente no período, o que encorajou as exportações desse produto agrícola. A produção de algodão, bem como seu preço no mercado internacional, também não apresenta queda brusca, sendo, inclusive, justificada pela desvalorização da moeda nacional. Todo o quadro macroeconômico, portanto, não condiz com a “etapa de dificuldades econômicas que se iniciara com a decadência do ouro” nem com a afirmação de que na primeira metade do século XIX “As províncias do norte- Bahia, Pernambuco e Maranhão- atravessaram uma etapa de sérias dificuldades econômicas(...) Na Bahia e em Pernambuco, e ainda mais no Maranhão, a renda per capita deve haver declinado substancialmente nesse período.” (FURTADO, 1959, p. 93 e 96).

A tese da estagnação econômica do país entre o fim da prosperidade da mineração, ao redor de 1770, e o início da fase de maior lucratividade da lavoura cafeeira, a partir de 1850 tem lugar de relevo no quadro geral da evolução da economia brasileira traçado por Furtado em sua obra intitulada Formação Econômica do Brasil. O autor baseou-se essencialmente em dados de exportação (disponíveis desde 1821) e, relativamente ao fluxo de tráfico negreiro, em apenas alguns dados e estimativas gerais, sem citar a fonte, para afirmar que o atraso relativo da economia brasileira em relação aos países mais desenvolvidos, no momento em que escrevia, tinha origem “não no ritmo de desenvolvimento dos últimos cem anos [ou seja, desde 1850], o qual parece haver sido razoavelmente intenso, mas no retrocesso ocorrido nos três quartos de século anteriores.” (p. 150). Porém, segundo Versiani,

Implícita nessa argumentação está a hipótese de que o crescimento da economia brasileira dependia, no período, basicamente da produção para exportação. O atraso relativo do Brasil decorreria de o País não ter conseguido “integrar-se nas correntes em expansão do comércio mundial durante [a] etapa de rápida transformação das estruturas econômicas dos países mais avançados” — ou seja, durante a Revolução Industrial (p. 150). Em contraste, os Estados Unidos haviam logrado tal integração, quando se tornaram grandes

fornecedores da matéria-prima fundamental do crescimento industrial inglês do período, o algodão. (VERSIANI, 2009, p. 15).

Além disso, o autor não teve acesso a estudos que mostrassem a importância das correntes de comércio interno para o escoamento da produção do país, como, por exemplo, Brown (1986), Barickman (1998), Libby (1997), que mostram tal dinâmica em Rio de Janeiro, Bahia e Minas Gerais respectivamente. Porém, é significativo que não existam estudos detalhando a dinâmica do mercado interno em Pernambuco nesse período e a inserção do imigrante africano nesse contexto. Essa é uma área ainda pouco explorada onde novas pesquisas poderão ampliar significativamente nosso entendimento da evolução da economia no século XIX nessa região. De tal ampliação resultará, possivelmente, uma diminuição da ênfase na atividade exportadora como o “centro dinâmico” da economia e um destaque maior dos agentes nacionais como dinamizadores da produtividade e da renda.

5. CONCLUSÃO

O objetivo do trabalho é apresentar a situação macroeconômica pernambucana a fim de se investigar a aplicabilidade, nessa região, da teoria da estagnação econômica presente em Furtado (1959). O volume da produção e exportação das principais commodities agrícolas, o volume de influxo da mão de obra para a região e a evolução da taxa de câmbio, são variáveis observadas para se chegar à conclusão de que a economia pernambucana, no século XIX, estava aquecida.

Investigando-se a evolução da quantidade média de escravos desembarcados por navio juntamente com a evolução na tonelagem média dos mesmos, concluiu-se que houve um aumento no tamanho dos navios e não uma diminuição, como apontado na literatura atual. Esse aumento no tamanho dos navios corrobora a ideia de que a demanda por mão de obra era crescente no período analisado, e, portanto, com a ideia de que a economia estava aquecida, pois só com o crescimento produtivo há necessidade de crescimento do insumo trabalho.

Com relação à média de escravos desembarcados por ano, estima-se que no século XIX essa média foi de 5 mil; comparativamente, nos séculos XVII e XVIII a média era de 2.500 e 3.300 desembarcados por ano, respectivamente. Além disso, 30% dos africanos que vieram de forma forçada para Pernambuco, nos quase 300 anos de vigência do tráfico,

chegaram no século XIX. As evidências tratadas neste trabalho apontam que volume mais expressivo do tráfico ocorreu na primeira metade do século XIX. Além disso, o preço dos escravos é crescente na primeira metade do século XIX, evidenciando uma valorização do insumo trabalho. Se este insumo produtivo estava sendo, crescentemente, demandado em Pernambuco, não podia essa mesma região se encontrar em estagnação econômica.

Por último, observa-se que a produção do açúcar e do algodão estava firme na primeira metade do século XIX. Isso também corrobora a tese de que as atividades econômicas estavam aquecidas e embasa os argumentos da rejeição da tese de que a estagnação econômica entre a decadência do ouro e a ascensão do café se aplica à economia pernambucana. Implícita na argumentação dessa tese está a hipótese de que o crescimento econômico dependia, basicamente, da integração regional ao comércio mundial. Sugiro que pesquisas futuras esclareçam quais eram e como funcionavam as correntes de comércio interno, que parecem ter contribuído, em parte, pela dinamização econômica e pelo aumento produtivo regional no século XIX.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, D. S. L. **O Comércio Transatlântico de Escravos: condução da mão de obra negra para Pernambuco entre os séculos XVI e XIX.** In: IV Conferência Internacional de História Econômica e VI Encontro de Pós-Graduação em História Econômica. São Paulo- SP. Sociedades escravistas e modernidade, 2012. Disponível em: http://cihe.fflch.usp.br/sites/cihe.fflch.usp.br/files/Debora_Albuquerque_e.pdf Acesso em ago/2014.

BARICKMAN, B. J. **A Bahian Counterpoint; Sugar, Tobacco, Cassava, and Slavery in the Recôncavo, 1780–1860.** Stanford: Stanford University Press, 1998.

BROWN, L. V. **Internal Commerce in a Colonial Economy: Rio de Janeiro and Its Hinterland, 1790-1822.** Ann Arbor: UMI, 1986.

CARVALHO, M. J. M. de. **Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo.** Recife, 1822-1850. 1 ed. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2002.

DENSLOW JR., David A. **Sugar Production in Cuba and Northwest Brazil, 1858-1908**. Dissertação de pós doutorado. Yale University, 1974 (p.8-10).

FLORENTINO, M. Em Costas Negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX). Rio de Janeiro: Cia. das Letras, 1997.

FURTADO, C. **Formação Econômica do Brasil**. 23 ed. São Paulo: Ed. Nacional, 1976 .

ALENCASTRO GRAÇA FILHO, A. A. **A Princesa do Oeste e o mito da decadência de Minas Gerais**: São João Del Rei (1831-1888). São Paulo: Annablume, São João Del Rei (MG): UFSJ, 2002.

LIBBY, D. C. Reconsidering Textile Production in Late Colonial Brazil: New Evidence from Minas Gerais. **Latin American Research Review**, n.1, 32: 88–108. 1997.

LUNA, F. V.; KLEIN, H. S. **Escravidão no Brasil**. São Paulo: EDUSP/Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010.

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

SILVA, D. B. D.; ELTIS, D. The Slave Trade to Pernambuco, 1561-1851. In: ELTIS, David e RICHARDSON, David (Ed.). **Extending the Frontiers**: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database. New Haven: Yale University Press, 2008.

SLENES, R. W. **The Demography and Economics of Brazilian Slavery**: 1850-1988. Dissertação de pós doutorado. Stanford University, 1976.

SOARES, S. F. **Notas Estatísticas sobre a Produção Agrícola e a Carestia dos Gêneros Alimentícios no Brasil**. Edição fac-similar. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1977. (Publicação original em 1860). (p. 266-67).

VERSIANI, F. R.; VERGOLINO, J. R. O. **Preços de Escravos em Pernambuco no século XIX**. Universidade de Brasília, Departamento de Economia. Texto para Discussão nº 252, 2002.

VERSIANI, F. R. Trabalho livre, trabalho escravo, trabalho excedente: mão-de-obra na Formação Econômica do Brasil. In: COELHO, Francisco. S; GRANZIERA, Rui G. (orgs.), **Celso Furtado e a Formação Econômica do Brasil**; Edição Comemorativa dos 50 Anos de Publicação (1959–2009). São Paulo: Ed. Atlas / Ordem dos Economistas do Brasil, 2009.

VERSIANI, F. R.; VERGOLINO, J. R. O. Posse de Escravos e Estrutura da Riqueza no Agreste e Sertão de Pernambuco, 1777-1887. **Estudos Econômicos**, n.2, 33: 353-393, 2003.

ZUBARAN, M. A. Escravidão e liberdade nas fronteiras do Rio Grande do Sul (1860-1880): o caso da Lei de 1831. **Estudos Ibero-Americanos**. PUCRS, v. XXXII, n. 2, 130:123-24, 2006.