

A PRODUÇÃO E A EXPORTAÇÃO DE COUROS ATANADOS NA CAPITANIA DO MARANHÃO NO PERÍODO DA COMPANHIA GERAL DE COMÉRCIO DO GRÃO-PARÁ E MARANHÃO (1750-1779)

 SAMIR LOLA ROLAND*
 UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
 SÃO LUIZ - MARANHÃO - BRASIL

RESUMO

Neste artigo, buscamos compreender, a partir do diálogo entre História e Economia, em que medida as reformas adotadas durante o reinado de D. José I teriam afetado a produção e a exportação de couro como um dos principais produtos enviados nos navios embarcados no porto de São Luís para Lisboa durante o funcionamento da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1779). As principais intervenções adotadas, como o aumento no número de fábricas, embarcações e de negociantes envolvidos, embora começassem a surtir efeito na década de 1760, só garantiram uma regularidade nas exportações de forma mais efetiva somente a partir da década de 1770. Além disso, houve oscilações na quantidade exportada e nos valores em réis obtidos com as vendas. Contudo, é inegável que a política econômica adotada pelas autoridades régias teria incentivado a produção dos couros, principalmente dos atanados, tornando-se o terceiro produto mais exportado pelo Maranhão, ao lado do arroz e do algodão durante o período.

Palavras-chave: Exportação; couros atanados; Companhia Geral de Comércio.

ABSTRACT

In this article, we seek to understand, based on the dialogue between History and Economics, to what extent the reforms adopted during the reign of King José I affected the production and export of leather as one of the main products shipped from the port of São Luís to Lisbon during the operation of the Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1779). The main interventions adopted, such as the increase in the number of factories, ships, and traders involved, although they began to take effect in the 1760s, only ensured regularity in exports more effectively from the 1770s onwards. In addition, there were fluctuations in the quantity exported and in the values in réis obtained from sales. However, it is undeniable that the economic policy adopted by the royal authorities encouraged the production of leather, especially tanned leather, which became the third most exported product from Maranhão, alongside rice and cotton during the period.

Keywords: Export; tanned leather; General Trade Company.

* Doutor em História (UFMA). E-mail: samirlola@gmail.com.

RESUMEN

En este artículo, buscamos comprender, a partir del diálogo entre Historia y Economía, en qué medida las reformas adoptadas durante el reinado de D. José I habrían afectado la producción y exportación del cuero como uno de los principales productos enviados en los barcos que zarpaban del puerto de São Luís hacia Lisboa durante el funcionamiento de la Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1779). Las principales intervenciones adoptadas, como el aumento del número de fábricas, embarcaciones y comerciantes involucrados, aunque comenzaron a surtir efecto en la década de 1760, solo garantizaron una regularidad en las exportaciones de manera más efectiva a partir de la década de 1770. Además, hubo fluctuaciones en la cantidad exportada y en los valores en réis obtenidos con las ventas. Sin embargo, es innegable que la política económica adoptada por las autoridades reales habría incentivado la producción de cueros, principalmente los curtidos, convirtiéndose en el tercer producto más exportado por Maranhão, junto con el arroz y el algodón durante ese período.

Palabras clave: Exportación; cueros curtidos; Companhia General de Comercio.

INTRODUÇÃO

Sebastião José de Carvalho e Melo, conhecido como Marquês de Pombal, ao assumir o governo como ministro do rei D. José I, em meados do século XVIII, teria implementado diversas reformas provavelmente inspiradas em ideias mercantilistas¹ e, pode-se dizer que, igualmente influenciadas pelo pensamento fisiocrático² na maneira de conduzir a economia na colônia. Dentre as medidas estavam: a expulsão dos jesuítas, a lei de liberdade dos índios, a introdução sistemática de escravos africanos, bem como a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Estas mudanças impactaram profundamente a economia

¹ Segundo Francisco Falcon, o mercantilismo como objeto de estudo não é algo novo, pelo contrário, já foi bastante explorado pela historiografia econômica. Para o autor, torna-se necessário situar que o comércio colonial integra o “antigo sistema colonial” – conceito postulado pelo historiador Fernando Novais –, que, por sua vez, está inserido no sistema mercantilista. Contudo, outros historiadores, como Braudel e Wallerstein, preferiram utilizar as noções de “Sistema mundial moderno” e “Economia Mundo”, capitalista europeia em funcionamento a partir do século XVI. FALCON, Francisco J. C. Comércio colonial e exclusivo metropolitano: questões recentes. In: SZMRECSANYI, Támas (org.). *História econômica do período colonial*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 2002. p. 248.

² Segundo José Luís Cardoso, o pensamento fisiocrático prevê basicamente que a riqueza de uma nação está atrelada à produção agrícola e no aumento de seus produtos. Nesse sentido, ver, por exemplo: CARDOSO, José Luís. *O pensamento econômico em Portugal nos finais do século XVIII*. 1780-1808. Lisboa: Editorial Estampa, 1989, p. 108-130.

do então Estado do Grão-Pará e Maranhão (Maranhão e Pará³), aumentando relativamente as saídas dos couros que eram extraídos dos sertões da capitania e exportados pelo porto de São Luís a partir da segunda metade do século XVIII, uma vez que houve oscilações nas exportações do gênero no decorrer dos anos até o encerramento das atividades da empresa monopolista no ano de 1779.

Contudo, cabe ressaltar que, para visualizarmos, de fato, os efeitos da criação e do funcionamento da Companhia de Comércio sobre a exportação dos couros, seria necessário realizarmos uma comparação com as exportações do produto durante a primeira metade do século XVIII, o que acaba dificultando alcançarmos uma conclusão, pois a maioria das remessas dos couros era realizada pelo porto da capitania do Pará. Embora não haja dúvidas, como veremos, de que a partir da década de 1760, deu-se início a uma regularidade maior das exportações realizadas, que se tornou mais intensa somente na década de 1770, propiciadas pelo aumento da produção e do número de embarcações disponíveis a partir desse período.

Neste artigo, estabelecemos um diálogo entre História e Economia para entendermos tanto as mudanças quanto as permanências econômicas⁴. Além disso, adotamos uma perspectiva que valoriza diferentes etapas de uma economia, entendendo-a como um processo desde a produção até a exportação do produto final, no caso, o couro⁵. Nesse sentido, analisaremos o contexto histórico no qual o comércio do couro das capitanias do Maranhão estava inserido, buscando entender num primeiro momento as condições em que esse comércio se encontrava antes da instalação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (CGGPM), no ano de 1755, quando era comum a defesa de um discurso de pobreza e ruína na qual a região supostamente se encontrava. Tal discurso funcionava como forma de reivindicar os investimentos que deveriam ser realizados, como a introdução da mão de obra africana e a

³ No Pará, entretanto, não houve incremento significativo na produção e exportação das chamadas drogas do sertão (cacau, cravo fino, cravo grosso e salsaparrilha), como se esperava, com a instalação e funcionamento da Companhia Geral de Comércio do Grão Pará e Maranhão. A esse respeito, ver: POMPEU, André José dos Santos. *As drogas do sertão e a Amazônia Colonial (1677-1777)*. Tese (Doutorado em História) – UFPA, Belém, 2021.

⁴ BRAUDEL, Fernand. *Escritos sobre História*. São Paulo: Perspectiva, 1993. pp. 115-117. BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo (séculos XV-XVIII)*. Trad. Telma Costa. São Paulo: Martins Fontes, 1993. p. 12.

⁵ TOPIK, Steven; MARICHAL, Carlos; FRANK, Zephyr. *From silver to cocaine: Latin American commodity chains and the building of the world economy. 1500-2000*. Duke University Press, 2006.

instalação de uma empresa monopolista com o intuito de intensificar as exportações dos produtos para o reino.

Num segundo momento, buscamos compreender a atuação da CGGPM,⁶ tentando perceber a sua relação com o negócio do couro, bem como a participação de Lourenço Belfort como um dos principais homens de negócios⁷ envolvidos na produção e fornecimento dos couros para a companhia. Nesse sentido, identificaremos ainda como política adotada para a dinamização da produção e exportação de atanados logo após a instalação da empresa monopolista, o aumento no número de fábricas e o envolvimento de outros negociantes na produção dos couros na capitania.

O DISCURSO DE RUÍNA DO ESTADO DO MARANHÃO E A INSTALAÇÃO DA COMPANHIA GERAL DE COMÉRCIO DO GRÃO-PARÁ E MARANHÃO

Nos anos 1950, Jerônimo de Viveiros destacou que o Maranhão vivia em uma “angustiosa situação de ruína” no período anterior à instalação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão. No que diz respeito ao comércio, segundo o autor, “durante toda a primeira metade do século XVIII, ele viveu estagnado, num atraso tão grande”,⁸ a tal ponto que o governador Francisco Xavier de Mendonça Furtado chegou a afirmar serem poucos os colonos que cultivavam algum gênero. A pouca inserção do Pará e Maranhão coloniais nos circuitos

⁶ Não é nosso objetivo aprofundar no entendimento de como funcionava administrativamente a CGCPM, estudos mais específicos sobre o tema já deram conta dessa questão. MARTINS, Diego de Cambraia. *A Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão e os grupos mercantis no Império português*. Tese (Doutorado em História) – USP, São Paulo, 2019. MATOS, Frederik Luiz Andrade de. *O comércio das “drogas do sertão” sob o monopólio da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)*. Tese (Doutorado em História) – UFPA, Belém, 2019.

⁷ Diferentemente de Antonio Carlos Jucá Sampaio, não foi possível identificar um grupo de comerciantes de forma homogênea, mas apenas indivíduos envolvidos em uma ou mais atividades econômicas distintas, sem necessariamente pertencer a uma identidade mais ampla. Talvez os comerciantes da praça de Lisboa que financiaram diretamente a CGGPM tivessem um reconhecimento de pertencer a um grupo mais organizado que se identificava como membros de uma elite mercantil ou comunidade, diferentemente do que teria ocorrido na capitania do Maranhão. SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. *Famílias e negócios: a formação da comunidade mercantil carioca na primeira metade do setecentos*. In: FRAGOSO, João Luís R.; ALMEIDA, Carla Maria C.; SAMPAIO, Antonio C. J. *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2007. p. 228.

⁸ VIVEIROS, Jerônimo de. *História do Comércio do Maranhão (1612-1895)*. São Luís: Lithograf, 1992, p. 64.

comerciais atlânticos levaria muitos autores a considerarem essa região como periférica.⁹ Outro autor clássico da historiografia que destacou o suposto “atraso” da economia do Estado do Grão-Pará e Maranhão foi Manuel Nunes Dias. Segundo o autor, a região “mostrava-se, ainda, organicamente incapaz de passar de uma economia rudimentar de subsistência para a de mercado internacional”. Uma vez que, segundo ele, “as capitanias do extremo norte do Brasil viviam abandonadas”.¹⁰

Segundo Rafael Chambouleyron, entretanto, não podemos ignorar os modos específicos do desenvolvimento econômico da Amazônia colonial mesmo no período anterior à CGGPM. Nesse sentido, segundo o autor, a partir de 1730, o Pará enviava de “seis a sete naus por ano – e, em alguns anos, como 1743 e 1750, um número consideravelmente maior – que, embora não significasse muito em comparação com outras conquistas, certamente representava um incremento se comparado ao século anterior”.¹¹ Dentre os produtos exportados estavam: o açúcar, o cacau, o cravo fino e grosso, a salsa, o café, anil e couros, cultivados e/ou coletados pelos lavradores.¹² Assim, autores destacam a necessidade de pensarmos “outras conexões econômicas que não apenas a do açúcar, ou, se preferimos, a da monocultura agroexportadora beneficiada pela mão de obra escravizada africana”.¹³ Nesse sentido, a partir dessa perspectiva, outras dinâmicas continentais, atlânticas e globais podem ser entendidas, que nos ajudam a

⁹ SIMONSEN, Roberto. *História Econômica do Brasil 1500-1820*. 4. ed. Brasília: Edições Senado Federal, 2005; PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. 2ª reimpressão. São Paulo: Companhia das Letras, 2011; FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1920; SCHWARTZ, Stuart. “O Brasil colonial c. 1580-1750: as grandes lavouras e as periferias”. In: BETHELL, Leslie (org.). *América Latina colonial*. 2ª ed. São Paulo: Edusp/Fundação Alexandre de Gusmão, 1998; ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

¹⁰ DIAS, Manuel Nunes. Fomento Ultramarino e mercantilismo: a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778). *Revista de História*. [s.l.], v. 32, n. 66, p. 359-428, 1966. p. 364-365.

¹¹ CHAMBOULEYRON. “Muita terra... sem comércio”. O Estado do Maranhão e as rotas atlânticas nos séculos XVII e XVIII. *Outros Tempos*, v. 8, n. 12, dez., 2011. p. 101.

¹² SOUZA JUNIOR, José Alves de. *Tramas do cotidiano: religião, política, guerra e negócios no Grão-Pará do Setecentos*. Belém: ed. Ufpa, 2012. p. 297.

¹³ CHAMBOULEYRON, Rafael; CARDOSO, Alírio. Economia da Amazônia Colonial: um balanço historiográfico. In: PESAVENTO, Fábio; LIMA, Fernando Carlos G. de Cerqueira (org.). *História econômica do Brasil: colônia*. Niterói: EDUF, 2022, p. 31.

explicar o desenvolvimento de outras atividades econômicas e de seu comércio, até então deixadas de lado pela historiografia.¹⁴

Muitos autores podem ter se deixado influenciar, em grande medida, pelo discurso de pobreza e ruína do então Estado do Grão-Pará e Maranhão, que era constantemente proferido pelas autoridades régias como justificativa para os investimentos que deveriam ser realizados na época, como a fundação da CGGPM. Em uma carta de Francisco Xavier de Mendonça Furtado a seu irmão Sebastião José de Carvalho e Melo, por exemplo, o governador apostava que a criação da Companhia de Comércio proporcionaria o restabelecimento deste “miserável Estado, e me persuado que este é um dos meios que se lhe pode aplicar para se conseguir aquele interessantíssimo fim”.¹⁵

Mesmo após a instalação da Companhia Geral, o discurso de pobreza e ruína teria continuado a ser evocado por alguns indivíduos, como o Bispo do Pará D. Fr. Miguel de Bulhões e Sousa, que, ao se comunicar com o então secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, Sebastião José de Carvalho e Melo, atribuía a “grande miséria” que padecia o Maranhão, mais relacionada a uma “causa ou vingança divina” do que necessariamente econômica, uma vez que segundo ele, “na realidade aquela capitania tem subsistência tão sólida que não só se podia sustentar a si, mas concorrer para a subsistência desta [capitania do Pará]”.¹⁶ Na posição de governador interino do Estado do Maranhão e Grão-Pará, Miguel Bulhões teria presenciado um clima de aprovação e alegria do povo com a criação da CGGPM, sendo que apenas os que poderiam se revoltar seriam os comissários volantes, mas até esses permaneceriam calados. No entanto, o governador Mendonça Furtado mostrava-se escandalizado com os padres jesuítas que se posicionavam contra o monopólio, com a alegação de que estaria prejudicando os interesses dos moradores menos abastados da capitania,

¹⁴ CHAMBOULEYRON, Rafael. O cravo do Maranhão» e a Amazônia global (séculos XVII-XVIII), *Revista de Indias*, LXXXII/285, Madrid, 2022. p. 130-131.

¹⁵ MENDONÇA, Marcos Carneiro de. (coord.). *A Amazônia na era pombalina*. Correspondência inédita do governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão Francisco Xavier de Mendonça Furtado. Tomo II. 2ª edição. São Paulo: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 2005, p. 122.

¹⁶ Ofício do Bispo do Pará, D. Fr. Miguel de Bulhões e Sousa, para o secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre a situação de crise econômica das capitanias do Pará, Maranhão e Piauí. AHU, Pará. 02/08/1755. Cx. 38, doc. 3565.

utilizando os padres Roque Hunderfundt e Aleixo Antônio do púlpito para se levantar contra a iniciativa, afirmando ser um “pecado mortal” se associar a tal empresa. O levante se somaria a outras iniciativas contrárias dos jesuítas, o que culminaria com a expulsão destes nos anos seguintes.¹⁷

Diversas cartas trocadas entre o governador Francisco Xavier de Mendonça Furtado e seu irmão, Sebastião José de Carvalho e Melo, demonstram que a criação da Companhia de Comércio era uma ideia que visava superar a suposta condição de ruína e pobreza em que vivia o Estado do Grão-Pará e Maranhão. O governador relatava novamente que dentre as diversas ideias para recuperar o Estado da ruína e da pobreza “nenhuma me pareceu melhor do que estabelecer aqui uma Companhia Geral de Comércio”.¹⁸ Nesse sentido, o governador, embora não tivesse recebido apoio financeiro inicialmente dos moradores, numa segunda tentativa, propôs novamente que “se achassem com algum tostão, com que entrar a fundar esta Companhia, e que dela lhes poderia resultar algum lucro, esperava que quisessem entrar cada um com o que pudesse, porque sua imitação entendia um tão importante negócio”.¹⁹

Devido às dificuldades em reunir capital, o convite teria se estendido ainda para “algumas pessoas da Praça de Lisboa para entrarem a engrossar a caixa da Companhia, para se fazer o negócio com mais vigor”.²⁰ A Companhia monopolista, como uma grande empresa comercial, seria “estabelecida com mil ações de cem mil-réis cada uma, ficando livre a cada pessoa o entrar com uma ou muitas ações, como mais conta lhe fizer”.²¹

No reino, a situação não era diferente. Segundo Jorge Miguel Pedreira, “a burguesia nacional, na primeira metade do século XVIII, era extremamente débil, mais do que em épocas anteriores, encontrando-se subjugada pelo peso das comunidades de mercadores estrangeiros, de que exclusivamente se compunha a grande burguesia de Lisboa e Porto”. Nesse sentido, foi a política do Marquês de Pombal que teria resistido aos ingleses, modernizando o Estado e promovendo o comércio e as manufaturas, pretendendo reforçar e engrandecer a burguesia,

¹⁷ MATOS, 2019. p. 144-145.

¹⁸ MENDONÇA, 2005. p. 68.

¹⁹ MENDONÇA, 2005. p. 70.

²⁰ MENDONÇA, 2005, p. 70.

²¹ MENDONÇA, 2005, p. 88.

tendo como principais objetivos “concentrar o comércio colonial em poucas mãos, limitar o tráfego das regiões mais importantes a um corpo de negociantes privilegiados, salvar o grande comércio das dificuldades da crise, reservando-lhe áreas geográficas e mercadorias”.²²

As ações promovidas pelo Marquês de Pombal, como a própria criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, vieram a fortalecer a classe dos grandes comerciantes, em detrimento do poderio de outras nações como a Inglaterra, como forma de superar a crise econômica em que Portugal se encontrava e, segundo Kenneth Maxwell, “competir efetivamente com o crédito estrangeiro em todas as áreas do comércio luso-brasileiro”.²³ Assim, com o discurso de promover o comércio e a agricultura entre a colônia e o reino, foi criada no dia 6 de junho de 1755 a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, a qual recebia determinados privilégios,

tanto fiscais quanto militares e judiciais, quais fossem o de dispor de dois navios da Armada Real para escolta, o de seus oficiais serem considerados como a serviço do rei, o de extrair das matas reais a madeira de que necessitava para a construção de suas embarcações, o de pagar direitos reduzidos por suas mercadorias que teriam prioridade de despacho nas alfândegas, o de ocupar por empréstimo edifícios públicos, o de foro especial para suas causas e o da dispensa de ascendência nobre a seus acionistas para a admissão nas ordens militares. O prazo de duração foi fixado em 20 anos e os seus lucros, na venda de mercadorias, em no máximo 45 por cento do custo.²⁴

Quanto ao monopólio na negociação dos produtos comercializáveis no Estado do Grão-Pará e Maranhão, obteve condições tanto para produzir, armazenar e transportar os gêneros para Lisboa, o que deveria ser investido em casas e armazéns para conservarem seus produtos, bem como a construção de embarcações para aumentar a frota para o reino.²⁵ Em um ofício do

²² PEDREIRA, Jorge Miguel Viana. *Os homens de negócio da praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822): diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social*. Tese (Doutorado em Sociologia) – Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 1995, p. 41-47.

²³ MAXWELL, Kenneth. *A devassa da devassa: a Inconfidência mineira, Brasil-Portugal, 1750-1808*. São Paulo: Paz e terra, 2005. p. 35.

²⁴ MEIRELES, Mário M. *História do Maranhão*. São Paulo: Editora Siciliano, 2001. p. 169.

²⁵ Instituição da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão. Lisboa: Oficina de Miguel Rodrigues, 1755.

governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, a Martinho de Melo e Castro, secretário de estado da Marinha e Ultramar, tratava-se sobre a necessidade da Companhia da construção de embarcações e armazém para o transporte e a conservação dos produtos que seriam comercializados com Lisboa. Nesse sentido, segundo o governador, “vai bastante adiantado o navio, que a Companhia mandou construir” e que “tinham comigo ajustado a principiarem logo um grande, e bem regulado Armazém, de que muito carecem, e para que eu já tinha projetado e mandado fazer a planta”.²⁶

A criação da Companhia Geral de Comércio teria se constituído como uma providência com o objetivo de aumentar e desenvolver o comércio entre a colônia e o reino. Nesse sentido, Raimundo José de Sousa Gaioso, em seu *Compêndio histórico-político dos princípios da lavoura do Maranhão*, publicado no início do século XIX, apresenta-nos uma descrição importante sobre o “progresso” da lavoura e do comércio na capitania do Maranhão. Segundo o autor, tal Companhia proporcionaria, segundo ele, “mil vantagens aos seus habitantes, que membros de uma colônia nascente, não tinham ainda as possibilidades necessárias para se abalancarem aos riscos do mar, nem sofrerem empates nas diferentes transações a que quisessem aplicar sua indústria”.²⁷ Pois, segundo Gaioso, as dificuldades que levaram à necessidade de uma Companhia no Maranhão eram que,

Não entra em questão quando um estado é fértil e abundante, e os negociantes ricos, não há precisão de estabelecer companhia de comércio, por ser lícito a cada um fazer o que poderia fazer essa mesma companhia. Conheço perfeitamente que um sistema de agricultura, uma fábrica, ou uma espécie de mecanismo, dificultosamente se conserva, e adquire perfeição, quando o seu inventor mereceu ser particularizado com um privilégio exclusivo; que destes princípios se deduz por uma boa lógica, que não pode ser útil ao Estado, conceder-se a um só homem o privilégio de prover ele só os efeitos da primeira necessidade, e indispensáveis para um estabelecimento

²⁶ Ofício do governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a construção de um armazém solicitado pelos administradores da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão na cidade de Santa Maria de Belém do Pará, com autorização da Junta Real do Comércio. AHU, Pará. 06/11/1773. Cx. 71, doc. 6064.

²⁷ GAIOSO, Raimundo José de Sousa. *Compêndio Histórico Político dos Princípios da Lavoura do Maranhão*. Rio de Janeiro: Editora Livros de Mundo Inteiro, 1970. p. 171-172.

importante, pois que quanto maior for o número dos vendedores, mais diminuto será o preço desses mesmos gêneros, e, portanto, não convém diminuí-la.²⁸

Desse modo, a Companhia de Comércio tinha como intuito reunir o capital de diversos comerciantes tanto do norte América portuguesa como de Lisboa, não ficando apenas sob a responsabilidade de alguns comerciantes, mas intensificando o comércio de exportação das capitanias do Maranhão e Pará, o que resultaria na diminuição do preço e na acessibilidade de diversos produtos devido à entrada de mais embarcações nos portos da região.

Contudo, segundo Antônio Carreira, ficaram de fora os comerciantes de médios recursos, que teriam se posicionado de forma contrária ao monopólio e à criação da Companhia, sob a alegação de que esta seria, na verdade, responsável pela ruína do Estado do Grão-Pará e Maranhão, pelo dano ao comércio, prejuízo à Coroa e além de não ser da vontade de Deus. Alegavam que muitos vassalos seriam arruinados com suas navegações perdidas, sendo reduzidos ao interesse particular, com o tráfico e mercancia suspensa. Tais comerciantes, o advogado que escrevera o documento e os deputados da Mesa do Comércio que contestavam o monopólio, teriam sido desterrados para diferentes terras, recebendo punição exemplar de Pombal. Após alguns meses, entretanto, foram perdoados pelo rei, mas somente após aprenderem as consequências de se rebelarem contra a Companhia.²⁹

Dentre as principais vantagens que a Companhia de Comércio veio proporcionar para a capitania do Maranhão, pode-se apontar a autonomia do seu porto marítimo. A esse respeito, Diego de Cambraia defende a hipótese de que, antes da Companhia Geral, as exportações maranhenses eram despachadas conjuntamente com as paraenses do porto de Belém, o que dificulta precisarmos quanto era exportado pela capitania do Maranhão durante a primeira metade do século XVIII.³⁰ Na documentação da época, fica evidente a adoção desta prática pelas autoridades régias e negociantes da capitania. Em 15 de agosto de 1750, por exemplo, os

²⁸ GAIOSO, 1970, p. 174-175.

²⁹ CARREIRA, Antônio. *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão*. (volume 1 – O comércio monopolista Portugal -África – Brasil na segunda metade do século XVIII). São Paulo: Editora Nacional, 1988. p. 54-55.

³⁰ MARTINS, 2019. p. 54-55.

juízes e oficiais da Câmara da cidade de São Luís enviaram uma carta ao rei D. José relatando que havia,

sessenta anos, pouco mais ou menos, que deste porto partiam três ou quatro navios carregados com efeitos desta terra para Lisboa, e começando neste tempo a haver efeitos para embarcar e na cidade do Pará começaram também os navios a ir desta para aquela cidade acabar de abarrotar, e com esta rota fizeram com que a nossa navegação, que antes era a mais breve e segura do Brasil, fosse a mais arriscada e dilatada, e por consequência, podendo esta terra estar a mais adiantada em efeitos de culturas e manufaturas, veio a ser a mais atrasada.³¹

De acordo com os juízes e oficiais da Câmara da cidade de São Luís, um dos principais motivos para o prejuízo do comércio do Maranhão era que os produtos da capitania eram enviados primeiro para Belém, antes de serem embarcados para Lisboa, o que causava perdas de mercadorias e desvalorização da carga, o que diminuía os preços e os lucros obtidos pelos comerciantes, além da demora no tempo de viagem e das dificuldades de navegação em uma rota que dava acesso ao porto do Pará, resultando em alguns casos, em naufrágio de embarcações, como a de Lourenço Belfort que teria perdido, na época, segundo as autoridades,

a maior parte da dita sola no naufrágio que houve na entrada do Pará, e com esta perda ficaria de todo desanimado se não lhe acudíssemos, dando-lhe paragem conveniente nesta cidade onde tem feito tanto gasto nas obras da dita fábrica que dificultosamente a largará por não perder tudo. Esta já tem chegado à última perfeição de atanado, como se pode ver se for servido levar a salvamento a frota presente.³²

No ano seguinte, requeria finalmente o governador Luís Vasconcelos Lobo ao rei D. José, que a frota enviada do Maranhão para Lisboa fosse separada de Belém, pois segundo ele,

³¹ Carta dos juízes e oficiais da Câmara da cidade de São Luís do Maranhão para o rei D. José, sobre a introdução de moeda no Maranhão e os seus convenientes para a capitania. Informam sobre a falta de escravos. Solicitam ao monarca a separação da capitania do Pará do Maranhão, formando duas capitanias, devido a decadência deste Estado. AHU, Maranhão. 15/08/1750. Cx. 32, doc. 3230.

³² Carta dos juízes e oficiais da Câmara da cidade de São Luís do Maranhão para o rei D. José, sobre a introdução de moeda no Maranhão e os seus convenientes para a capitania. Informam sobre a falta de escravos. Solicitam ao monarca a separação da capitania do Pará do Maranhão, formando duas capitanias, devido a decadência deste Estado. AHU, Maranhão. 15/08/1750. Cx. 32, doc. 3230.

por essa razão, “todo o povo” e os “negociantes” se achavam na pobreza e “consternação”, “o que tem desanimado todos os plantadores porque os capitães dos navios que vão para o Pará não lhes passam conhecimento das suas cargas, e os deixam em terra no Pará tanto que têm carga naquela cidade”. Alegava os perigos da navegação para o porto do Pará e as vantagens da segurança do porto de São Luís e do fácil acesso a Lisboa. Em requerimento ao provedor e deputados da mesa do comércio, os comissários e capitães dos navios requeriam ao rei “conceder-lhe[s] a graça de poder mandar duas vezes a cada ano à cidade de São Luís do Maranhão a conduzir as madeiras e os couros da sua fábrica”. Além disso, o governador ressaltava a fertilidade da terra na produção de “algodão, muito arroz, anil, sola, e couros em cabelo, baunilhas” e “madeiras”.³³

No que diz respeito à produção econômica antes da instalação da Companhia de Comércio, segundo Cambraia, em meados do século XVIII, contou-se com a iniciativa de alguns homens de negócio em pedir licença para estabelecer “um curtume para meios de sola e outros tipos de couro; pretendia também realizar testes para tingimento das peles”.³⁴ O autor identificou “a sociedade entre José Bernardes e Lourenço Belfort, que atuavam no cultivo e beneficiamento do arroz, extração de anil e estavam envolvidos com a produção de gado e couro”.³⁵

Ariadne Ketini Costa, por sua vez, confirma a participação de Lourenço Belfort no comércio de diversos gêneros. Segundo a autora, a transferência de Belfort “para o Maranhão pode ser explicada pelo interesse tácito no comércio de especiarias” e “no estabelecimento de uma conexão comercial respaldada pela manufatura dos produtos em ascensão no mercado internacional – como o algodão, o anil e o couro”, sendo responsável pela inserção do Maranhão no comércio do couro desde a primeira metade do século XVIII,³⁶ razão pela qual teria sido

³³ Carta do governador Luís de Vasconcelos Lobo ao rei D. José, em resposta a provisão régia, dando conta do estado de decadência da capitania, em especial no que toca ao comércio, apesar das grandes potencialidades que esta capitania oferecia. AHU, Maranhão. 27/09/1751. Cx. 32, doc. 3278.

³⁴ MARTINS, 2019, p. 54-55.

³⁵ MARTINS, 2019, p. 54-55.

³⁶ Cf. COSTA, Ariadne Ketini. *Uma ‘casa’ Irlandesa no Maranhão: estudo da trajetória da família Belfort, 1736-1808*. Niterói: UFF (Dissertação de Mestrado em História), 2013. p. 80-81.

elogiado pelas autoridades da época como sendo um dos que primeiro introduziu os curtumes de sola e por inventar os engenhos de descascar arroz na região.³⁷

Lourenço Belfort estaria envolvido com o negócio do couro desde pelo menos 1742, ou antes, quando se encontram registros de suas fábricas de sola e de couros que detinham a capacidade para curtir cerca de 8 mil solas por ano, com qualidade igual à das peças que eram vendidas pelos estrangeiros.³⁸ Localizada na cidade de São Luís do Maranhão,³⁹ uma das fábricas ou a fábrica de sola de Lourenço Belfort, serviu como ponto de referência para um pedido de chãos na cidade de Custódio de Sousa Ramos, no ano de 1757, que relatava que suas terras estavam situadas próximas a “umas paredes velhas fronteiras ao sul e à fábrica de sola do capitão Lourenço Belfort (...)”.⁴⁰ Infelizmente, não temos fontes primárias suficientes que nos permitam visualizar a dimensão da produção de couros pelas fábricas de Lourenço Belfort, mas tudo indica que era a mais produtiva e importante da capitania do Maranhão, não apenas em termos de quantidade de couro que produzia, mas também de qualidade, razão pela qual se tornou alvo de críticas de outros comerciantes que igualmente objetivavam lucrar com esse empreendimento.

Dada a quantidade de couros atanados na capitania, segundo Antonio Carrera, havia uma preocupação cada vez mais crescente com relação à qualidade deste gênero de exportação.

³⁷ Alex Silva de Moura, ao estudar o beneficiamento do couro e seus agentes na capitania de Pernambuco no período de 1710-1760, procurou perceber como os indivíduos envolvidos encaravam essa atividade. Em sua análise, identificou que “raro foram os casos de sujeitos dedicados exclusivamente ao beneficiamento coureiro”, sendo que “apenas 13 sujeitos dedicavam exclusivamente ao beneficiamento, exatos 16,25 % do total”. Desta forma, podemos dizer que o segmento social envolvido no beneficiamento do couro, não apenas em Pernambuco, mas também no Maranhão, como é o caso de Lourenço Belfort, exercia atividades econômicas bastante diversificadas, muito para além do beneficiamento do couro. MOURA, Alex Silva de. *O beneficiamento do couro e seus agentes na capitania de Pernambuco (1710-1760)*. Dissertação (Mestrado em História) – UFPE, Recife, 2014. p. 37.

³⁸ COSTA, 2013. p. 78.

³⁹ O autor anônimo, provavelmente João Pereira Caldas, relatou em seu roteiro que a extração dos couros que abasteciam as fábricas de São Luís derivava dos sertões da capitania – e, embora não tenha sido mencionado em sua descrição, podemos incluir o Piauí. Em determinada ocasião, dá a entender que o governador teria presenciado ou tinha conhecimento sobre carregamentos de couros da Freguesia de Pastos Bons, que seriam transportados até São Luís por via fluvial pelo rio Itapecuru. ANÔNIMO. “Roteiro do Maranhão a Goyaz pela capitania do Piauí”. *Revista IHGB*, Rio de Janeiro, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, tomo 62, parte I, 1900. p. 67.

⁴⁰ Arquivo Público do Maranhão. Câmara Municipal de São Luís. Registro Geral (1710-1890). Livro de Registro Geral da Câmara de São Luís (1753-1759). Registro de uma carta de data de uns chãos que os oficiais da Câmara concederam a Custódio de Sousa Ramos. São Luís. 31/12/1756. fls.255v-257.

Havia o pensamento de que era preciso que se apurassem e fabricassem o de melhor qualidade, pondo-se nos “atanados diferentes marcas, para que a má qualidade de uns não faça perder a reputação dos outros e em todos cresça a ambição útil de fabricar melhor”.⁴¹ Além do mais, o governador João de Abreu Castelo Branco, em determinada ocasião, teria proibido o embarque de couros em cabelo nos navios que se dirigiam a Lisboa, sendo a obrigatoriedade que fossem destinados à fábrica de Belfort, para evitar que “alguns homens pobres estavam causando inconvenientes, destruindo currais, roubando e matando gado para retirar seus couros e vendê-los para os mercadores comissários”.⁴²

Para Roger Dezuni, a atitude do governador gerou posicionamentos contrários à proibição da exportação de couros em cabelo, uma vez que alguns comerciantes alegaram que a qualidade do couro produzido por Belfort era inferior comparado ao produto do estrangeiro e, por essa razão, sugeriram a criação de outras fábricas de sola.⁴³ O governador, entretanto, defendia a concessão de privilégios aos grupos locais como forma de cooptação e “controle desses grupos contra aqueles que prejudicavam o exclusivo metropolitano”.⁴⁴

Logo após a criação da CGGPM, Lourenço Belfort foi cogitado e escolhido para ser um dos administradores da Companhia no Maranhão, sendo visto como a pessoa ideal para ocupar aquele quadro, como destacava o governador do Estado do Maranhão e Pará, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, ao marquês de Pombal, pois segundo ele, o

⁴¹ CARREIRA, 1988. p. 248.

⁴² Cf. COSTA, 2013. p. 67.

⁴³ A Fábrica de sola de Lourenço Belfort provavelmente era uma das maiores existentes no norte da América portuguesa, mas não era a única. Embora não seja possível, pelas dificuldades e pelas lacunas da documentação, identificar a quantidade de fábricas de sola no Maranhão, algumas concessões de chãos na cidade de São Luís, permitem-nos localizar terras sendo concedidas próximas a outras fábricas de sola existentes na capitania, como é o caso da data de Simão Soares Grillo concedida no chão junto de uma Fábrica de Sola de um proprietário não identificado. Arquivo Público do Maranhão. Câmara Municipal de São Luís. Registro Geral (1710-1890). Livro de Registro Geral da Câmara de São Luís (1753-1759). Registro de uma carta de data e reforma dela de sete braças e meia de chãos concedidas a Simão Soares Grillo desta cidade. São Luís. 25/01/1755. fls. 76-78. Outra fábrica de sola na capitania do Maranhão localiza-se pelas partes do Icatú e pertencia a Thomas da Silva que, segundo o governador Fernando da Costa Ataíde e Teive, teria servido como soldado no Reino de Angola. Arquivo Público do Pará. Correspondências de diversos com o governo (1765-1770). Códice 161. Folha 47.

⁴⁴ DEZUANI, Roger Neves. *Exploração colonial e interesses metropolitanos no Maranhão na segunda metade do século XVIII*. Dissertação (Mestrado em História) – USP, São Paulo, 2022. p. 92-93.

Irlandês chamado Lourenço Belfort, que não lhe falta juízo e inteligência no negócio está ocupado em uma grande fábrica de sola que tem outros negócios e algum projeto que tenho visto seu sobre novos estabelecimentos (...) tende para o monopólio, e para seu proveito particular, com que a vista disto ponderará Vossa Excelência, se será útil empregá-lo nesta administração: dizem-me algumas pessoas verdadeiras, que é de boas contas, e que as sabe fazer, e talvez que, vendo-se empregado neste negócio público, e tão arreigado, perca as esperanças as largas vistas, que tinha de estabelecer os seus monopólios e sirva bem à Companhia.⁴⁵

Desse modo, com o intuito de cooptar indivíduos preparados e capacitados para o novo estabelecimento da Companhia de Comércio, o governador Mendonça Furtado via em Lourenço Belfort a pessoa mais adequada para contribuir com os negócios a serem implementados pela Companhia devido ao próprio investimento que ele detinha em diversos ramos e atividades econômicas com fábricas instaladas e capital financeiro suficiente para o desenvolvimento do ramo do comércio exportador.

Alguns anos após a criação da Companhia e escolha dos seus administradores, o ouvidor-geral e conservador da Junta da Administração da empresa monopolista, Francisco Martins da Silva, enviava uma missiva ao rei D. José, dando conta de uma devassa dos administradores Francisco Pereira e Vicente da Costa, tendo como pauta principal a extinção do monopólio da fábrica de atanados de Lourenço Belfort e o fornecimento de couros curtidos atanados e solas para a Companhia, o que, segundo eles, era prejudicial ao interesse comum e do povo, devendo os administradores receber da “mão de Lourenço Belfort os atanados da sua fábrica por bilhete tanto da quantidade como da qualidade” que deveria ser recebida pela Companhia.⁴⁶

⁴⁵ Ofício do governador e capitão-general do Estado do Maranhão e Pará, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, para o secretário de Estado dos Negócios estrangeiros e da guerra, Sebastião José de Carvalho e Melo, indicando as pessoas que julga capazes para servirem na administração da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. AHU, Pará. 14/11/1755. Cx. 39, doc. 3678.

⁴⁶ Carta do ouvidor-geral e conservador da Junta da Administração da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, Francisco Martins da Silva, para o rei D. José, sobre a devassa tirada aos administradores daquela Companhia. AHU, Maranhão. 08/12/1760. cx. 40, doc. 3900.

Dez anos depois, o próprio Lourenço Belfort apareceu em uma carta direcionada a Paulo Jorge, cobrando os couros que havia vendido para a Companhia, mais especificamente os valores de 1.500 atanados que teria fornecido naquele ano. Na ocasião, Belfort reclamava da “grande demora da arrecadação do seu produto, o que me causa um notável prejuízo, porque o meu negócio é tão somente com o da minha fábrica, o que não consigo se não com dinheiro”.⁴⁷ Desse modo, enquanto o principal fornecedor de couros para a Companhia de Comércio, Belfort se utilizava da sua importância nesse ramo, inclusive para receber valores de dívidas da venda de seus produtos para a empresa monopolista.

Contudo, embora a existência de outros fabricantes de couros atanados e solas fosse uma realidade, dada a existência de fábricas em outras localidades da capitania, infelizmente, não temos informações suficientes sobre a participação de outros sujeitos e seus envolvimento na fabricação e fornecimento de couros, para além do irlandês que aparece na documentação. Provavelmente, isso deve-se ao fato de ele ter tido, por determinado período, o monopólio régio tanto da produção quanto do fornecimento de couros para a CGGPM. A esse respeito, autores como Antonia Mota destacam que o irlandês Belfort detinha o monopólio régio sobre o curtimento de, em cada ano, até “oito mil meios de sola” ainda que a terra não produzisse essa quantidade de couro. Ainda segundo a autora, os moradores teriam ficado revoltados com a obrigatoriedade de todos os couros terem que passar pela fábrica de Belfort, o que motivou ações no Senado da Câmara na tentativa de revogar esta medida, dirigindo-se ao rei⁴⁸.

Após a criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, o governador do Maranhão, Gonçalo Pereira Lobato e Sousa, em missiva enviada a Sebastião José de Carvalho e Melo, secretário de estado dos negócios do reino, tratava sobre a possibilidade do envio de carnes e atanados para o reino e a intensificação da atividade comercial na capitania. Na prática, Vasco Lourenço Velozo e Lourenço Belfort deveriam “negociar carnes de [sal]moura e atanados para o consumo dessa Corte, e virem dela navios pela Costa da África com escravos

⁴⁷ Carta de Lourenço Belfort para Paulo George, sobre as cobranças de dívidas da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. AHU, Maranhão. 20/08/1770. Cx. 44, doc. 4338.

⁴⁸ MOTA, Antonia da Silva. *A dinâmica colonial portuguesa e as redes de poder local na capitania do Maranhão*. Tese (Doutorado em História) – UFPE, Recife, 2007. p. 21.

para o custo daqueles gêneros”.⁴⁹ A ideia era dar início à dinamização da economia da capitania do Maranhão, ofertando “barris de carne e atoados”, que eram os produtos encontrados nos sertões da capitania do Maranhão e Piauí, mas que, até então, eram pouco comercializados no âmbito externo, limitando-se apenas ao âmbito interno da região norte da América portuguesa.

Podemos dizer que, de certa forma, o comércio de couro e carne estava atrelado e um interferia no outro, sendo uma preocupação das autoridades régias na época. Contudo, desses produtos citados, a carne seca e/ou salgada parece ter sido uma ideia inicial, que não se concretizou, ficando restrita à sua comercialização apenas entre os diferentes centros urbanos como São Luís e Salvador. Já com relação ao couro atoadado, este teria se firmado como um produto de exportação, sendo frequentemente presente nos mapas de exportação da segunda metade do século XVIII.

O LUGAR DO MARANHÃO NO COMÉRCIO DE EXPORTAÇÃO DO COURO ATOADOS

Por um longo tempo, a historiografia viu a pecuária apenas como uma atividade subsidiária ou secundária, responsável pela ocupação econômica do território e a formação de um mercado interno e de abastecimento das zonas litorâneas, sem qualquer relevância para o mercado internacional quando comparada a outros produtos como o açúcar e o ouro, que eram as atividades econômicas consideradas as mais importantes durante o período colonial.⁵⁰ Nesse sentido, esses autores teriam subestimado a participação de capitanias como Maranhão e Piauí, como zonas criatórias envolvidas não apenas com a produção de um dos principais subprodutos dos gados, caso do couro, mas também com a exportação desse gênero pelo Porto de São Luís a partir de meados do século XVIII, o que possibilitou o desenvolvimento e a integração econômica da região.

⁴⁹ Ofício do governador e capitão-general do Maranhão, Gonçalo Pereira Lobato e Sousa, para o secretário de estado dos Negócios do Reino, Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre a necessidade dos preços dos escravos serem enviados aos caixas pelos diretores da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, em virtude dos altos preços praticados. Trata, ainda, do envio de carnes e atoados para o Reino e o consequente aumento da atividade comercial nesta capitania. AHU, Maranhão. 22/10/1755. Cx. 36, doc. 3595.

⁵⁰ Nesse sentido, ver por exemplo: SIMONSEN, 2005. PRADO JÚNIOR, 2011. FURTADO, 1920. SCHWARTZ, 1998. RUSSELL-WOOD, 1998.

Assim sendo, procuramos entender a posição do couro no comércio de exportação do Maranhão em comparação com outros produtos importantes, como o algodão e o arroz, durante o período pombalino. Para tanto, fizemos um levantamento da quantidade de algodão, arroz e couro e os valores que eram obtidos com as remessas que eram enviadas pelas embarcações que carregavam no porto de São Luís e davam entrada no reino de Portugal.⁵¹ Embora os dados sejam fragmentados, tentamos reconstituir informações relevantes como o preço de cada produto obtido em sua origem, na colônia, com o intuito de entender qual produto era mais lucrativo, bem como compreender a sua importância no comércio de exportação estabelecido pela capitania do Maranhão, no contexto específico após a instalação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, em 1755.

Desde os estudos clássicos, já se apontava a predominância do arroz e do algodão nos cálculos da exportação maranhense para o reino. Apesar da dificuldade em reunir as informações sobre a exportação dos produtos maranhenses, parece não ter ficado dúvida por parte da historiografia sobre quais eram os principais produtos exportados pela capitania do Maranhão. É possível perceber que gêneros como o arroz e o algodão já se destacavam mesmo em dados bastante fragmentados, como os apresentados por Cesar Marques em sua obra clássica *Dicionário histórico e geográfico da Província do Maranhão*, justamente pela diferença na quantidade exportada e nos lucros obtidos com a venda desses produtos.⁵²

A exportação desses produtos começou a se tornar uma atividade mais frequente a partir, sobretudo, da década de 1760, como efeito da instalação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão na capitania.⁵³ De fato, a partir desse momento, aumentaram gradualmente o número de embarcações que vinham buscar os produtos no porto da capitania do Maranhão,

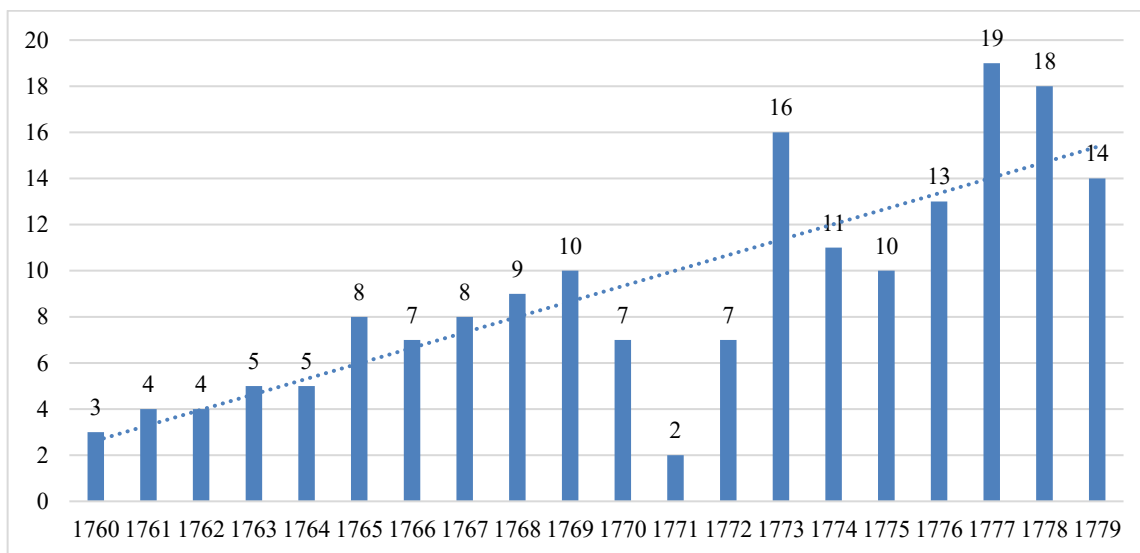
⁵¹ Victor Hugo Abril destaca que os portos, desde o início da colonização, se configuraram como eixos centrais para o comércio entre a metrópole e sua colônia. Segundo o autor, “são nos portos que as frotas e comboios de naus, barcas, bergantins, brigues, caravelas, corvetas, escunas, galeões, patachos, lanchas, sumacas, entre outros, aportavam para trazer produtos, correspondências do centro decisório de poder em Lisboa, como levavam ao reino respostas de pareceres, direitos régios, fazendas, entre outras coisas. Serviam como controle e fiscalização do que entra e do que sai nessa sociedade colonial”. ABRIL, Victor Hugo. *Governança no Ultramar: conflitos e descaminhos no Rio de Janeiro (c. 1700-c.1750)*. Jundiaí: Paco Editorial, 2018. p. 139.

⁵² MARQUES, César Augusto. *Dicionário Histórico-Geográfico da Província do Maranhão*. São Luís: Cia. Editora Fon-Fon e Seleta Rio, 1970. p. 207.

⁵³ MEIRELES, Mário M. *História do Maranhão* (3ª edição). São Paulo: Editora Siciliano, 2001. p. 170.

incrementando-se significativamente somente a partir da década de 1770, como podemos verificar no gráfico abaixo.

Gráfico 1 – Quantidade de embarcações que partiam de São Luís para Lisboa (1760-1779)⁵⁴



Esse aumento significativo do número de embarcações e consequentemente nos valores de exportação levou autores como Celso Furtado a alegar que o Maranhão teria presenciado um momento de efetiva prosperidade no último quartel do século XVIII, com um aumento significativo na produção e exportação do algodão e do arroz no contexto da Guerra da Independência das colônias inglesas da América do Norte, quando a capitania teria ficado sem concorrentes para competir no mercado internacional.⁵⁵

⁵⁴ AHU, MA. Cx. 32, doc. 3235; Cx. 38, doc. 3777. Cx. 42, doc. 4153; doc. 4168; Cx. 43, doc. 4256; doc. 4266; 4283; Cx. 44, doc. 4354; Cx. 45, doc. 4398; doc. 4460; doc. 4467. Cx. 46, doc. 4540; doc. 4543; doc. 4478; doc. 4489; doc. 4495; doc. 4551. Cx. 47, doc. 4566; doc. 4571; doc. 4582; doc. 4585; doc. 4588; doc. 4591; doc. 4595; doc. 4610; doc. 4613; doc. 4621; doc. 4637. Cx. 48, doc. 4671. Cx. 49, doc. 4768. Cx. 50, doc. 4874; doc. 4883; doc. 4900; doc. 4906; doc. 4907; doc. 4908; doc. 4909; doc. 4914; Cx. 51, doc. 4921; doc. 4922; doc. 4927; doc. 4928; doc. 4938; doc. 4939; doc. 4979. Cx. 52, doc. 4985; doc. 4994; doc. 5004; doc. 5015; doc. 5018; doc. 5024. Cx. 53, doc. 5043; doc. 5049; doc. 5050; doc. 5059; doc. 5070; doc. 5073; doc. 5074. doc. 5075. Cx. 54, doc. 5097; doc. 5103; doc. 5105; doc. 5108; doc. 5113; doc. 5114; doc. 5133; doc. 5135. Cx. 55, doc. 5143; doc. 5151; doc. 5153. APEP, códices 120, 161 e 203.

⁵⁵ FURTADO, 2007. p. 139-140.

Ao consultarmos os mapas de exportação encontrados em sua maioria no Arquivo Histórico Ultramarino e alguns no Arquivo Público do Estado do Pará, percebemos que os produtos carregados nas principais frotas e embarcações que partiam para o reino, no período de 1750 a 1779, eram bastante diversificados, como podemos verificar no quadro a seguir conforme a regularidade nas exportações.⁵⁶

Quadro 1 – Tipo de gênero e quantidade exportada de São Luís para Lisboa (1750-1779)⁵⁷

Produtos	Quantidade
Algodão em rama	343.043 arrobas
Arroz	755.043 arrobas
Atanados	259.785 unidades
Couro em cabelo	55.469 unidades
Cacau	88.601 arrobas
Gengibre	2.232.758 arráteis
Meios de sola	8.584 unidades
Café	5.666 arrobas
Copaíba	173 barris, 39 frasqueiras e 349 quartilhos
Paus de madeira para navio	2.597 unidades
Tartaruga	2.037 libras
Cera	362 arrobas
Anil	123 arrobas
Goma	907 arrobas
Açúcar	4.800 arrobas
Vaqueta	2.105 unidades

⁵⁶ Trabalhamos basicamente com dois tipos de mapas de exportação: 1) mapas de carga. 2) mapas de frota. Enquanto o primeiro continha o registro individual das embarcações, o segundo registrava várias embarcações no mesmo documento. MARTINS, Diego de Cambraia; MELO, Felipe de Souza. Os mapas de exportações como fonte de pesquisa (segunda metade do século XVIII e início do século XIX). *História e Economia*, v. 22, 2019. p. 87. Contudo, a maioria dos mapas de exportações consultados registrava as frotas, apenas dois mapas da década de 1750, registravam as embarcações individuais. A partir da década de 1760, quando aumentaram o número de embarcações que partiam para o reino, os registros passaram a ocorrer com mais frequência e ser mais completos.

⁵⁷ AHU, MA. Cx. 32, doc. 3235; Cx. 38, doc. 3777. Cx. 42, doc. 4153; doc. 4168; Cx. 43, doc. 4256; doc. 4266; 4283; Cx. 44, doc. 4354; Cx. 45, doc. 4398; doc. 4460; doc. 4467. Cx. 46, doc. 4540; doc. 4543; doc. 4478; doc. 4489; doc. 4495; doc. 4551. Cx. 47, doc. 4566; doc. 4571; doc. 4582; doc. 4585; doc. 4588; doc. 4591; doc. 4595; doc. 4610; doc. 4613; doc. 4621; doc. 4637. Cx. 48, doc. 4671. Cx. 49, doc. 4768. Cx. 50, doc. 4874; doc. 4883; doc. 4900; doc. 4906; doc. 4907; doc. 4908; doc. 4909; doc. 4914; Cx. 51, doc. 4921; doc. 4922; doc. 4927; doc. 4928; doc. 4938; doc. 4939; doc. 4979. Cx. 52, doc. 4985; doc. 4994; doc. 5004; doc. 5015; doc. 5018; doc. 5024. Cx. 53, doc. 5043; doc. 5049; doc. 5050; doc. 5059; doc. 5070; doc. 5073; doc. 5074. doc. 5075. Cx. 54, doc. 5097; doc. 5103; doc. 5105; doc. 5108; doc. 5113; doc. 5114; doc. 5133; doc. 5135. Cx. 55, doc. 5143; doc. 5151; doc. 5153. APEP, códices 120, 161 e 203.

Produtos	Quantidade
Salsa	2.015 arrobas
Tapioca	2 barris e 255 alqueires
Aguardente	2 toneis e 34 pipas
Toros de pau	398 unidades
Varas de parreira	1.864 unidades
Cravo, cravo fino e cravo grosso	7.334, 625 arrobas, 2201 arrobas
Tintas	236 barris
Jutaicica	97.200 arrobas
Baunilha	355
Tabaco	3.681
Urucu	22 arrobas
Quina	250 arrobas
Mel	76 barris
Arroz com casca	190 alqueires
Cubo encapado	1
Paneiro	1
Caixotes	2
Frasqueira	1
Toros de madeira fina	138 unidades
Anel fino	25
Seda em rama	4
Âmbar	398
Lonas de algodão	23
Sebo em pau	7.328
Cera em pau	4.3911
Velas de sebo	5.350
Canafístula	32 arrobas
Carne seca	3.844

Desses produtos, os que tiveram frequência nas exportações foram: o algodão, arroz, atanados, cacau, gengibre, meios de sola, couro em cabelo, copaíba, café, paus de madeira para navio, cera, tartaruga, anil e goma, principalmente os três primeiros que alcançaram significativas somas com as suas transações comerciais, como veremos mais adiante. Os demais produtos, como vaqueta, açúcar, salsa, cravo fino, cravo grosso, tabaco, urucu, quina, mel, tapioca, aguardente, toros de pau, cubo encapado, paneiro, caixotes, frasqueira, varas de parreira, toros de madeira fina, anel fino, seda em rama, jutaicica, sebo em pão, cera em pão,

velas de sebo, tintas, canafístula, baunilha, arrobas de carne seca âmbar, foram exportados apenas em dois ou um apenas ano, não apresentando regularidade nas exportações realizadas do porto de São Luís para Lisboa.

De todo modo, podemos constatar uma diversificação dos gêneros exportados pela capitania do Maranhão na segunda metade do século XVIII. Nesse sentido, José Jobson Arruda, ao analisar o rol das frotas de Pernambuco e Rio de Janeiro, destacou que, a partir da segunda metade do século XVIII, com a política pombalina, a tendência foi de diversificação dos produtos coloniais exportados, saltando de 35 produtos para 126 até o final do século XVIII, o que significou uma ruptura com o monopólio do açúcar e a preponderância do ouro. No entanto, segundo o autor, apenas 13 produtos dos 126 representavam 83,2% do valor total das exportações por ordem de importância: “açúcar branco, algodão, açúcar mascavado, couros secos, arroz, tabaco, cacau, café, vaquetas, aguardente, couros salgados, meios de sola e atados”.⁵⁸

No Maranhão, entretanto, dos mais exportados, merecem atenção pela sua importância para a capitania apenas os três primeiros produtos. A importância dos couros atados, do arroz e do algodão estava em serem os mais lucrativos não apenas para os cofres régios, mas também para os negociantes envolvidos, o que levou a um maior investimento na sua produção e ao consequente aumento na disponibilidade desses produtos na capitania, notadamente após a instalação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão.

A criação da CGGPM, segundo José Jobson Arruda, “aproximava os espaços coloniais e metropolitanos”, o estímulo à agricultura e à pecuária pela política pombalina, proporcionaria diversos “produtos para a reexportação do Reino “açúcar,⁵⁹ cacau e tabaco), alimentos para a

⁵⁸ ARRUDA, José Jobson. A economia brasileira no fim da época colonial: a diversificação da produção, o ganho de monopólio e a falsa euforia do Maranhão. *Revista de História*, São Paulo, n. 119, p. 3-21, 1988. p. 3-4.

⁵⁹ Segundo Antonio Carlos Jucá Sampaio, em que pese a importância de produtos como o açúcar para a economia colonial, notadamente na primeira metade do século XVII, não podemos considerá-lo como “produto rei”, por onde gravitavam todas as outras atividades econômicas consideradas subsidiárias, mas devemos pensar em uma interdependência com relação a todos os outros produtos, pois a sociedade colonial apresentava diversas necessidades que não se resumiam apenas o açúcar. SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. Fluxos e refluxos mercantis: centros, periferias e diversidade regional. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Brasil Colonial, volume 2 (ca. 1580-ca.1720)*. 4ª edição. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2020. p. 390.

população metropolitana (arroz) e matérias-primas para a manufatura (algodão e couros)”,⁶⁰ o que tornava o caminho rumo à industrialização uma possibilidade efetiva. Cabe ressaltar, entretanto, que esse contexto de dinamização econômica com a diversificação dos produtos exportados coincide com uma queda da produção aurífera e uma maneira de compensar a sua progressiva ausência e atingir outros patamares econômicos.⁶¹ Contudo, segundo Antonio Carlos Jucá de Sampaio, embora a performance dos produtos mais lucrativos como o açúcar e o ouro não tenha sido “brilhante” a partir de meados do século XVIII, isto não indica a existência “de qualquer crise mais grave”. Tal afirmação permite, segundo o autor, desmistificarmos a visão do período pombalino como marcado por uma crise, no qual as ações da política de Pombal seriam uma reação a uma conjuntura negativa.⁶²

Embora a CGGPM tenha sido instalada desde o ano de 1755, seus efeitos nos cálculos das exportações se intensificaram com a exportação dos produtos mais lucrativos, como o arroz e o algodão, somente a partir da década de 1760 e 1770. Nesse contexto, no Maranhão, por exemplo, ganhariam destaque nas exportações o arroz, o algodão e o couro, como podemos verificar na Tabela 1.

⁶⁰ ARRUDA, José Jobson de Andrade. O algodão brasileiro na época da Revolução Industrial. *Am. Lat. Hist. Econ.*, mai.- ago., ano 23, n. 2, 2016. p. 181.

⁶¹ SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. A curva do tempo: as transformações na economia e na sociedade do Estado do Brasil no século XVIII. in: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Brasil Colonial, volume 3 (ca. 1720—ca. 1821)*. (4ª edição). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2019. p.327.

⁶² SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. A economia do império português no período pombalino. In: FALCON, Francisco; RODRIGUES, Claudia (org.). *A “Época Pombalina” no mundo luso-brasileiro*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2015. p. 37. Sobre a tese de crise na economia na América portuguesa, mais precisamente da queda da produção do açúcar e ouro, ver: RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e monopólio no Nordeste brasileiro: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759-1780)*. São Paulo: Hucitec, 2004.

Tabela 1 – Quantidade e valores dos principais produtos exportados pela capitania do Maranhão⁶³

Ano	Atanados (unidades)	Valor atanados (réis)	Algodão (arrobas)	Valor algodão (réis)	Arroz (arrobas)	Valor arroz (réis)
1758	2.865	—	—	—	—	—
1762	10.988	7.691.600	1.444	5.776.000	—	—
1766	25.696	17.987.200	11.217	44.868.000	—	—
1768	21.866	15.306.200	23.810	87.811.280	22.915	10.495.070
1769	23.944	16.760.800	25.470	93.933.360	555	254.190
1770	18.187	12.730.900	15.540	57.311.520	52.324	23.964.392
1771	2.613	1.829.100	6.871	25.340.248	71.4601	32.728.680
1772	18.233	12.763.100	176.334	65.030.504	16.69431	7.645.852
1773	20.903	14.623.100	4.076.031	150.322.880	57.473	26.322.634
1774	17.399	12.179.300	2.098.016	77.374.240	50.8649	23.295.712
1775	13.251	9.275.700	2.406.922	88.766.472	52.79531	24.180.110
1776	10.036	7.025.200	255.146	94.095.632	76.15813	34.880.364
1777	25.694	17.985.800	40.492	149.334.496	144.847	66.339.926
1778	29.315	20.520.500	3.804.530	140.309.960	129.03372	59.097.114
1779	18.795	13.156.500	3.853.719	142.124.456	79.92525	36.605.650
Total	259.785	179.835.000	343.043	1.222.399.048	755.043	345.809.694

Como podemos constatar nos dados apresentados acima, a produção e os valores alcançados com a exportação do algodão, no período elencado, eram significativamente elevados, ocupando o primeiro lugar no cômputo das exportações. O algodão era o produto

⁶³ AHU, MA. Cx. 32, doc. 3235; Cx. 38, doc. 3777. Cx. 42, doc. 4153; doc. 4168; Cx. 43, doc. 4256; doc. 4266; 4283; Cx. 44, doc. 4354; Cx. 45, doc. 4398; doc. 4460; doc. 4467. Cx. 46, doc. 4540; doc. 4543; doc. 4478; doc. 4489; doc. 4495; doc. 4551. Cx. 47, doc. 4566; doc. 4571; doc. 4582; doc. 4585; doc. 4588; doc. 4591; doc. 4595; doc. 4610; doc. 4613; doc. 4621; doc. 4637. Cx. 48, doc. 4671. Cx. 49, doc. 4768. Cx. 50, doc. 4874; doc. 4883; doc. 4900; doc. 4906; doc. 4907; doc. 4908; doc. 4909; doc. 4914; Cx. 51, doc. 4921; doc. 4922; doc. 4927; doc. 4928; doc. 4938; doc. 4939; doc. 4979. Cx. 52, doc. 4985; doc. 4994; doc. 5004; doc. 5015; doc. 5018; doc. 5024. Cx. 53, doc. 5043; doc. 5049; doc. 5050; doc. 5059; doc. 5070; doc. 5073; doc. 5074. doc. 5075. Cx. 54, doc. 5097; doc. 5103; doc. 5105; doc. 5108; doc. 5113; doc. 5114; doc. 5133; doc. 5135. Cx. 55, doc. 5143; doc. 5151; doc. 5153. APEP, códices 120, 161 e 203.

mais valorizado na capitania do Maranhão,⁶⁴ com preço em média de 3.688 réis⁶⁵ a arroba, quando comparamos com outros produtos como o arroz que custava 458 réis⁶⁶ a arroba e os couros atanados, que valiam 700 réis a unidade.⁶⁷ Em seguida, com quase o dobro dos valores de exportação, o arroz ocupava o segundo lugar e os couros atanados o terceiro lugar nas exportações. Apesar da diferença de preço do arroz e dos couros atanados – embora fossem produtos com valores mais baixos – em relação ao algodão, isso não significou uma dinamização ou maior investimento apenas em um único produto considerado mais importante.

Segundo Antonio Carrera, entre os anos de 1758 e 1779, foram exportados 303.149 couros atanados, meios de sola e couros em cabelo do Maranhão para Lisboa. Contudo, ao analisarmos a contagem apenas de atanados, consideramos o equivalente a 259.785 couros. Estes números significam uma produção de couros atanados muito maior do que foi previsto pelo autor para este período. Considerando que, como não conseguimos encontrar os números da exportação dos anos de 1759, 1760, 1761, 1763, 1764, 1765, 1767, o valor total da nossa

⁶⁴ Diversos documentos revelam o interesse do governador Joaquim de Melo e Póvoas com relação à cultura do algodão, reconhecendo a importância do desenvolvimento dessa cultura na capitania. Melo e Póvoas demonstrava a preocupação com a quantidade de algodão exportado, que deveria superar as exportações do ano anterior. *APEP*. Códice 161. folhas 127-128. Carta do governador da capitania do Maranhão, Joaquim de Melo e Póvoas, para o rei D. José, remetendo o mapa da carga dos quatro navios da frota que vão partir do porto do Maranhão. AHU, Maranhão. 18/09/1766. Cx. 42, doc. 4168. Ofício do governador da capitania do Maranhão, Joaquim de Melo e Póvoas, para o governador do Estado do Grão-Pará e Maranhão. Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo o mapa da carga da corveta São Francisco Xavier, da galera São Sebastião, e da corveta Nossa Senhora das Necessidades. AHU, Maranhão. 22/06/1766. Cx. 42, doc. 4153.

⁶⁵ Calculamos o preço médio do algodão em rama com base em uma tabela elaborada por Antonio Carreira sobre a exportação do produto durante o intervalo de 1758 e 1778, considerando o custo médio do produto em sua origem. CARREIRA, Antonio. *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão*. Volume 2: Documentos. São Paulo: Editora Nacional, 1988. p. 225.

⁶⁶ Enquanto Marília Santos contabilizou 450 réis a arroba de arroz exportada pelo Pará na década de 1770, Diego de Cambraia, por sua vez, chegou ao preço médio de 458 réis a arroba exportada pela capitania do Maranhão entre os anos de 1767 e 1781. Nesse sentido, valemo-nos deste último preço para elaborarmos nosso cálculo. Contudo, é importante ressaltar que os valores apresentados têm como objetivo se aproximar do panorama geral das exportações e não chegar a valores exatos, tendo em vista as dificuldades relacionadas às variações constantes dos preços dos produtos no mercado colonial e internacional. SANTOS, Marília Cunha Imbiriba dos. *Família, trajetórias e Inquisição: mobilidade Social na Amazônia Colonial* (c. 1672- c.1805). Tese (Doutorado em História) – Universidade de Lisboa, Lisboa, 2020. p. 77. MARTINS, 2019. p. 73.

⁶⁷ Sobre os preços dos couros, verificar as pautas dos couros no Brasil. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Alfândegas de Lisboa, Alfândega Grande do Açúcar, liv. 627. Folha 2.

contagem teria sido mais elevado, o que nos permite entender a dimensão da exportação de couros atanados pela capitania do Maranhão durante o período da Companhia de Comércio⁶⁸.

Vale ressaltar, entretanto, que a agricultura tanto do arroz quanto do algodão exigia muitos esforços e investimentos das autoridades régias e negociantes envolvidos para obterem maiores resultados, diferentemente da pecuária que necessitava de menos escravos e lidava melhor com os períodos de estiagem. Além disso, o gado servia como seu próprio transporte, vencendo as distâncias e chegando nas principais feiras da época, onde era vendido. Em que pese a importância da agricultura para o setor de exportação colonial, não podemos subestimar a participação da pecuária por meio do couro, que era um dos produtos de maior demanda depois do algodão e do arroz. Ao analisarmos os dados sobre o algodão e o arroz, podemos perceber que o crescimento do algodão no decorrer das décadas foi significativo, perdendo apenas para o arroz, como um dos principais produtos em alta, principalmente a partir da década de 1770.

A elevação da exportação de gêneros como o arroz, algodão e os couros deveu-se significativamente ao aumento em sua produção, contudo, a falta de embarcações para transportar o gênero parece ter sido um dos principais obstáculos para o crescimento das exportações, pois o produto no armazém estava sujeito a perder a sua qualidade ou até mesmo a estragar na espera por navios que transportassem até o porto de Lisboa⁶⁹. Nesse sentido, em 1776, o governador Joaquim de Melo e Póvoas chegou a fazer reclamações ao secretário da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, para que se enviasse mais navios que transportassem os gêneros que se encontravam no armazém, a saber: 20 mil arrobas de arroz, 12 mil atanados e três mil couros em cabelo.⁷⁰

⁶⁸ CARREIRA, 1988. p. 228.

⁶⁹ Ofício do governador e capitão-general do Maranhão e Piauí, Joaquim de Melo e Póvoas, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, a remeter o mapa dos produtos exportados para Lisboa no ano de 1777; referências à cultura do arroz. AHU, Maranhão. 22/04/1777. Cx. 51, doc. 4938. Ofício do governador e capitão-general do Maranhão e Piauí, Joaquim de Melo e Póvoas, para o secretário de estado dos negócios do reino, marquês de Pombal, Sebastião José de Carvalho e Melo, a remeter o mapa dos produtos exportados para Lisboa no ano de 1777; referências à cultura do arroz. AHU, Maranhão. 22/04/1777. Cx. 51, doc. 4939.

⁷⁰ Ofício do governador Joaquim de Melo e Póvoas para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a remessa do mapa dos efeitos exportados da capitania para o Reino naquele ano e da

Embora autores já tenham constatado a importância do algodão e do arroz para o comércio exportador maranhense, pouco se sabe sobre a posição do couro e as características desse comércio. Jeronimo de Viveiros, por exemplo, afirma que o couro foi outro produto que teve sua exportação aumentada pela Companhia de Comércio, entretanto, o autor analisa apenas as couramas ou “peles”, como foi citado; ocorre que a exportação desse couro teria sido inconstante devido a “repetidos alvarás e cartas régias, ora delimitando, ora suspendendo mesmo a exportação do couro”.⁷¹ Desse modo, essa proibição teria afetado mais exatamente a exportação de couramas e couros em cabelo, justamente como forma de incentivo para os comerciantes investirem na produção e exportação do couro atanado, que agregava muito mais valor do que os demais couros devido à qualidade do processo de curtimento.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste artigo, foi possível compreender que a instalação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão proporcionou diversas vantagens para o Maranhão, como a autonomia do seu porto marítimo e o aumento significativo do número de embarcações encarregadas de transportar os gêneros produzidos na capitania para o reino, porém tais medidas embora comesçassem a surtir efeito na década de 1760, só se tornaram mais efetivas, resultando numa regularidade das exportações somente a partir da década de 1770. No que se refere aos couros, a política econômica adotada pelas autoridades régias seria no sentido de investir na produção com o aumento do número de fábricas. Num primeiro momento, a adoção do monopólio da produção dos couros por Lourenço Belfort proporcionou uma produção e exportação em larga escala para o reino. Alguns anos depois, entretanto, buscou-se a participação de outros negociantes que ficassem encarregados da exportação do produto para Lisboa, ampliando este negócio.

grande quantidade de arroz, atanados e couros em cabelo existentes nos armazéns da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. AHU, Maranhão. 03/05/1776. Cx. 50, doc. 4883. Verificar também: Ofício do governador Joaquim de Melo e Póvoas para o secretário de estado da marinha e ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre o aumento do preço do algodão e remetendo o mapa da carga de vários navios. AHU, Maranhão. 27/09/1776. Cx. 50, doc. 4900.

⁷¹ VIVEIROS, 1992. p. 77.

Por outro lado, as autoridades régias da capitania do Maranhão teriam adotado uma política econômica de incentivo à produção e exportação dos couros atanados e das solas, proibindo a extração e venda dos couros em cabelo, bem como elevando os preços dos gêneros. Tal política teria sido responsável por elevar os couros atanados ao terceiro lugar como mercadoria mais exportada do Maranhão para Lisboa durante o período pombalino, perdendo apenas para o arroz e o algodão como gêneros que estiveram ligados ao setor de agroexportação e atrelados ao mercado internacional.

Desse modo, demonstramos a importância da exportação dos couros e a inserção da produção dos sertões do Maranhão e Piauí no mercado internacional, sendo o Porto de São Luís um dos principais exportadores do gênero para Lisboa. No que se refere ao comércio coureiro, cabe ressaltar que a Companhia intensificou a industrialização do gênero no Maranhão, pois se, na década de 1750, os couros em cabelo eram um dos principais tipos de couros exportados, na década seguinte, os couros atanados ganhariam expressão com o aumento no número das fábricas de curtir couros na capitania.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FONTES

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (AHU). Avulsos (Maranhão). AHU, MA. Cx. 32, doc. 3230; Cx. 32, doc. 3278; Cx. 36, doc. 3595; Cx. 40, doc. 3900; Cx. 42, doc. 4153; doc. 4168; Cx. 44, doc. 4338; Cx. 50, doc. 4883; doc. 4900; Cx. 51, doc. 4938; doc. 4939.

Avulsos (Maranhão) – Mapas de exportação. AHU, MA. Cx. 32, doc. 3235; Cx. 38, doc. 3777; Cx. 42, doc. 4153; doc. 4168; Cx. 43, doc. 4256; doc. 4266; doc. 4283; Cx. 44, doc. 4354; Cx. 45, doc. 4398; doc. 4460; doc. 4467; Cx. 46, doc. 4478; doc. 4489; doc. 4495; doc. 4540; doc. 4543; doc. 4551; Cx. 47, doc. 4566; doc. 4571; doc. 4582; doc. 4585; doc. 4588; doc. 4591; doc. 4595; doc. 4610; doc. 4613; doc. 4621; doc. 4637; Cx. 48, doc. 4671; Cx. 49, doc. 4768; Cx. 50, doc. 4874; doc. 4883; doc. 4900; doc. 4906; doc. 4907; doc. 4908; doc. 4909; doc. 4914; Cx. 51, doc. 4921; doc. 4922; doc. 4927; doc. 4928; doc. 4938; doc. 4939; doc. 4979; Cx. 52, doc. 4985; doc. 4994; doc. 5004; doc. 5015; doc. 5018; doc. 5024; Cx. 53, doc. 5043; doc. 5049; doc. 5050; doc. 5059; doc. 5070; doc. 5073; doc. 5074; doc. 5075; Cx. 54, doc. 5097; doc. 5103; doc. 5105; doc. 5108; doc. 5113; doc. 5114; doc. 5133; doc. 5135; Cx. 55, doc. 5143; doc. 5151; doc. 5153.

Avulsos (Pará). AHU, PA. Cx. 38, doc. 3565; Cx. 39, doc. 3678; Cx. 71, doc. 6064.

ARQUIVO PÚBLICO DO MARANHÃO (APEM). Câmara Municipal de São Luís. Registro Geral (1710–1890). Livro de Registro Geral da Câmara de São Luís (1753–1759). São Luís, fl. 76–78; fl. 255v–257.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PARÁ (APEP). Códices 120; 161; 203.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO (ANTT). Alfândegas de Lisboa. Alfândega Grande do Açúcar, liv. 627, fl. 2.

OBRAS GERAIS

ABRIL, Victor Hugo. *Governança no ultramar: conflitos e descaminhos no Rio de Janeiro (c. 1700–c. 1750)*. Jundiaí: Paco Editorial, 2018.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ANÔNIMO. “Roteiro do Maranhão a Goyaz pela capitania do Piauí”. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, tomo 62, parte I, 1900.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. “O algodão brasileiro na época da Revolução Industrial”. *América Latina en la Historia Económica*, ano 23, n. 2, maio-ago. 2016.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. “A economia brasileira no fim da época colonial: a diversificação da produção, o ganho de monopólio e a falsa euforia do Maranhão”. *Revista de História*, São Paulo, n. 119, p. 3-21, 1988.

BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo (séculos XV-XVIII)*. Tradução de Telma Costa. São Paulo: Martins Fontes, 1993.

BRAUDEL, Fernand. *Escritos sobre história*. São Paulo: Perspectiva, 1993.

CARDOSO, José Luís. *O pensamento econômico em Portugal nos finais do século XVIII (1780-1808)*. Lisboa: Editorial Estampa, 1989.

CARREIRA, Antônio. *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão. v. 1: o comércio monopolista Portugal-África-Brasil na segunda metade do século XVIII*. São Paulo: Editora Nacional, 1988.

CARREIRA, Antônio. *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão. v. 2: documentos*. São Paulo: Editora Nacional, 1988.

CHAMBOULEYRON, Rafael. “Muita terra... sem comércio: o Estado do Maranhão e as rotas atlânticas nos séculos XVII e XVIII”. *Outros Tempos*, v. 8, n. 12, dez. 2011.

CHAMBOULEYRON, Rafael; CARDOSO, José Luís. “Economia da Amazônia colonial: um balanço historiográfico”. In: PESAVENTO, Fábio; LIMA, Fernando Carlos G. de Cerqueira (org.). *História econômica do Brasil: colônia*. Niterói: EDUF, 2022.

CHAMBOULEYRON, Rafael. “O ‘cravo do Maranhão’ e a Amazônia global (séculos XVII-XVIII)”. *Revista de Indias*, v. LXXXII, n. 285, Madrid, 2022.

DEZUANI, Roger Neves. *Exploração colonial e interesses metropolitanos no Maranhão na segunda metade do século XVIII*. São Paulo: USP, 2022. Dissertação (Mestrado em História).

DIAS, Manuel Nunes. “Fomento ultramarino e mercantilismo: a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)”. *Revista de História*, v. 32, n. 66, p. 359-428, 1966.

FALCON, Francisco J. C. “Comércio colonial e exclusivo metropolitano: questões recentes”. In: SZMRECSANYI, Tamas (org.). *História econômica do período colonial*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 2002.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2000.

GAIOSO, Raimundo José de Sousa. *Compêndio histórico-político dos princípios da lavoura do Maranhão*. Rio de Janeiro: Livros do Mundo Inteiro, 1970.

Instituição da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão. Lisboa: Oficina de Miguel Rodrigues, 1755.

MARQUES, César Augusto. *Dicionário histórico-geográfico da província do Maranhão*. São Luís: Cia. Editora Fon-Fon e Seleta Rio, 1970.

MARTINS, Diego de Cambraia; MELO, Felipe de Souza. “Os mapas de exportações como fonte de pesquisa (segunda metade do século XVIII e início do século XIX)”. *História e Economia*, v. 22, 2019.

MARTINS, Diego de Cambraia. *A Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão e os grupos mercantis no império português*. São Paulo: USP, 2019. Tese (Doutorado em História).

MATOS, Frederik Luiz Andrade de. *O comércio das ‘drogas do sertão’ sob o monopólio da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)*. Belém: UFPA, 2019. Tese (Doutorado em História).

MAXWELL, Kenneth. *A devassa da devassa: a Inconfidência mineira, Brasil-Portugal, 1750-1808*. São Paulo: Paz e Terra, 2005.

MEIRELES, Mário M. *História do Maranhão*. 3. ed. São Paulo: Siciliano, 2001.

MENDONÇA, Marcos Carneiro de (coord.). *A Amazônia na era pombalina: correspondência inédita do governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão Francisco Xavier de Mendonça Furtado*. Tomo II. 2. ed. São Paulo: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 2005.

MOTA, Antonia da Silva. *A dinâmica colonial portuguesa e as redes de poder local na capitania do Maranhão*. Recife: UFPE, 2007. Tese (Doutorado em História).

MOURA, Alex Silva de. *O beneficiamento do couro e seus agentes na capitania de Pernambuco (1710-1760)*. Recife: UFPE, 2014. Dissertação (Mestrado em História).

PEDREIRA, Jorge Miguel Viana. *Os homens de negócio da praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822): diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, 1995. Tese (Doutorado em Sociologia).

PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

POMPEU, André José dos Santos. *As drogas do sertão e a Amazônia colonial (1677-1777)*. Belém: UFPA, 2021. Tese (Doutorado em História).

RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e monopólio no Nordeste brasileiro: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759-1780)*. São Paulo: Hucitec, 2004.

SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. “Famílias e negócios: a formação da comunidade mercantil carioca na primeira metade do setecentos”. In: FRAGOSO, João Luís; ALMEIDA, Carla Maria C.; SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. “Fluxos e refluxos mercantis: centros, periferias e diversidade regional”. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima (org.). *O Brasil colonial*. v. 2. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2020.

SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. “A curva do tempo: as transformações na economia e na sociedade do Estado do Brasil no século XVIII”. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima (org.). *O Brasil colonial*. v. 3. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2019.

SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. “A economia do império português no período pombalino”. In: FALCON, Francisco; RODRIGUES, Claudia (org.). *A ‘época pombalina’ no mundo luso-brasileiro*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2015.

SANTOS, Marília Cunha Imbiriba dos. *Família, trajetórias e Inquisição: mobilidade social na Amazônia colonial (c. 1672–c. 1805)*. Lisboa: Universidade de Lisboa, 2020. Tese (Doutorado em História).

SCHWARTZ, Stuart. “O Brasil colonial c. 1580-1750: as grandes lavouras e as periferias”. In: BETHELL, Leslie (org.). *América Latina colonial*. 2. ed. São Paulo: Edusp; Fundação Alexandre de Gusmão, 1998.

SIMONSEN, Roberto. *História econômica do Brasil (1500-1820)*. 4. ed. Brasília: Senado Federal, 2005.

SOUZA JUNIOR, José Alves de. *Tramas do cotidiano: religião, política, guerra e negócios no Grão-Pará do setecentos*. Belém: Ed. UFPA, 2012.

TOPIK, Steven; MARICHAL, Carlos; FRANK, Zephyr. *From silver to cocaine: Latin American commodity chains and the building of the world economy (1500-2000)*. Durham: Duke University Press, 2006.

VIVEIROS, Jerônimo de. *História do comércio do Maranhão (1612-1895)*. São Luís: Lithograf, 1992.

Recebido em: 25/07/2025 - Aprovado em: 10/02/2026.