

**XIII Congresso Brasileiro de História Econômica e  
14ª Conferência Internacional de História de Empresas**

**Criciúma, 24, 25 e 26 de setembro de 2019**



**A ECONOMIA DE COUROS E PELES DO BRASIL: EVIDÊNCIAS PRELIMINARES DE  
EXPORTAÇÕES DO RIO GRANDE DO SUL, RIO DE JANEIRO, BAHIA E PARÁ (1845-1849)**

**Leonardo Milanez de Lima Leandro**

**Júlia de Melo Morais Luna**

**Élder Araújo dos Santos**

A ECONOMIA DE COUROS E PELES DO BRASIL: EVIDÊNCIAS PRELIMINARES DE  
EXPORTAÇÕES DO RIO GRANDE DO SUL, RIO DE JANEIRO, BAHIA E PARÁ (1845-1849)  
*ECONOMY OF LEATHERS AND SKINS IN BRAZIL: PRELIMINARY EVIDENCE OF EXPORT FROM RIO  
GRANDE DO SUL, RIO DE JANEIRO, BAHIA E PARÁ (1845-1849)*

Leonardo Milanez de Lima Leandro<sup>1</sup>

Júlia de Melo Morais Luna<sup>2</sup>

Élder Araújo dos Santos<sup>3</sup>

## RESUMO

Na formação econômica brasileira, diversas atividades para a exportação assumiram papel destacado nos principais focos de povoamento. Contudo, a historiografia da economia brasileira tratou de apenas algumas delas, relegando à pecuária um papel secundário, acessório às atividades dominantes. Mas mesmo como atividade acessória, produtos específicos dessa atividade, como ou couros, encontraram mercados no exterior, oferecendo bons resultados à balança comercial do Império, o que confere a elas um papel de relevo. Assim, o objetivo desse estudo é buscar explorar evidências da participação de quatro importantes praças brasileiras, as do Rio Grande do Sul, do Rio de Janeiro, da Bahia e o do Pará, nas exportações de couros e peles.

Palavras-chaves: Couros e peles, Século XIX, Exportações, Zonas portuárias, Pecuária.

## ABSTRACT

In the Brazilian's economic formation, many export activities assume an important role on main points of settlement. However, Brazilian's historiography economy report only a few them, relegating the secondary role for livestock auxiliary, to dominant activities. But, even as an subsidiary activity, specific products of this activity, such as leathers, found markets abroad, offering good results to the trade balance of the Brazilian empire, that given them a prominent role. Thus, the aim of this study is to seek evidence

---

<sup>1</sup> Professor da Universidade Federal do Vale do São Francisco.

<sup>2</sup> Graduanda em administração pela Universidade Federal do Vale do São Francisco.

<sup>3</sup> Graduando em administração pela Universidade Federal do Vale do São Francisco.

participation of important Brazilian markets, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Bahia and Para, in leathers and skins exports.

Keywords: Leathers and skins, XIX Century, Exports, Port areas, Livestock.

## INTRODUÇÃO

A exploração comercial de riquezas naturais e da base agrária fez surgir diversos focos de povoamento ao longo da costa brasileira, uma vez que Portugal precisava, para garantir o monopólio do comércio frente à cobiça estrangeira, ocupar o território da sua principal colônia (FURTADO, 2001). Enquanto se consolidava o território brasileiro, especialmente após sua independência da metrópole portuguesa, emergiam importantes centros econômicos, representantes das principais culturas para a exportação, que polarizavam atividades econômicas distintas.

Dado que o mercado brasileiro se caracterizava, fundamentalmente, pelas operações de comércio ultramarino, foi ao sabor da exploração daquelas riquezas que o desenvolvimento deste fez emergir os principais portos do Império. Localizavam-se, no início do século XIX, no Rio Grande do Sul, no Rio de Janeiro, na Bahia, em Pernambuco, no Maranhão e no Pará. Mas para além das contribuições com os produtos dominantes, essas fronteiras contribuíram também com as exportações de couros e peles.

O interesse primeiro pela investigação dessa atividade econômica emergiu do tratamento dado a ela pela historiografia brasileira, que explica o surgimento e existência da pecuária como atividade acessória, de segunda ordem. Assim não são aprofundadas as explicações de como ela participa das exportações do Brasil. Furtado (2007) observa que a economia brasileira na transição dos séculos XVIII e XIX se articulava em torno de dois núcleos principais: o açucareiro e o da mineração. Junto a ambos, como forma de abastecê-los, portanto dando apoio àqueles núcleos, a atividade pecuária, que também proporcionava relativa integração entre o núcleo açucareiro do Nordeste e o centro da mineração, na porção centro-sul do Brasil, e deste com vastas áreas que se estendiam em direção ao sul, até onde se localiza o Rio Grande do Sul.

Se bem que efetivamente relacionada ao suporte às principais atividades do comércio exterior brasileiro, pode-se observar que as exportações de couros e peles a colocam entre as principais atividades econômicas do nascente Império. Naquele período seus resultados se apresentam em patamares relativamente próximos aos dos outros produtos de maior importância, como açúcar, algodão e café<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> É sintomático, por exemplo, nos retrospectos comerciais publicados no *Jornal do Commercio*, que circulava no Rio de Janeiro, as informações sobre couros figurarem entre as de café e açúcar, e mesmo

Dadas essas condições, buscou-se explorar evidências de como quatro praças brasileiras colaboravam para as exportações de couros e peles do Império na primeira metade do século XIX, considerando a movimentação de portos do Rio Grande do Sul, do Rio de Janeiro, da Bahia e do Pará. Além dessas localidades polarizarem as principais atividades de exportação do Império, Prado Júnior (2008) colocou as praças do Rio de Janeiro e do Rio Grande do Sul como importantes centros do comércio de gado, juntos com Bahia e Pernambuco. Soares (1860), por sua vez, havia relacionado exatamente essas localidades como os mais importantes pontos de produção agrícola do país. Das primeiras investidas para a coleta de dados, foram eleitas as praças do Rio Grande do Sul, do Rio de Janeiro, da Bahia e do Pará, que além de representarem polos dinâmicos da economia imperial na primeira metade do século XIX, apresentavam bases de dados razoáveis para as análises aqui empreendidas.

O Rio Grande do Sul se colocou como importante candidato a dar suporte a uma demanda por produtos derivados daquela que era a base e motor de sua economia, a pecuária. Mantendo relações comerciais com a praça do Rio de Janeiro, a mais importante de todo o Império, para lá enviava, por terra ou cabotagem, os diversos produtos que colocava no mercado. Mas a praça do Rio Grande do Sul também mantinha relações comerciais diretas com outras na Europa e em países da América. Do Rio de Janeiro, que mantinha relações com todas as praças brasileiras, seguiam, para outras do comércio internacional, praticamente todas as mercadorias que compunham a cesta de exportações do país. A Bahia, outrora sede do governo colonial, era o mais importante centro produtor e exportador de açúcar e fumo, que compreendiam, como expôs Lisboa (1910), a base sobre a qual se erguera seu comércio. No Pará, o avanço silencioso da borracha na pauta de exportações, colocava cada vez maiores e mais distantes zonas geográficas em contato com a economia mundial, por conseguinte, inscrevendo essa fronteira na economia brasileira do século XIX.

Os dados que fundamentam o estudo e sustentam os argumentos propostos foram coletados em fontes de natureza distinta, destacando-se os periódicos que circulavam em

---

sendo com estas comparadas. Note-se que o algodão não recebeu o mesmo tratamento. Isso sugere uma dimensão de sua importância econômica e relevância social.

cada uma daquelas praças, e os relatórios dos presidentes das províncias<sup>5</sup>. Dos periódicos, os dados foram coletados a partir dos informes sobre os despachos de embarcações e movimentos de saída dos portos, que enumeram as cargas e quantidades exportadas, de onde foram extraídos os quantitativos de couros e peles, seus destinos, nomes das embarcações, os consignatários das cargas e indicadores de preços, estes extraídos das tábuas de preços para a negociação dos diversos gêneros naquelas praças. Dos relatórios dos presidentes das províncias, os dados foram coletados nos quadros resumo das exportações. Assim, ao observar as informações relacionadas aos embarques de couros e peles em cada porto, foi possível inferir sobre a forma como cada polo regional colaborava para o total das exportações de couros e peles do Brasil, bem como acompanhar as flutuações de seus preços naquelas distintas praças.

A exposição e a discussão dos dados são feitas em outras quatro sessões, além desta introdução e das considerações finais. Primeiro, comenta-se brevemente sobre o panorama das exportações de couros e peles pelo Brasil na primeira metade do século XIX, com base nos dados disponibilizados pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), e especialmente na década de 1840, com base nos informes coletados no *Jornal do Commercio do Rio de Janeiro*. Em seguida, são relacionados os quantitativos de viagens que transportaram couros e peles, e a diferenciação e flutuação dos preços da mercadoria naquelas praças. Depois as atenções recaem sobre as quantidades exportadas e os destinos das cargas de couros e peles, para que se possa estimar a participação de cada praça no total das exportações brasileiras, além de serem levantadas algumas questões acerca das movimentações por cabotagem e de eventuais quantidades utilizadas no mercado interno. Por fim, são tecidas considerações sobre os resultados da pesquisa.

## **UM BREVE PANORAMA DAS EXPORTAÇÕES DE COUROS E PELES DO BRASIL**

Ao retratar a formação econômica do Brasil, Prado Júnior (2008) e Furtado (2007) demonstraram a importância da atividade pecuária para as diferentes regiões, e em que

---

<sup>5</sup> Foram utilizados dados coletados no *Jornal do Commercio do Rio de Janeiro*, *Correio Mercantil de Salvador*, e *Treze de Maio de Belém*. Para o Rio Grande do Sul, os dados foram coletados nos Relatórios dos Presidentes da Província.

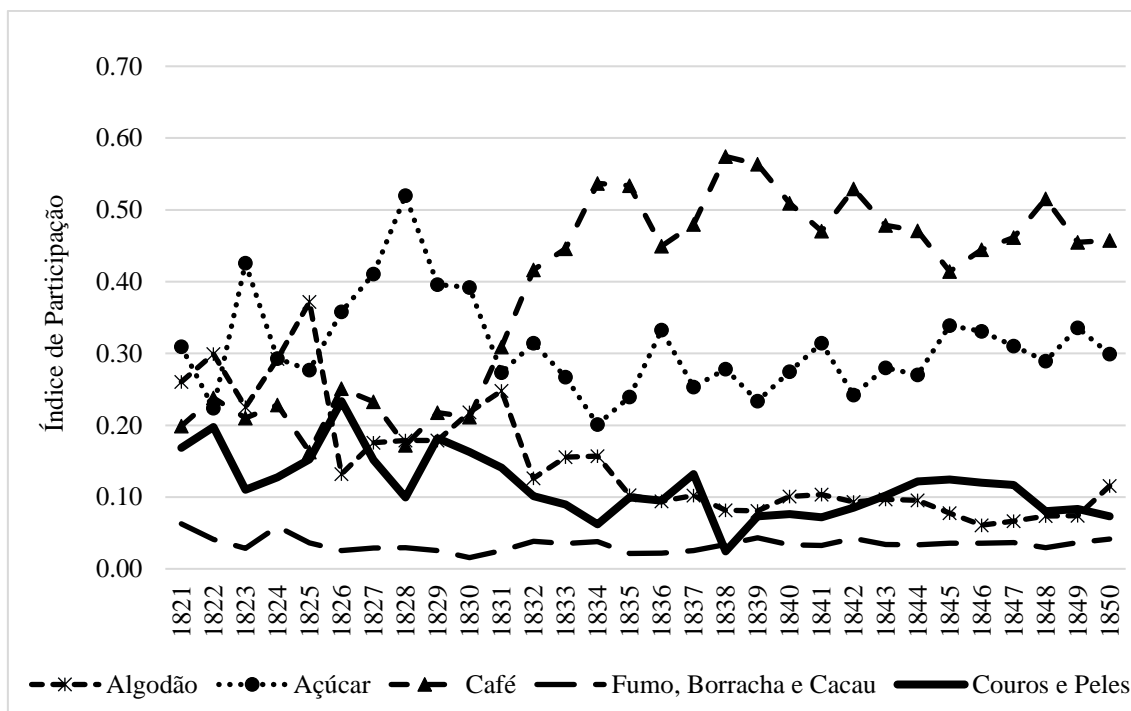
tempo histórico elas se colocaram ali. Até o início do século XIX, havia provocado efeitos positivos para o povoamento do Nordeste e para o estabelecimento do Rio Grande do Sul. De modo positivo também se coloca o surgimento dos curtumes naqueles centros de criação e comércio de gado, fundamentalmente no Rio Grande do Sul, na Bahia, em Pernambuco e no Rio de Janeiro.

Mas, ainda que tivesse importância para o povoamento, a pecuária é analisada pelos autores como uma atividade econômica secundária, pois, segundo eles, o caráter geral da economia brasileira estava fundamentado na exploração de outros recursos (gêneros tropicais, açúcar, tabaco, algodão, ouro, diamantes), que mais facilmente eram demandados pelo mercado europeu. Assim, não se podia colocar, no mesmo plano, atividades que eram “destinadas a amparar e tornar possível” a realização daquelas (PRADO JUNIOR, 1979, p. 124). A pecuária, portanto, de importância secundária, “em grande medida uma atividade de subsistência, sendo fonte quase única de alimentos e de uma matéria-prima (o couro)” (FURTADO, 2007, p. 100), serviu apenas para dar suporte ao povoamento e exploração das riquezas requeridas pelos centros metropolitanos, e não servia para caracterizar a economia brasileira, posto que nela, era apenas uma atividade acessória.

Contudo, compilando bases disponibilizadas pelo Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA), percebe-se que as exportações de couros e peles conferem à atividade pecuária um caráter relativamente mais importante do que deixaram transparecer Prado Júnior (2008) e Furtado (2007) (Gráfico 1).

No primeiro quinquênio após a independência brasileira de Portugal, os dados demonstram certa rivalidade na participação relativa das exportações de algodão, açúcar, café e couros e peles. Dos produtos exportados, somente fumo, cacau e borracha não ocupam espaço de relevo. Mesmo se considerada a participação destes em seu conjunto, representam menos da metade das exportações dos couros e peles. Durante a década de 1820, as exportações destes seguiam relativamente próximas das de café e algodão. Enquanto o açúcar permanecia líder, com participação relativa de pouco mais de 1/3 das exportações, algodão e café rivalizavam por cerca de 1/5 delas, e couros e peles respondiam por algo em torno de 16% no período. Fumo, borracha e cacau, juntos, completavam os demais 4% das exportações.

Gráfico 1. Participação relativa dos principais produtos para exportação do Brasil.



Fonte: IPEADATA.

Nas duas décadas seguintes, o café assume e se mantém definitivamente na dianteira do comércio exterior, respondendo por 46% dos resultados da balança comercial, perseguido pelas tradicionais exportações de açúcar, num termo médio de 29%. As exportações de algodão e couros e peles vão somar, cada uma delas, outros 10%, em média. Nos 4% restantes figuram o fumo, o cacau, a borracha e a erva-mate.

Considerando todo o período do Gráfico 1, a distribuição das participações das exportações coloca o café como o principal item da balança comercial, responsável pelo termo médio de 38,8%, seguido pelo açúcar, que respondeu por outros 30,9%. Depois, algodão e couros e peles participaram com 14,8% e 11,5%, respectivamente, enquanto fumo, borracha, cacau e erva-mate somavam apenas 3,9%.

De fato, se comparadas com as mais tradicionais atividades do Império, açúcar e café, as exportações de couros e peles tem importância relativa diminuta. Mas não é pelo fato de ter uma participação de cerca de 1/10 das exportações brasileiras na primeira metade do século XIX que Prado Júnior (2008) e Furtado (2007) classificaram as atividades relacionadas à pecuária como secundárias. Assim são consideradas pelo fato



de dar suporte às atividades de primeira linha, como força motriz, para o transporte, ou ainda como alimento, sugerindo certa irrelevância socioeconômica.

Entretanto, observe-se que tamanha era sua envergadura que teve capacidade, numa forma mais ou menos frouxa, como expressou Furtado (2007), de criar canais de integração regional e de abastecer o mercado interno como fonte de alimento e matéria-prima, neste último caso, também dando suporte aos mercados metropolitanos com as exportações dos couros. Não se pode esquecer que dentro das exportações de couros e peles do Brasil, estão incluídas as peles de animais silvestres, ainda que seus registros sejam escassos. E assim emerge a possibilidade de sua interpretação como uma importante atividade econômica, com circuitos comerciais bem definidos e demanda razoável, não apenas internamente, mas também nos centros metropolitanos.

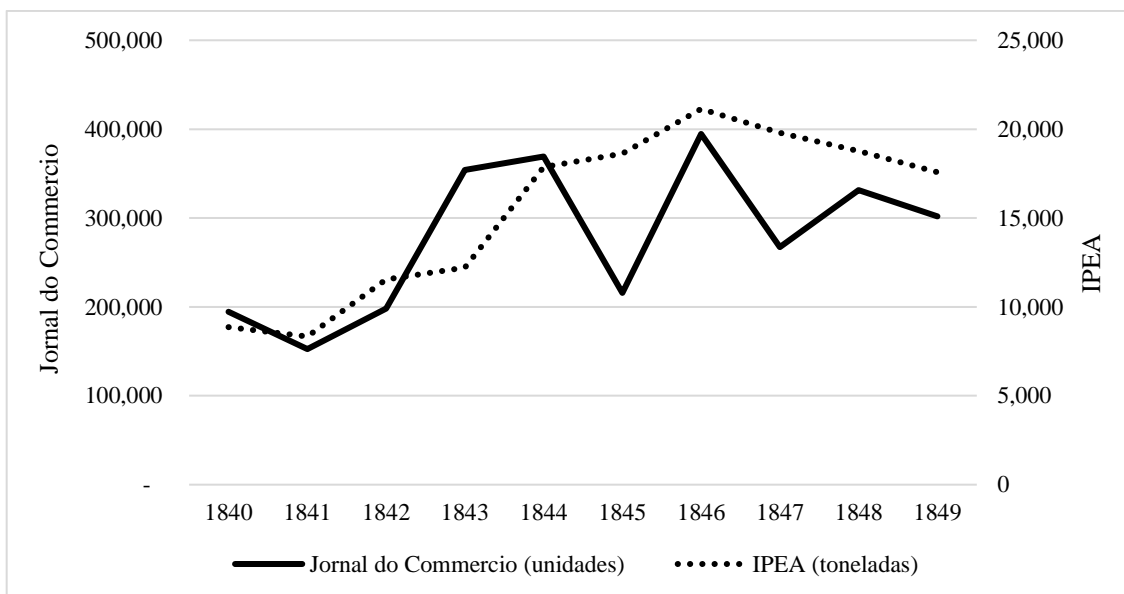
A partir dos dados disponíveis, verificou-se que a economia de couros e peles, na primeira metade do século XIX era quarta mais importante do Império, chegando a ocupar, por vezes, o posto de terceira maior tributária da riqueza nacional. Anotou-se, ainda acima, que no *Jornal do Commercio* do Rio de Janeiro, as exportações de couros mereceram destacado espaço nos retrospectos comerciais. Como se pode perceber no Gráfico 2, as exportações dessa rubrica apresentam comportamento tendencialmente crescente na década de 1840.

A taxa de crescimento médio das exportações se situou em torno dos 9% ao ano, considerando a base de dados do IPEA, acumulando uma taxa negativa da ordem de 5% no final da década. Para os dados anotados no *Jornal do Commercio*, o crescimento anual ficou na casa dos 12%, igualmente apresentando uma queda no último triênio correspondente a 5%. Vale ressaltar que mesmo com essa trajetória de arrefecimento no final da década de 1840, no *Jornal do Commercio* podia-se ler que a procura pelos couros era bastante ativa, de modo que em dezembro de 1849, para regular a procura, os preços foram os mais elevados daquele ano. E além disso, comentava-se que as exportações de açúcar, naquela praça, eram de importância secundária, uma vez que a maior parte daquilo que recebiam dos Campos abastecia o mercado interno, que era suplementado com importações de Pernambuco e Sergipe<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> *Jornal do Commercio*, 16 de janeiro de 1850, p. 2.

Gráfico 2. Comparativo das exportações de couros e peles pelo Brasil em 2 fontes.



Fontes: Jornal do Commercio e IPEADATA.

Parece razoável considerar que, para além de atividade secundária, a pecuária se colocou entre as principais economias do Brasil, mantendo abastecido o mercado interno com alimentos, força motriz e matéria prima, além de enviar ao exterior parte da produção desta última.

## TRANSPORTE E PREÇOS DOS COUROS E PELES NOS PORTOS BRASILEIROS

No período que ocupa as atenções desse trabalho, foi possível observar a quantidade de viagens que transportaram couros e peles, e a flutuação dos preços da mercadoria negociados em cada praça. Sobre as viagens, os dados são correspondentes aos portos do Rio de Janeiro, de Salvador e de Belém. Sem fontes que exibissem, em uma série razoável, o cotidiano dos portos do Rio Grande do Sul, não foi possível quantificar o total de suas viagens, embora algumas fontes tenham apontado os destinos das embarcações saídas dali.

Outras ressalvas devem ser feitas. Para o porto de Salvador não se dispôs de dados para os anos de 1845 e 1846. Para o porto de Belém, os dados coletados correspondem ao período que vai de janeiro de 1845 a maio de 1847, depois de maio de 1848 até maio

de 1849. Para o Rio Grande do Sul, que não ofereceu dados consistentes em periódicos, foram compulsados os relatórios dos presidentes da província, obtendo-se informações de quantitativos de exportações referentes aos exercícios financeiros de 1844-1845 até 1849-1850, e sobre viagens apenas para o exercício de 1848-1849.

Nessas condições, as fontes deixaram anotado um total de 1.080 saídas de embarcações transportando couros e peles, sendo o porto do Rio de Janeiro o que apresentou maior número delas. Ao todo, entre os anos de 1845 e 1849, pelo menos 708 (65,6%) viagens transportando couros e peles saíram dali para os mais variados destinos. Para o porto de Belém há registros de 127 (11,8%), e referidos a Salvador há outras 111 (10,3%). As demais 134 (12,4%) viagens apareceram anotadas em um mapa demonstrativo da movimentação de diversos portos no Rio Grande do Sul no ano financeiro 1848-1849 (SÃO PEDRO DO RIO GRANDE DO SUL, 1850, p. 76).

As embarcações que realizavam o transporte transoceânico das cargas de couros e peles do Brasil eram de diversos tamanhos, de pelo menos 13 classes diferentes. Em busca de melhor compreender a dinâmica dos transportes, especificamente a capacidade das embarcações, encontrou-se em Rodrigues (2000) uma lista com tipos aplicados no tráfico negro. A mencionada lista é composta por 8 diferentes tipos de navios, dos quais 6 correspondem às denominações das embarcações que saíram dos portos brasileiros carregando couros e peles. O autor apontou a capacidade média de cada tipo de embarcação, numa variação entre o mínimo de 47 e o máximo de 276 toneladas. Entretanto, dos 8 tipos, para 4, as médias são baseadas em 1 ou 2 ocorrências apenas. Já no estudo de Domingues (2004) são tecidas considerações sobre 15 tipos de embarcações diferentes. Mas das 13 que estão relacionadas abaixo, para apenas 4 delas a tipificação e as descrições encontram correspondência.

De acordo com Rodrigues (2000), as barcas e galeras tinham capacidade média acima das 200 toneladas. Bergantins e brigues estavam na faixa entre 150 e 200 toneladas. Com capacidades variando entre 100 e 150 toneladas estavam as escunas e os patachos. Nas indicações de Domingues (2004), referenciadas em regimentos para a construção de embarcações oceânicas no século XVI e XVII, a galeota pode ser considerada uma embarcação de proporções menores, medindo entre 29 e 30 metros de comprimento, sendo que sua principal característica é o uso de remos, se bem que com mastro para vela. Pontua ainda que as embarcações denominadas navios poderiam ter entre 80 e 500

toneladas, indicando que este era um termo deveras genérico, utilizado para designar tudo que andava sobre a água: “a palavra não designa uma tipologia específica: tratam-se de naus, no fundo, ou embarcações semelhantes, que regra geral eram referidas assim quando de pequena ou média tonelagem” (DOMINGUES, 2004, p. 269).

Desse modo, para estabelecer um termo médio da capacidade de transporte de cada tipo de embarcação, tomou-se como referência os dados do *Slave Voyages*, especificamente as viagens com destino ao Brasil ocorridas entre os anos de 1844 e 1849. Nesse intervalo, 21 tipos distintos de embarcações aportaram no Brasil, e destas, 9 tipos encontram correspondência com as denominações relacionadas na Tabela 1.

Tabela 1. Tipo de embarcação, capacidade média e quantidade de viagens saídas de diversas províncias brasileiras.

Tipo	Embarcações		Província de Saída								
	Ton. Média	Saídas		RJ		BA		PA		RS <sup>3</sup>	
		Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Barca <sup>1</sup>	347,0	335	31,0	294	41,5	30	27,0	11	8,7	-	-
Brigue <sup>1</sup>	254,3	216	20,2	95	13,4	46	41,4	21	16,5	54	40,3
Bergantim <sup>1</sup>	169,7	164	15,2	164	23,2	-	-	-	-	-	-
Polaca <sup>1</sup>	216,5	45	4,2	26	3,7	16	14,4	1	0,8	2	1,5
Escuna <sup>1</sup>	130,9	102	9,4	47	6,6	8	7,2	27	21,3	20	14,9
Patacho <sup>1</sup>	197,1	68	6,3	23	3,2	7	6,3	12	9,4	26	19,4
Galera <sup>2</sup>	254,0	57	5,3	54	7,6	3	2,7	-	-	-	-
Brigue-escuna <sup>1</sup>	172,4	40	3,7	-	-	1	0,9	37	29,1	2	1,5
Brigue-barca	-	38	3,5	-	-	-	-	13	10,2	25	18,7
Galeota	-	8	0,7	3	0,4	-	-	-	-	5	3,7
Navio <sup>1</sup>	297,0	2	0,2	-	-	-	-	2	1,6	-	-
Vapor <sup>1</sup>	235,2	1	0,1	1	0,1	-	-	-	-	-	-
Canal	-	1	0,1	1	0,1	-	-	-	-	-	-
S. class.	-	3	0,3	-	-	-	-	3	2,4	-	-
<b>Total</b>		<b>1.080</b>	<b>100</b>	<b>708</b>	<b>100</b>	<b>111</b>	<b>100</b>	<b>127</b>	<b>100</b>	<b>134</b>	<b>100</b>

<sup>1</sup> A partir dos dados disponíveis da base do *Slave Voyages*.

<sup>2</sup> Rodrigues (2000, p. 172)

<sup>3</sup> Apenas para o exercício financeiro de 1848-1849.

Fontes: RJ, Jornal do Commercio; BA, Correio Mercantil; PA, Treze de Maio; RS, São Pedro do Rio Grande do Sul, 1850.

Observando os dados da tabela, nota-se que quase 2/3 das viagens que transportaram couros e peles dos portos apontados foi realizado por embarcações de grande envergadura, com capacidade acima das 200 toneladas. Barcas, brigues, polacas e galeras estiveram à frente de 653 viagens (60,7%). Patachos, brigues-escunas, bergantins e escunas inteiram outras 374 viagens (34,6%). Ao que parece, os brigues-barcas também

eram naves de envergadura razoável, eventualmente até mesmo se colocando como um tipo intermediário entre os brigues e as barcas. Essas embarcações fizeram 38 viagens (3,5%). As 15 viagens restantes foram realizadas por embarcações do tipo galeota (8 – 0,7%), a denominação genérica de navio (2 – 0,2%), 1 com a designação vapor, outra como canal e 3 sem nenhuma denominação.

As grandes embarcações preferiam os portos de Salvador e Rio de Janeiro, respectivamente o primeiro e o terceiro maiores portos mundiais de desembarque de trabalhadores africanos escravizados<sup>7</sup>. Note-se, ainda, que cerca de 15% do total das viagens foram realizadas por bergantins, que aportaram apenas no Rio de Janeiro. Cumpre lembrar que, de acordo com Domingues (2004), o bergantim era um tipo de embarcação de propulsão a remo, com mastro de vela auxiliar, muito utilizado pelos portugueses para o tráfico de africanos, em expedições de reconhecimento, corso e outras ações militares, posto que era de fácil e rápida manobra. Mas algumas dessas naves poderiam ultrapassar as 400 toneladas de capacidade<sup>8</sup>.

Considerando a quantidade das exportações de cada província individualmente, o principal abastecedor do mercado externo era o Rio Grande do Sul (Tabela 2). Cumpre anotar que os dados relacionados na Tabela 2 não compreendem movimentações do mercado de cabotagem. Aí estão registrados apenas os envios direto para o exterior.

Tabela 2. Couros exportados pelas diversas províncias, em unidade.

Ano <sup>1</sup>	Província de Saída				Total
	RJ	BA	PA	RS <sup>2</sup>	
1845	181.762	-	13.841	911.730	1.107.333
1846	204.823	-	16.004	1.210.568	1.431.395
1847	225.335	42.715	2.213	901.115	1.171.378
1848	253.625	42.514	32.994	1.175.913	1.505.046
1849	250.823	15.615	1.747	1.278.506	1.546.691
<b>Total</b>	1.116.368	100.844	66.799	5.477.832	6.761.843

<sup>1</sup> Para o RS, exercícios 1844-1845 a 1848-1849.

<sup>2</sup> Somente couro de gado vacum.

Fontes: RJ, Jornal do Commercio; BA, Correio Mercantil; PA, Treze de Maio; RS, São Pedro do Rio Grande do Sul, 1850.

<sup>7</sup> Conforme anotado no *Slave Voyages*. Disponível em <<https://www.slavevoyages.org/>>. Acesso em 25 de abril de 2019.

<sup>8</sup> Ver lista de embarcações se dirigiram ao Brasil entre os anos de 1844 e 1849 na base do *Slave Voyages*. Disponível em <<https://www.slavevoyages.org/>>. Acesso em 25 de abril de 2019.

Ao longo do quinquênio analisado, o Brasil colocou no mercado internacional mais de 6,7 milhões de couros, provenientes da atividade pecuária ou da caça de animais silvestres. Sobre as peles de animais silvestres, apesar de não chegarem a perfazer montante considerável, são citados nas listas de mercadorias exportadas, e mesmo enumeradas as espécies de modo genérico. As peles de onça estão incluídas nas exportações com origem em Belém, num total de 347, e no Rio de Janeiro, de onde foram enviadas 185 peles desse animal. Daí ainda figuram 1 pele de tigre e 24 de lobo. Nas listas relacionadas ao Rio Grande do Sul figuram veados, tigres, cotias, além de uma designação genérica de bichos.

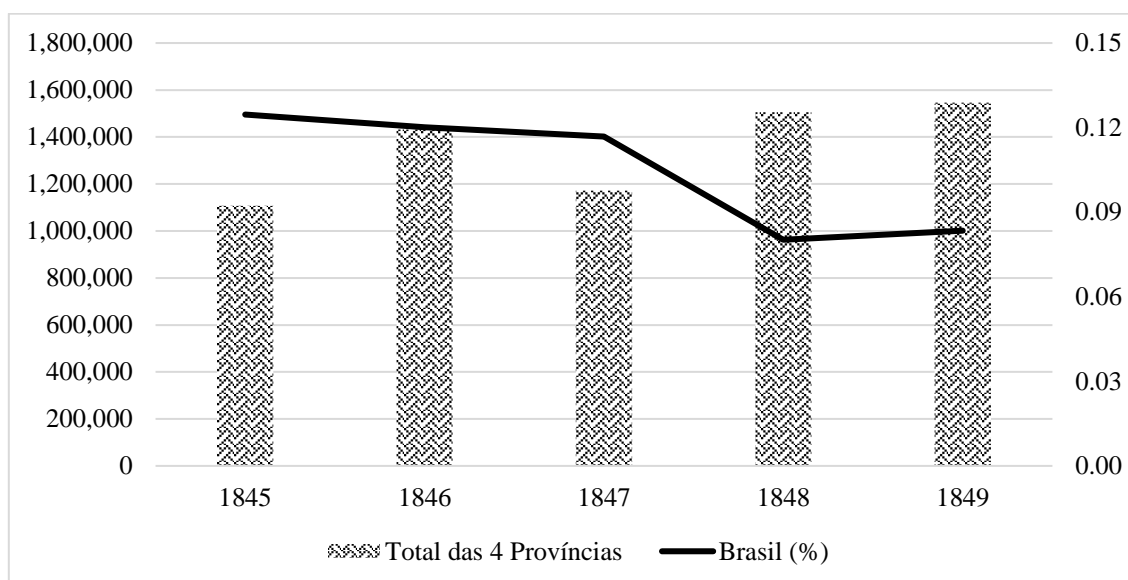
A fronteira do Rio Grande do Sul enviou, para portos brasileiros e estrangeiros, nada menos do que 5,47 milhões de unidades de couros de gado vacum, o que representa mais de 4/5 do total das exportações no período. A julgar pela informação referente ao ano financeiro de 1846-1847, a maior parte desse couro seguia direto ao mercado estrangeiro. Naquela temporada, a província colocou mais de 1,35 milhão de couros no mercado, dos quais 66,7% seguiram para o exterior. E as demais peças abasteceram as praças do Rio de Janeiro, de Pernambuco, da Bahia, além de serem remetidas também para o porto do Rio Grande, na própria província. Os dados do exercício financeiro 1848-1849 corroboram essa hipótese, de comércio de couros e peles direto com o exterior. Na temporada foram exportados 1,27 milhão de couros secos e salgados, tudo para fora do Império. As províncias da Bahia e do Pará não se revelaram importantes exportadores. A primeira enviou para o exterior 1,5% do total que integra a amostra, e a segunda uma módica fatia de 1%. Ao Rio de Janeiro coube uma participação de 16,5% nas exportações.

Essas fronteiras, fundamentalmente o centro-sul brasileiro, estavam à frente das exportações de couros e peles. No Gráfico 3 está demonstrado o desempenho conjunto das 4 províncias, em contraste com a participação das exportações de couros e peles do Brasil, relativa aos demais produtos, no período em discussão.

Em que pese as exportações de couros e peles do Brasil terem perdido espaço na balança de comercial, isso não significa que a atividade estivesse enfrentando problemas. A participação dessa rubrica nas exportações é relativa. Depende do desempenho dos demais produtos de exportação. Como ficou registrado ainda no Gráfico 1, na década de 1830 o café amplia significativamente sua participação no total das exportações brasileiras, tomando o espaço de outras atividades. Mas também já se disse que as

exportações de couros e peles se mantiveram em um patamar relativamente estável, contribuindo com algo em torno de 1/10 das exportações durante toda a primeira metade do século XIX, por vezes ocupando o posto de terceira maior economia do Império. Como demonstrado no Gráfico 3, a atividade nas 4 fronteiras apresentou um crescimento contínuo ao longo do quinquênio, a uma taxa média anual de 10,6%, enquanto as exportações brasileiras da rubrica na década de 1840 (Gráfico 2), apresenta comportamento tendencialmente crescente, independente da fonte considerada.

Gráfico 3. Evolução das exportações de couros e peles pelas 4 províncias e pelo Brasil.



Fontes: RJ, Jornal do Commercio; BA, Correio Mercantil; PA, Treze de Maio; RS, São Pedro do Rio Grande do Sul, 1850, e IPEADATA.

Note-se, ainda, que esse crescimento das exportações no quinquênio que ocupa as preocupações centrais deste estudo foi acompanhado de uma baixa nos preços da mercadoria. O mercado nacional era bastante diverso. Não havia padrão para estabelecer preços para os couros, e mesmo as taxas alfandegárias cobradas em cada província eram as mais diversas. A mercadoria em si, também recebia denominações variadas.

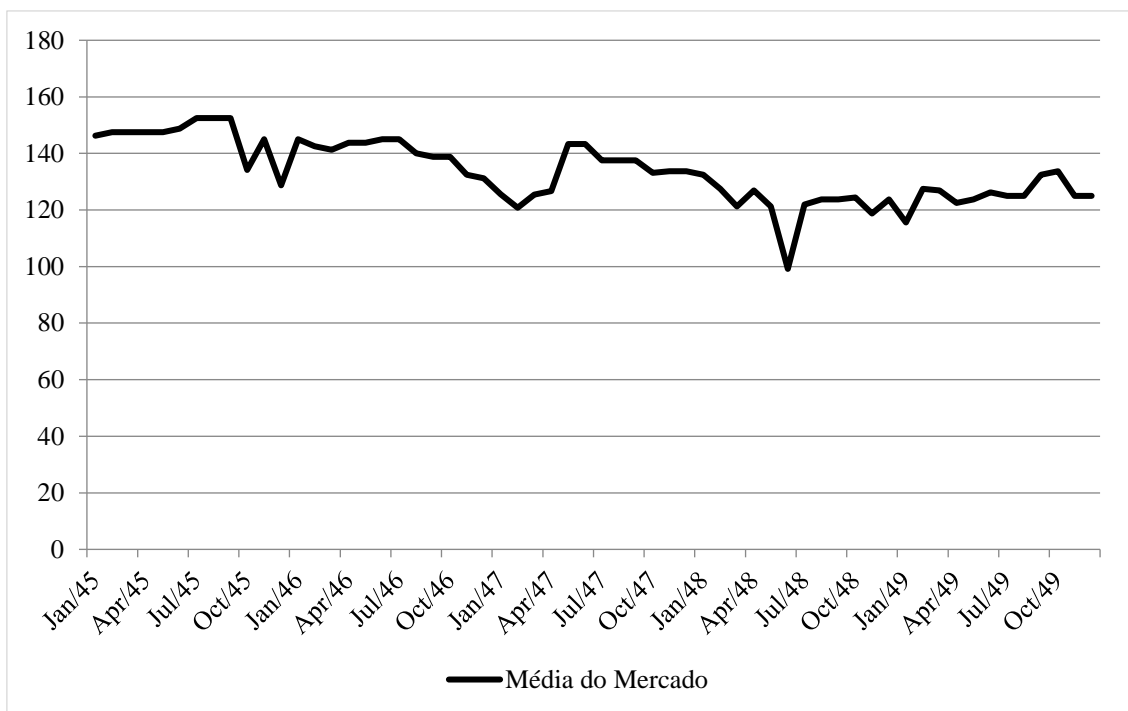
A maior variedade de mercadorias vinculadas ao couro se encontrava no Rio Grande do Sul. Assim, couros secos, salgados, pequenos, grandes, vacuns, cavalares, muars, de tenreiros e de alguns animais silvestres eram ali encontrados. Pagava-se 80 réis por unidade de couro vacum exportado e direitos de 3% sobre os demais tipos. No

Rio de Janeiro, as tábuas de preços enumeravam basicamente os couros grandes e pequenos, fazendo distinção entre aqueles que eram recebidos do Rio Grande e do Rio da Prata, aqueles normalmente a preços maiores. Ali era cobrada uma taxa de 2% sobre as exportações. O mesmo acontecia na praça de Salvador, onde se distinguia apenas entre os grandes e pequenos e os do Rio Grande. Em Belém, a mercadoria normalmente era comercializada como couro seco ou couro verde salgado. Mas o couro seco era comercializado por unidade, diferente dos demais mercados, onde qualquer dos produtos era comercializado por libra-peso, exceto as peles de animais silvestres, normalmente comercializadas por unidade.

No Gráfico 4 estão demonstrados o comportamento dos preços médios dos couros nas diferentes praças, onde se pode notar que, como comentado acima, fizeram uma trajetória de retração até o final da década de 1840. Entre janeiro de 1845 e fevereiro de 1847, os preços sofreram rebaixamentos sucessivos, partindo de um valor nominal médio de 146,25 réis até atingir o mínimo de 120,8 réis. Uma elevação razoável dali até maio do mesmo ano projetou os preços a 143 réis. A partir de então, um novo ciclo de baixa se apresentou, até atingir a marca dos 115,6 réis em janeiro de 1849, quando os preços passam a realizar uma trajetória de elevação, mas sem fôlego, chegando a 125 réis em dezembro de 1849.



Gráfico 4. Média do preço do couro nas praças brasileiras no quinquênio 1845-1849.



Fontes: RJ, Jornal do Commercio; BA, Correio Mercantil; PA, Treze de Maio.

Observando os Gráficos 3 e 4 simultaneamente, percebe-se um certo ajustamento no mercado representado por uma confirmação da lei que regula a oferta e a demanda. Em meados da década de 1840 as existências de couros no mercado eram de 1,1 milhão de couros, elevando-se em cerca de 40% até do final da década, superando a marca de 1,5 milhão de couros disponíveis no mercado. Os preços, por seu turno, regulados a um valor nominal médio de 146,25 réis por libra-peso, caíram a 125 réis no mesmo intervalo de tempo.

Vale ainda fazer algumas breves considerações sobre o mercado interno. Ao mercado externo eram enviadas as melhores peças. Aquelas que não passavam nas avaliações dos consignatários eram redistribuídas internamente. Assim, com frequência, lotes de couros eram leiloados na praça do Rio de Janeiro, normalmente se tratando de peças com avarias, que por não terem encontrado lugar no mercado de exportação,

abasteciam circuitos internos<sup>9</sup>. Ou ainda em casos de liquidação de alguma firma<sup>10</sup>, e de matéria prima entrada no mercado da corte com origem em outras praças<sup>11</sup>.

Esses elementos sugerem que boa parte do couro que foi produzido a partir da atividade pecuária, após abastecer os circuitos internos, realizando seu papel secundário na economia brasileira, como deixaram anotados seus intérpretes clássicos, encontrou no mercado externo um bom negócio para dar vazão à demanda que havia pela matéria prima, assumindo, dessa forma, papel de relevante na economia brasileira.

### **MERCADOS IMPORTADORES DE COUROS E PELES**

Passados em revista os quadros sobre o desempenho das exportações provinciais e do preço do couro, resta verificar os destinos da mercadoria. Para onde foram despachados? Primeiro, verifiquem-se os dados agregados das exportações, disponíveis no *Jornal do Commercio*, entre os anos de 1844 e 1849 (Gráfico 5).

Atente-se para o fato do *Jornal do Commercio* deixar transparecer pouco rigor na apuração dos dados das exportações. Ao longo do intervalo 1844-1849, o total de couros recebidos pelos diversos portos do mercado mundial chegou a 1,88 milhão de peças. Nos dados coletados para todas as províncias individualmente, somente no ano de 1845 os portos estrangeiros receberam 1,1 milhão de couros. No mesmo período, os dados individualizados apresentados em cada um dos periódicos e mais os relatórios dos presidentes das províncias informam que o mercado mundial importou 3,8 vezes mais do que deixou anotado o *Jornal do Commercio*.

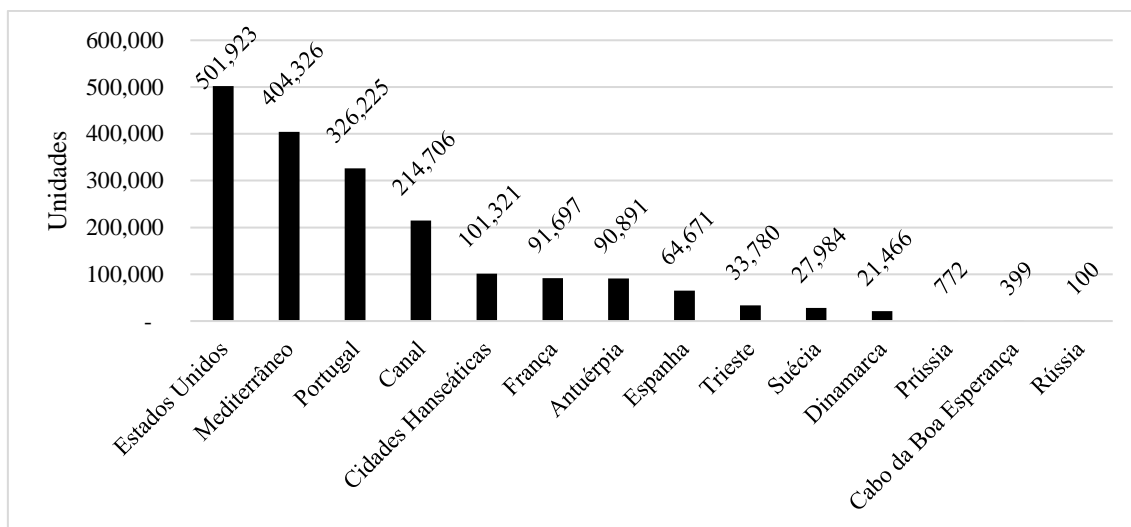
---

<sup>9</sup> *Jornal do Commercio*, do Rio de Janeiro: 12 de setembro de 1845, p. 3, e 24 de junho de 1846, p. 3, por exemplo.

<sup>10</sup> *Jornal do Commercio*, do Rio de Janeiro, 22 de janeiro de 1847, p. 3.

<sup>11</sup> *Jornal do Commercio*, do Rio de Janeiro, 18 de janeiro de 1847, p. 4.

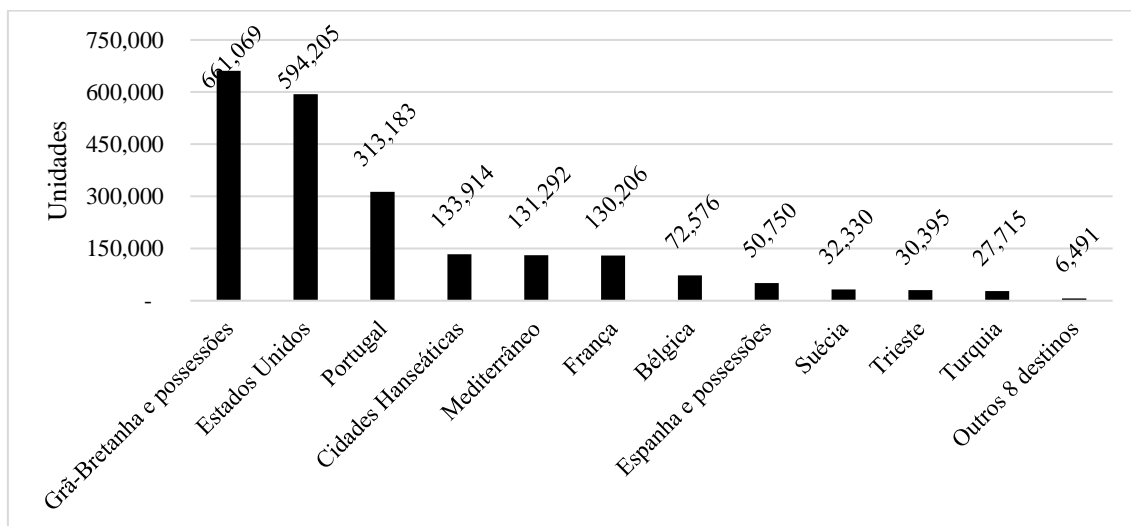
Gráfico 5. Mercados estrangeiros de destino dos couros do Brasil (1844-1849).



Fonte: Jornal do Commercio, do Rio de Janeiro.

Assim, há divergência também na importância de cada região importadora, quando os dados individualizados de cada província são agregados. O Gráfico 6 exibe a divergência comentada. Note-se o fato de não haver dados referentes a 4 temporadas de exportações do Rio Grande do Sul!

Gráfico 6. Importações, por países, de ouros e peles de 4 províncias brasileiras.



Fontes: RJ, Jornal do Commercio; BA, Correio Mercantil; PA, Treze de Maio; RS, São Pedro do Rio Grande do Sul, 1850.

Conforme os dados disponíveis, o principal mercado importador era o da Grã-Bretanha. Quase 1/3 do que o Brasil produziu e colocou no mercado foi importado por portos localizados na Inglaterra ou em suas possessões. Mas, em que pese os dados individualizados para as províncias demonstrar que os Estados Unidos ficaram em segundo lugar como importador, a fatia que coube àquele país se situou em patamar semelhante, ficando um pouco acima de 1/4 do consumo mundial suportado pelas 4 províncias. O terceiro maior importador era Portugal, depois as cidades da Liga Hanseática, a região do Mediterrâneo, a França e a Bélgica. Desses 7 mercados, apenas a região do Mediterrâneo não era atendida pelo Pará. As outras 6 regiões eram abastecidas pelas 4 províncias brasileiras. Austrália, Rússia, Síria e Uruguai importaram apenas do Rio de Janeiro, enquanto Amsterdã fez negócios apenas com a Bahia. As demais 3 regiões importadoras que integram o grupo dos outros destinos, Canal, Dinamarca e Prússia, que eram abastecidas pelo Rio de Janeiro ou pela Bahia.

#### **CONSIDERAÇÕES FINAIS SOBRE A RELEVÂNCIA SOCIAL DA ATIVIDADE**

O esforço inicial empreendido nessa pesquisa buscou explorar evidências da participação de quatro importantes praças brasileiras, as do Rio Grande do Sul, do Rio de Janeiro, da Bahia e o do Pará, nas exportações de couros e peles.

De modo preliminar, os dados reunidos, que integram fontes de naturezas distintas, não possibilitaram delimitar, com precisão, o espaço que cada uma daquelas fronteiras ocupou no total dos envios ao exterior, fundamentalmente pelo fato dos dados individualizados referidos a cada província superarem o quantitativo atribuído ao Brasil em seu conjunto.

Outra dificuldade imposta pela reunião de dados de fontes diversas está referida à unidade em que as exportações são apresentadas em cada fonte. Enquanto os periódicos e relatórios dos presidentes da província informam a quantidades de couros exportadas, sem apresentar valor monetário para os embarques, o IPEADATA apresenta as exportações em toneladas. Assim, sem uma medida segura de quanto poderia representar o peso de uma unidade de couro, não foi possível, novamente, estabelecer com precisão a participação de cada fronteira no total das exportações.

Contudo, os dados expuseram que a atividade tem um peso significativo no que concerne à formação da riqueza nacional, figurando entre os principais gêneros de exportação do Império. Se a historiografia clássica da formação econômica do Brasil não pode, justificadamente, incluir a pecuária como elemento que servisse para caracterizar a economia agroexportadora brasileira, também não deu a ela o tratamento que eventualmente ela pudesse merecer, em relação à sua relevância social.

Assim, ao apresentar e discutir, de modo preliminar, dados sobre as exportações de couros e peles do Brasil, notou-se que a economia do Rio Grande do Sul se valeu fundamentalmente da pecuária para manter relações de troca com os centros metropolitanos. O Rio de Janeiro, por se colocar como o principal porto do país, portanto sua principal praça de comércio, atendeu a demanda existente pela mercadoria, mas mantendo uma distância bem razoável em relação ao Rio Grande do Sul, a principal fronteira brasileira abastecedora do mercado mundial de couros e peles. Os envios efetuados a partir da Bahia e do Pará não se destacam em relação às principais fontes da economia daqueles polos. Mas os agentes econômicos ali presentes não deixaram de atender a procura, aproveitando as oportunidades do mercado para realizar negócios.

Por fim, a exploração das evidências exibiu a possibilidade de lançar um debate em torno da proposição do estabelecimento de um novo paradigma interpretativo do papel da pecuária na formação econômica do Brasil: de atividade acessória, como abordaram os clássicos da historiografia brasileira, para atividade de relevante importância econômica e social, integrante da pauta de exportações do país na primeira metade do século XIX.

## REFERÊNCIAS

DOMINGUES, Francisco Contente. *Os navios do mar oceano: teoria e empiria na arquitetura naval dos séculos XVI e XVII*. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004.

FURTADO, Celso. *Economia colonial do Brasil nos séculos XVI e XVII*. São Paulo: HUCITEC, 2001.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

LISBOA, José da Silva. Carta muito interessante do advogado da Bahia, José da Silva Lisboa, para o Dr. Domingos Vandelli, Director do Real Jardim Botânico de Lisboa, em que lhe dá notícia desenvolvida da Bahia, descrevendo-lhe a cidade, as ilhas e villas da Capitania, o clima, as fortificações, a defesa militar, as tropas da guarnição, o commercio e a agricultura, especialmente a cultura da canna de assucar, tabaco, mandioca e algodão. Dá também as mais curiosas informações sobre a população, os usos e costumes, o luxo, a escravatura, a exportação, as construções navaes, o commercio, a navegação para a Costa da Mina etc. *Anais da Biblioteca Nacional*. v. 32, 1910. p. 494-506.

PRADO JUNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2008.

PRADO JUNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 1979.

RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos e tripulantes no tráfico negreiro (Angola - Rio de Janeiro, 1780-1860)*. 2000. 421p. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, 2000.

SÃO PEDRO DO RIO GRANDE DO SUL. *Relatorio do presidente da província de S. Pedro do Rio Grande do Sul, o Conselheiro José Antonio Pimenta Bueno, na abertura da assembléa legislativa provincial no 1º de outubro de 1850, acompanhado do orçamento da receita e despeza para o anno de 1851*. Porto Alegre: Typ. De F. Pomatelli, 1850.

SOARES, Sebastião Ferreira. *Notas estatísticas sobre a produção agrícola e carestia dos gêneros alimentícios no Brazil*. Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve e Comp., 1860.