

## A INDÚSTRIA NAVAL BAIANA: A CONTRIBUIÇÃO DA COMARCA DE ILHÉUS NA ÚLTIMA DÉCADA DO SÉCULO XVIII

Hálysson Gomes da Fonseca<sup>1</sup>  
Mestrando em História Social/UFBA

*A Marinha do Brazil, que sem dúvida e em geral pode competir com a Marinha Inglesa e entrar no mesmo detalhe político della, se não de dominar o Oceano, de ter pelo menos, huã grande influencia nelle, ainda que se acha este plano muito longe de se realizar. (Muniz Barreto, 1800)*

As memórias econômicas,<sup>2</sup> produzidas na segunda metade do século XVIII por intelectuais luso-brasileiros, atenderam às necessidades econômicas e políticas do período de promover a superação de uma crise enfrentada pela metrópole portuguesa.<sup>3</sup> Faziam parte da elaboração de um grande projeto reformista, heterogêneo, pautado principalmente nas reflexões sobre o incremento da exploração dos recursos naturais na colônia. Assim, as memórias sobre a da Comarca de Ilhéus, possibilitam uma análise do processo produtivo madeireiro no referido espaço.

Fazendo parte do conjunto da indústria naval baiana<sup>4</sup> como zona fornecedora de recursos madeireiros, analisaremos o nível de especialização produtiva nas vilas do Norte da comarca de Ilhéus (Camamu, Cayru e Boipeba). A avaliação se fundamentará no processo de beneficiamento destes recursos, onde os valores eram agregados as

---

<sup>1</sup> Mestrando –PPGH/UFBA. Bolsista CNPq; orientadora: Dr.<sup>a</sup> Maria H. B. Paraíso.

<sup>2</sup> Como afirma Maria de Lourdes Viana Lyra (1994, p. 42), embora os sócios da Academia Real das Ciências de Lisboa denominassem seus escritos de “Memórias Econômicas”, elas não se limitavam ao adjetivo. Buscavam tratar dos mais diversos problemas percebidos nos domínios portugueses do período, articulando uma série de reformas a serem postas em prática pelo Estado.

<sup>3</sup> José Luis de Cardoso (1989, capítulo VI), analisou grande parte das memórias enviadas à Academia Real das Ciências de Lisboa, chegando a conclusão de que o discurso da situação de “crise e decadência” do Reino de Portugal foi feito por todos os memorialistas. De acordo com Fernando Novais (1989, capítulo 3) tais memórias representam a tomada de consciência de uma crise e suas conseqüências econômicas.

<sup>4</sup> Adotaremos aqui a concepção utilizada por CABRAL (2007), em sua dissertação sobre a exploração madeireira no Vale do Macacu no final do século XVIII: “É preciso assinalar que o termo *indústria* é usado, aqui, não na sua acepção atual, mas no seu sentido teórico marxista, isto é, representando um *processo de trabalho*. O metabolismo dos seres humanos com a natureza é o processo pelo qual os seres humanos se apropriam dos meios para preencher suas necessidades e devolver outros valores-de-uso para a natureza. Neste sentido, então, ‘a indústria é a relação histórica real da natureza [...] para com o homem’”. MARX, **Early writings**, citado por SMITH, Neil. **Desenvolvimento desigual: natureza, capital e a produção de espaço**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988, p.72. (Apud: CABRAL, 2007, p. 17).

peças destinadas à construção naval na Capitania da Bahia (estaleiro da Ribeira das Naus).

Ao observar a legislação colonial, constata-se duas tentativas de monopolização régia das florestas brasileiras de grande importância: trata-se do “Regimento do Pau-Brasil”, primeira lei de proteção florestal brasileira, editada em 1605 (MIRANDA, 2004, p. 2), a ser bastante incisiva acerca do monopólio estatal sobre tal espécie, e a Carta Régia de 13 de março de 1797, sob o ministério de D. Rodrigo de Sousa Coutinho<sup>5</sup>, que demonstra claramente que o suprimento de madeira de construção havia se tornado um pré-requisito para a própria soberania portuguesa, envolvida em conflitos diplomáticos. Em resumo, estabelecia respectivamente:

“ [...] uma hierarquia de objetivos que começava com a 'conservação das matas e arvoredos' e incluía a 'maior economia nos cortes e conduções', a 'maior facilidade nas remessas' e o estabelecimento de uma 'perfeita contabilidade' do preço das peças de madeira. As medidas concretas a serem tomadas, nesse sentido, incluíam a definição de que as matas e arvoredos à borda da costa marítima, ou dos rios navegáveis que desembocassem no mar, eram consideradas propriedade da Coroa. Essas áreas não poderiam ser dadas como sesmarias, e aquelas que já haviam sido dadas deveriam com o tempo ser retomadas, indenizando-se os proprietários com terras no interior. Além disso, a partir da promulgação das cartas régias, ficavam os proprietários obrigados a conservar as madeiras reais, não podendo destruir as matas que as abrigavam” (PÁDUA, 2002, p. 100-101)

Ainda assim, montou-se uma indústria madeireira na colônia com produção considerável, embora haja poucos estudos sobre o tema. Cabe destacar, as relevantes contribuições de Morton (1978), Shawn Miller (2000) e Diogo Cabral (2007). Para analisar a dimensão da indústria madeireira na Comarca de Ilhéus, há um estudo minucioso de Domingos Alves Branco Muniz Barreto, até então inédito, intitulado “*O Appendice com varias tabelas que se ajuntão ao contexto da Memoria sobre os Cortes de Madeiras de Construção estabelecidos na Comarca de Ilheos pertencentes a Capitania da Bahia*”; datado de 1800 (aproximadamente), que indica todo o custo e quantidade total das madeiras de construção e das peças necessárias para o fabrico de um navio de guerra de 42 pés em todas as suas etapas, fornecidas pelas vilas do Norte da comarca de Ilhéus. Atento a todas as necessidades estatais, na busca incessante por mercês régias, Muniz Barreto busca com o documento supracitado, cumprir a “perfeita

---

<sup>5</sup> Afilhado de Pombal, educado por professores formados no seio da ilustração italiana para a carreira diplomática, tendo visitado a França e muitas outras cortes européias. Tal experiência influenciou muito na posterior abordagem dos problemas governamentais portugueses quando assumiu os assuntos coloniais (MAXWELL, 2005, p. 234).

contabilidade”<sup>6</sup>, como solicitava a Carta Régia de 1797. Contem três tabelas de custos das madeiras, taboados e peças prontas para a construção de um navio de guerra, um complemento “do que pertence a Carreira”, uma bula explicativa sobre o transporte e dois mapas de custo, um tratando dos taboados em dúzias o outro indicando as qualidades das espécies de madeiras para construção naval, ao longo de 23 páginas manuscritas.

Fornecedora de matéria-prima (toras, taboados e pranchões) e produtos (peças), a comarca de Ilhéus detinha abundantes florestas com muitas espécies arbóreas. Por este fator, foi objeto de medidas administrativas da metrópole, a exemplo da Carta Régia de 1797<sup>7</sup>, com a finalidade de garantir o suprimento de madeiras e derivados ao estaleiro da Ribeira das Naus. Também concordou para tal, suas boas vias fluviais e marítimas na zona Norte, e as dimensões e curvaturas das espécies arbóreas neotropicais.<sup>8</sup>

Em obra sobre Ilhéus, Freitas e Paraíso (2001, p. 21) abordam as questões geográficas buscando avaliar o marasmo econômico da capitania/comarca de Ilhéus. Afirmam que além da densa mata “impenetrável”, esta apresentava ao sul do rio de Contas costas retilíneas e submetidas à ação dos ventos alísios do sudeste, o levava a inexistência de portos naturais com condições de segurança de atracação para embarcações de maior porte. Deste modo uma diversidade entre a economia desenvolvida nas duas zonas da mesma comarca se apresenta, norte e sul, tendo como divisor geográfico a própria Vila do Rio de Contas (atual Itacaré).<sup>9</sup> Este é um fator mantém relação direta com os aspectos geográficos das extensas cinquenta léguas de costa da referida comarca, dividindo-a internamente em duas zonas abastecedoras de distintas dinâmicas e perfis produtivos. O Norte da comarca de Ilhéus se destacava da

---

<sup>6</sup> D. Rodrigo utiliza o termo “perfeita contabilidade” para se referir ao levantamento dos preços das peças de madeira.

<sup>7</sup> Conforme referido, a carta data do mês de março de 1797. Para sua execução criou-se o Cargo de Juiz Conservador das Matas de Ilhéus, ocupado imediatamente por Baltasar da Silva Lisboa, doutor em História Natural pela Universidade de Coimbra que buscou, através de planos, pôr em prática as diretrizes monopolistas expressas em 1797 (MORTON, 1978; PÁDUA, 2002; DIAS, 2005).

<sup>8</sup> As espécies tropicais proporcionavam, pelas suas grandes dimensões e curvaturas um bom aproveitamento para a confecção de peças curvas assim aproveitadas, reduzindo em muito o tempo de trabalho socialmente necessário a fabricação destas, obviamente o seu custo para os produtores.

<sup>9</sup> Trata-se do modelo explicativo adotado para a história econômica de Ilhéus, em que os autores (FREITAS e PARAÍSO, 2001), defendem a idéia de que havia na comarca um isolamento propiciado pela geografia que a impedia de se desenvolver economicamente, o “marasmo econômico”. Acreditamos que a obra se debruce mais nas fontes referentes à zona em que se encontra a própria vila de Ilhéus e ao sul, pois ao final do século XVIII, o que se observa é o norte da comarca mais desenvolvido economicamente pelo suporte de abastecimento de farinha a Salvador (das vilas de baixo), como também de madeiras de construção (SILVA, 1990; DIAS, 2007).

zona sul pela viabilidade de transporte para escoamento de sua produção madeireira, mas as duas regiões igualavam-se no concernente à variedade de espécies vegetais encontradas. Justifica-se assim a discrepância da produção madeireira entre as duas partes da mesma comarca.

Fator este que é confirmado, de certa maneira, por Muniz Barreto, ao criticar a atuação do Juiz Conservador das matas, Silva Lisboa, quando este ignorou tais questões geográficas, mandando extrair madeiras para fabrico de mastros ao Sul, observa:

O atual Juiz Conservadôr mostrou ter feito hum grande serviço a Real Fazenda no corte que fez abrir nas matas de Patipe, entre a Villa de Ilheos e a de Porto Seguro. Hé certo que nellas se cortarão grandes mastreações, que mostrou aquelle Ministro não ter excedido a despesa do corte, e arrasto de cada hum mastro athé o porto de embarque que a 38\$000r<sup>s</sup>. Calou porém neste calculo, quanto custou a construção de cinco mastros que primeiro mandou fabricar naquelle lugar, os quaes fazendo navegar pela barra de Patipe, que é perigozissima, e depende de grande crescimento dagoas, e de certos ventos, naufragou o Barco com toda a sua carga (MUNIZ BARRETO, 1800, p. 44).

No período em foco, aqueles colonos que detinham maior conhecimento sobre História Natural prestavam serviços ao Estado, buscando por esta via, obter maior *status* social, o que se dava através do envio de Memórias Econômicas à Academia Real das Ciências de Lisboa retratando o estado das explorações coloniais e propondo reformas cabíveis a uma exploração mais racional.<sup>10</sup> Ronald Raminelli (2008) nos oferece uma leitura do significado da tradição memorialista e projetista entre os letrados na colônia, apontando para uma das suas principais preocupações: a busca incessante por títulos, mercês e honrarias.

Os primeiros, a prestar serviços no ultramar, tinham seus feitos reconhecidos e recompensados, reuniam honras e privilégios que os aproximava, paulatinamente, do monarca e da burocracia metropolitana. Ao avançar do século XVIII, cresceu a importância dos domínios americanos no âmbito imperial e, conseqüentemente, seus moradores tiveram seus feitos mais valorizados. (Idem, p.7)

Muniz Barreto não foge a regra. Apesar não podermos afirmar que obteve formação em História Natural ou Engenharia militar, no apêndice da sua *Memória*, evidencia-se seu grande conhecimento sobre construção naval e História Natural.

---

<sup>10</sup> As “memórias econômicas” produzidas neste período podem assim ser encaradas como parte da prática administrativa reformista, colocando a história natural à serviço da economia. Tornaram-se “um empreendimento que obteve implementação regular e sistemática no ministério de D. Rodrigo entre 1796 e 1801” (SILVA, 2006, p. 152).

Desde a escolha da madeira, a armação da embarcação, a crítica e rigor metodológico das medições, dos trabalhadores e do tempo socialmente necessário à produção, comprovam conhecimento profundo de todas as etapas do processo. Ao definir, por exemplo, como e quando devem ser colhidas e tratadas às madeiras e quais as mais indicadas para cada parte da embarcação, o modo de proceder nos setores produtivos envolvidos (escolha do local, da mão de obra, a manutenção da estrada e do arrasto), como também as polegadas exatas de cada taboado para a construção de peças específicas para conter os prejuízos, reforça a idéia de que se trata realmente de um especialista, que apesar das já citadas especificidades, conhecia todos os procedimentos científicos da sua época, dialogando com Buffon, Lineu, Vandelli, entre outros grandes homens de ciências do período e produzindo um conhecimento singular.

Isso pode ser observado em sua resposta aos planos de conservação das matas que incluíam a proibição de particulares explorarem as madeiras de construção em toda a zona litorânea, elaborados pelo Juiz conservador das Matas Baltasar da Silva Lisboa. Defendeu que tal proibição representava a derrocada financeira de famílias inteiras com forte prejuízo para a Coroa, alegando que a produção de alimentos e o fornecimento de madeiras ficariam seriamente ameaçados. Isto indica que a indústria madeireira representava uma atividade econômica não secundária para os moradores da região das vilas do norte (zona mais densamente povoada e de economia mais dinamizada), chegando em alguns períodos a rivalizar com a agricultura.

Com a gestão de Silva Lisboa, a agricultura foi impedida de alargar sua área produtiva, pois para isso dependia da sua vistoria e licença. Além disto, o caráter compulsório de cessão de seus bois para os arrastos das madeiras impostos a todos os agricultores, mesmo quando necessários nas atividades agrícolas, eram vistos por Muniz Barreto como causadores de mortandades e prejuízos à lavoura de abastecimento da cidade de Salvador. Fica claro, desta forma, a influência de concepções agraristas no indivíduo estudado.

Geralmente as unidades de cortes eram organizadas hierarquicamente da seguinte forma: um *mestre*, dois *contra-mestres*, dois *práticos* (indígenas ou escravos alugados), dois *cozinheiros* (\$480 réis diários), dois *estradeiros* (\$480 réis diários) e vários *falquejadores*. Aos indígenas (práticos) caberia ainda o papel de indicar e

selecionar os “páos que fossem de boa qualidade” (MUNIZ BARRETO, 1800, p. 10)<sup>11</sup>, o que caracterizava uma apropriação do conhecimento empírico indígena em prol da ciência de base experimental em voga conforme indicado nas “Instruções de Viagens”, enquanto aos contra-mestres cabia a determinação necessária das “dimensões segundo as peças que se pediam” (Ibidem, p. 10-12).

Alegando que as unidades de cortes estavam há muito tempo corrompidas, que passavam longe do ideal para um melhor gasto de recursos e conservação das matas, discorda da praticidade do plano de conservação do ouvidor, experimentado em 1799, em “suas três versões”. As unidades de corte instaladas a “48 pés de boca”<sup>12</sup> da mata era o distanciamento ideal sugerido pelo memorialista. Quanto mais distantes das bordas dos rios estas fossem instaladas, mais dispendioso e mais vulnerável à corrupção se tornava a atividade. Ocasionalmente, ainda, mais danos aos bosques pelos estragos e desperdícios que se fazia entre a derrubada e o arrasto das toras. Dessa forma, indica a Coroa a instalação de um corte na povoação de Jequié (hoje Nilo Peçanha), que pela sua localização geográfica permitia um escoamento seguro de sua produção devido às suas vantagens naturais de navegação.

Buscando comprovar outros prejuízos, aqueles que dizem respeito ao preço exato que devem “custar na cama da mata todas as peças necessárias”, indica que em Jequié seria dispensável o transporte com as juntas de bois, uma clara e considerável contenção de despesas à Real Fazenda. As despesas com as juntas para o transporte terrestre dos 3.450 taboados fabricados na comarca, necessários à construção de peças para um navio de guerra somavam, em 1800, a importância de aproximadamente 697\$600 réis, possíveis de serem parcialmente economizados,<sup>13</sup> eximindo ainda os lavradores à “vexação” de terem seus bois fora de suas unidades, o que prejudicava o andamento deste importante setor da produção interna. Jequié era uma povoação que

---

<sup>11</sup> Os indígenas que tinham, então, considerável influência na fabricação das embarcações intermediárias empregadas nos rios do Recôncavo para abastecer, municiar direta ou indiretamente os navios da Carreira da Índia no porto do Salvador, passaram a servir nesse outro amplo campo de aplicação seu rico cabedal. [...] Para uma marinha que pelo menos em boa parte dos séculos XVI e XVII foi das mais adiantadas do mundo, cuja técnica de construção naval e arte náutica foram apurados ao longo dos séculos [...], a modesta cota indígena assume alta significação, não se limitando ao simples expediente dos remendos ou à utilização da força bruta” (LAPA, 2000, p. 85).

<sup>12</sup> A unidade de medida “pés” corresponde a 12 polegadas, ou algo entre 30 e 33 centímetros. Neste caso os 48 pés significam uma distância entorno de 15 a 16 metros.

<sup>13</sup> Cálculo nosso. A aproximação se deve ao fato de termos uma linha da tabela ilegível, especificamente na parte referente ao número de juntas necessárias a uma leva de madeiras, na primeira tabela. Os valores foram calculados em cima do valor de \$640 réis por cada junta (Muniz Barreto, 1800, p. 57).

oferecia “abundancia de vinháticos e potomojús em lugares taes [...]” onde a condução da matéria bruta poderia ser feita “a mão por Índios e Falquejadores” (Ibidem, p. 71).

Na tabela nº 1, o autor indica os valores que julga justos como pagamento dos profissionais encarregados de extrair a matéria e transformá-la em taboados e pranchões. Sugeriu o valor de \$400<sup>s</sup> diários para os falquejadores, por seis dias na semana, e a cada junta de bois deveria ser pago pelos arrastos exatos \$640 réis. A comarca de Ilhéus poderia fornecer em 1800, “setenta e quatro tipos de taboados para a construção de peças de diferentes bitolas” (Ibidem, p. 57). Propõe ainda que os trabalhos sejam realizados até os sábados, que não se pagasse os emolumentos referentes aos dias santos e domingos, como vinha acontecendo. Para ele, obedecendo ao critério de 48 pés de distância, seriam evitados os gastos com os arrastos na medida necessária e que, de fato fossem escolhidas as unidades de cortes de acordo com os interesses reais (Ibidem, p. 12-20; p. 71).

A catalogação da tabela elaborada pelo autor obedeceu aos seguintes critérios: expôr o nome e o valor unitário do taboado, seu comprimento, largura e grossura em polegadas, aberturas de curvas, numero de falquejadores necessários para o fabrico de cada taboado, numero de dias necessários ao fabrico de cada um, o custo total destes e o número de juntas de bois necessárias. Dentre os taboados mais caros, estavam os referentes à construção de cepos de âncora (4\$800 reis), mastros externos (4\$800 reis) e talões de quilha (6\$400 reis). Na primeira tabela ele oferece o número total de taboados necessários para a fabricação de um navio de guerra: 3.450, representando um custo de 6:583\$600 à Coroa (Ibidem, p. 69).

Já a confecção das peças prontas, também produzidas na comarca, era serviço que ficava a cargo dos particulares, como apontou na tabela nº 2 (Ibidem, p. 72). Para se ter uma idéia da importância do beneficiamento dos taboados, vejamos as fases porque passa uma peça: uma *Apostura*<sup>14</sup> em maneira de S, eram necessários 48 taboados para fabricar as 148 aposturas necessárias a um navio de guerra (uma grande embarcação), custava cada tora 2\$000 réis na cama da mata, cada um taboado 1\$600 réis, mas a peça *Apostura* pronta, não saía por menos de 10\$800 réis. Como eram necessárias 148 destas peças, apenas o custo destas somava a importância de 1:598\$400 réis. Neste processo há uma vultosa agregação de valor através do beneficiamento da madeira pela quantidade

---

<sup>14</sup> “Aposturas – ou ‘posturas’ são as peças das balizas e madeiramento que formam o costado do navio acima da cinta” (LAPA, 2000, p. 363).

de materiais auxiliares necessários para a sua confecção e o tempo de trabalho socialmente necessário. Um comércio lucrativo e promissor.

Ainda neste sentido, observemos os valores agregados no beneficiamento do *Gurupés*,<sup>15</sup> peça mais cara produzida na comarca. Os valores a ela agregados eram exorbitantes: saía das unidades de cortes vendidos na “cama da mata” por 10\$000 réis cada unidade. Beneficiado nas serrarias particulares sai por 450\$000 réis a unidade (Ibidem, p. 73). As florestas tropicais se tornam cada vez mais importantes para a construção colonial na medida em que o conhecimento português a seu respeito se transformava em conhecimento científico, experimental:

Antes de tomarem conhecimento das maravilhas da flora neotropical, os portugueses costumavam a construir mastros com ensablamentos (técnicas de emendar pedaços de madeira), pois não havia disponibilidade de árvores com fustes de 30 metros e diâmetros de 1,30 metros, dimensões precisas à mastreação de grandes naus, como uma de 27 metros de quilha (CABRAL; CESCO, 2007, p. 55).

Seguem-se nestes registros também os valores de *Mastaréus*, *Cavernas*, *Verdugos*, *Cavilhas*, *Beques*, *Capelos*, *Cadastes*<sup>16</sup> e mais outras sessenta e quatro peças fornecidas pelos particulares. O valor atribuído pelas 2.790 peças prontas para um navio de 42 pés soma a importância de 41:155\$200 (Ibidem, p. 74).

Neste caso são 3.450 taboados a preço de 6:583\$600 que foram transformados em 2.790 peças náuticas passando a custar 41:155\$200 réis. O processo de beneficiamento de todas as peças se configura numa rendosa atividade que, naquele momento, encontrava-se estruturada nas vilas do Norte de Ilhéus. A quantia de 34:571\$600 que ficava nas mãos de particulares pela construção de uma embarcação é

---

<sup>15</sup> Mastro na extremidade da proa do navio (LAPA, 1971, p. 256).

<sup>16</sup> *Mastaréu* é um pequeno mastro suplementar (LAPA, 2000, p. 367); *Caverna* é uma peça de madeira curva, de dois ramos simétricos, que se assenta transversalmente sobre a quilha, entalhando o seu pé no sobressano superior servindo para dar princípio à forma do fundo do navio (LAPA, 1971, p. 249); *Verdugo* é o friso ou cinta saliente ao longo da borda do barco (Idem, p. 251); *Cavilhas* são peças confeccionadas com madeira ou metal. Numa das extremidades da peça têm uma cabeça e na outra uma fenda, para juntar, segurar madeiras, chapas, etc. (Ibidem, p. 256); *Beque* é a parte saliente da roda da proa, destinado a segurança do gurupés, é a extremidade superior da proa da embarcação (*Talha-mar*). (LAPA, 2000, p. 363; LAPA, 1971, p. 251); *Capelos*: volta que se dá com a amarra na abita. Abita é cada um dos pares de colunas de ferro ou madeira aos dois bordos, no castelo, usados para receber as voltas de capelo do fiador da amarra (LAPA, 2000, p. 363); *Cadastes*: entre suas várias significações, indica a peça colocada no alto, quase vertical, na extremidade de ré da quilha, fechando a ossada na parte posterior, é a rabada do navio (Ibidem, p. 364).



muito expressiva, mesmo que dela ainda se descontassem os gastos com os emolumentos necessários, estima-se que o lucro seria de 33:576\$800.<sup>17</sup>

Demonstrando seus conhecimentos num mapa qualitativo, o autor classifica, segundo seu grau de importância, quais eram as madeiras especificamente mais adequadas para a confecção de cada peça naval. Para o fabrico do *Gurupés* indica em primeiro lugar a “Beriba”, seguida pelo “Olio Vermelho com preferencia ao Branco, Jetibá, Inhabitan e Sapucaia”. Já o Jacarandá e o Pau-Brasil são indicados para os “embutidos e enfeites do navio”. Para a *sobre quilha*<sup>18</sup>, peça parte da sustentação central da embarcação indicava a Massaranduba. Para os *Lemes*<sup>19</sup> em primeiro lugar a Sucupira, seguida de “Jatahy amarelo e preto, Angelim verdadeiro e do côco”, em último lugar o *Pau de Arco (Tecoma heptaphylla)*. Este ultimo é indicado para a confecção de cavilhas, partes fundamentais da estrutura basilar da construção de uma embarcação de grande porte, uma peça complexa especialmente se confeccionada de madeira, necessitava de uma espécie que dispusesse de alta resistência à flexibilidade em tensão por tempo prolongado, e indicada para seu fabrico era o “Pão de Arco”. As qualidades desta espécie eram familiares aos indígenas, utilizadas no fabrico de seus poderosos arcos, tendo suplantado as antigas espécies utilizadas pelos mestres da Ribeira das Naus. Temos ainda a indicação da *Embira*<sup>20</sup> para a *calafetagem*<sup>21</sup>, alertando “que há muito por aqui” (Ibidem, p. 78).

Até então, parece inquestionável o papel das vilas do Norte da comarca de Ilhéus, no fornecimento madeireiro, de matéria-prima e peças para os estaleiros de Salvador e Lisboa; garantindo o suprimento das necessidades econômicas e diplomáticas em vigor. É certo que o desenvolvimento desta atividade contribuiu

---

<sup>17</sup> Tiramos por base o valor aproximado gasto com mão-de-obra e arrasto dos taboados, já que seria o volume de matéria recebido pela serraria. Estes somaram aproximadamente, entre trabalho pago (297\$200 réis) e transporte ( $\approx$  697\$600), a importância de 994\$800 réis, que somados parte que cabia a Fazenda Real da tabela 1 (6:583\$600) dão um total de 7:578\$400, subtraídos dos 41:155\$200 pagos aos particulares, resultando na quantia supracitada.

<sup>18</sup> São peças destinadas ao reforço do *cavername* (conjunto de cavernas) do navio. Vão de proa a popa. Encavilhar é a mesma coisa que *cavilhar* (segurar com cavilhas) (LAPA, 1971, p 249).

<sup>19</sup> É o aparelho usado na parte traseira da embarcação, servindo para lhe dar a direção (Idem, p. 262).

<sup>20</sup> Linho grosseiro retirado da casca da Embira utilizado na calafetagem das embarcações.

<sup>21</sup> A calafetagem consistia no isolamento das frechas do casco. A embira usada para este fim se desgastava muito menos, e ainda tinha a vantagem de dilatar-se quando submersa, vedando ainda mais o casco dos navios ao longo dos percursos (LAPA, 2000, p. 88).

ativamente no referido período para significativos desgastes florestais, notados por alguns funcionários estatais e intelectuais ilustrados luso-brasileiros.<sup>22</sup>

Dessa forma, o apêndice da referida *Memória sobre os Cortes de Madeira de Construção*, nos possibilita perceber que a atividade de exploração da madeira não era uma atividade secundária, e que especializada e imbricada com a produção de gêneros alimentícios, formava um conjunto das principais atividades econômicas da região: permitiam a entrada e a circulação de capital residente integrando o circuito mercantil dominante em crise. A idéia de recobrar esta questão, do mercado interno, “não significa tentar inverter o processo de conhecimento histórico ou desdenhar o caráter de subordinação da economia colonial” (LAPA, 1982, p. 44), mas de entender melhor o papel que as diferentes atividades deste mercado incipiente desempenharam no processo de colonização. A produção madeireira começava a se configurar, ao longo da segunda metade do século XVIII (especialmente após o terremoto em Lisboa em 1755) em um negócio rentável para alguns particulares e fundamentalmente numa questão de Estado importante: a defesa e a manutenção do Império Português.

### **Fonte primária**

Muniz Barreto, Domingos Alves Branco. *Memória sobre os cortes de madeiras de construção estabelecidos na comarca de São Jorge dos Ilhéus*. 1800. Ms 512 (47, doc. 2). Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

### **Bibliografia**

CABRAL, Diogo Carvalho; CESCO, Susana. **Árvores do Rei, Florestas do Povo: a instituição das ‘madeiras de lei’ no Rio de Janeiro e na Ilha de Santa Catarina (Brasil) no final do período colonial**. *Luso-Brazilian Review*, 44:<sup>2</sup>, ISSN 0024-7413, University of Wisconsin System, 2007

CABRAL, Diogo de Carvalho. **Homens e Árvores no Ecúmeno Colonial: Uma história ambiental da indústria madeireira na bacia do Macacu, Rio de Janeiro, 1763-1825**. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social PPGHIS/UFRJ, 2007.

CARDOSO, José Luis. **O Pensamento Economico em Portugal: nos finais do século XVIII: 1780-1808**. Lisboa: Ed. Estampa, 1989.

DIAS, Marcelo Henrique. **Economia, Sociedade e Paisagens da Capitania e Comarca de Ilhéus no Período Colonial**. Tese de doutoramento, UFF, 2007.

DIAS, M.<sup>a</sup> Odila L. da Silva. **A Interiorização da metrópole e outros estudos**. São Paulo: Alameda, 2005.

---

<sup>22</sup> Sobretudo, Manuel Ferreira da Câmara Bittencourt e Sá, Baltasar da Silva Lisboa, Francisco Nunes da Costa e Domingos A. B. Muniz Barreto.

- FREITAS, Antônio F. G.; PARAISO, Maria H. B. **Caminhos ao encontro do mundo: a capitania, os frutos de ouro e a Princesa do Sul**. Ilhéus: Editus, 2001.
- LAPA, José Roberto do Amaral. **A Bahia e a Carreira da Índia**. Ed. Fac-similada. São Paulo: Hucitec, Unicamp, 2000.
- \_\_\_\_\_. **Economia Colonial**. Editora Perspectiva S. A: São Paulo, 1973.
- \_\_\_\_\_. **O Antigo Sistema Colonial**. Editora Brasiliense, São Paulo, 1982.
- LYRA, Maria de Lourdes Viana. **A utopia do poderoso império, Portugal e Brasil: bastidores da política, 1798-1822**. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994.
- MAXWELL, Kenneth. **A Devassa da Devassa: a Inconfidência mineira: Brasil e Portugal (1750-1808)**. São Paulo, Paz & Terra, 2005.
- MILLER, Shawn. **Fruitless tress. Portuguese conservation and Brazil's colonial timber**. Stanford UP, 2000.
- MIRANDA, E. E. **Água na natureza, na vida e no coração dos homens**. São Paulo: Campinas, 2004. Disponível em: <<http://www.aguas.cnpm.embrapa.br>>. Acesso em 15 de julho de 2009.
- MORTON, F. W. O. **The Royal Timber in Late Colonial Bahia**. *Hispanic American Historical Review.* , 58:1 (fev. 1978), pp 41-61.
- NOVAIS, Fernando. **Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)**. São Paulo: Ed. Hucitec, 1989.
- PÁDUA, José Augusto. **Um sopro de destruição: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista, 1786-1888**. RJ, Zahar, 2002.
- RAMINELLI, Ronald. **Viagens Ultramarinas: Monarcas, vassallos e governo a distância**. São Paulo: Alameda, 2008.
- SILVA, Ana Rosa Clochet da. **Inventando a Nação: Intelectuais Ilustrados e Estadistas Luso-Brasileiros na Crise do Antigo Regime Português (1750-1822)**. São Paulo, HUCITEC, 2006.
- SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. **Morfologia da Escassez: Política econômica e crises de fome no Brasil**. Tese de doutoramento, UFF, 1990.