

# Do Estaleiro do Recife à Ribeira das Naus: logística, dinâmicas econômicas e sociais para a construção naval na Capitania de Pernambuco (1755-1788)\*

**Fernanda Cordeiro de Almeida<sup>1</sup>**

*Doutoranda em História, Cultura e Sociedade – PGHIS/UFPR*

**Cleverson Faust**

*Mestrando em Filosofia Geral – Universidade Nova de Lisboa – Portugal*

## RESUMO

A partir da segunda metade do século XVIII, a administração portuguesa implementou uma série de normas para a extração e beneficiamento das madeiras da Capitania de Pernambuco, com a finalidade de abastecer a construção naval na Ribeira das Naus em Lisboa. Em adição às novas normas, foram efetivadas expedições de catalogação das porções florestais correspondentes à Capitania da Paraíba, à Comarca do Recife e ao Distrito de Alagoas. Entre 1755 e 1788, seis governadores da Capitania de Pernambuco colocaram em prática as ordens emanadas da Secretaria de Estado de Marinha e Ultramar, com o objetivo último de aprimorar a logística do Estaleiro do Recife. Em consequência disto, foram avaliados os melhores portos de escoamento da produção, realizados testes em amostras de madeiras no Real Arsenal do Exército e contratados novos mestres carpinteiros provenientes do Reino.

**PALAVRAS-CHAVE:** Administração colonial; Pernambuco; Construção naval

## ABSTRACT

From the second half of the eighteenth century, the Portuguese authorities implemented a series of rules for the extraction and processing of wood from the Captaincy of Pernambuco, with the aim of supplying shipbuilding in Ribeira das Naus in Lisbon. Moreover to the new standards, cataloging expeditions to the corresponding Captaincy of Paraíba, the judicial district of Recife and the District of Alagoas forest portions were enforced. Between 1755 and 1788 six managers of the Captaincy of Pernambuco put into practice the orders issued by the State Department of Navy and Overseas, with the ultimate goal of improving the logistics of the reef site. As a result, we evaluated the best ports for transportation of production, conducted tests on samples of wood at the Royal Army Arsenal and hired new master carpenters from the Kingdom.

**KEYWORDS:** Colonial administration; Pernambuco; Shipbuilding

---

\* Artigo recebido em 26 de maio de 2014 e aprovado para publicação em 3 de junho de 2014.



## INTRODUÇÃO

A recomendação do uso de madeiras de construção para finalidades náuticas na Capitania de Pernambuco remonta, provavelmente, ao século XVII, mais precisamente em 1634. Em finais desse ano, o Rei Felipe III salientou a importância da utilização das madeiras da América portuguesa para a indústria naval.

Excetuando-se o comércio do pau-brasil, foi somente a partir de 1755 que se deu início às investigações nas florestas da Capitania de Pernambuco com o fito de enviar madeiras de construção para Lisboa<sup>2</sup>.

No período que compreende as três primeiras décadas do século XVIII houve significativas mudanças e progressos na arquitetura naval portuguesa. Tais melhorias foram o resultado da política de atualização do reino, implementada por D. João V, com a contratação de cientistas, artistas, especialistas e técnicos, entre estes construtores navais originários de países como Inglaterra e França.

Para além da contratação dos mestres construtores, o monarca investiu na aquisição de obras que versavam sobre a construção naval. Esses melhoramentos possuíam o objetivo de desenvolver e sistematizar as construções de navios na Ribeira das Naus, visto que, naquele momento, havia falta de organização e vigilância, o que culminava em grandes prejuízos à Fazenda Real. Vários navios eram fabricados em simultâneo, sem haver controle de materiais, nem de pessoas. Também eram constantes os abandonos das construções, o que resultava em uma total perda do investimento ali depositado.<sup>3</sup>



Vista da Ribeira das Naus e Palácio Corte Real [c.1752], Biblioteca Nacional de Portugal, *Vuë du Palais que le Roi de Portugal a acheter* [sic] [visual gráfico].- [S.l.:s.n, D.L.1985 (Porto: Lito, Lusitana)]. -1 rep. de obra de arte: color; 25x30 cm. Disponível em: <http://purl.pt/12664>, acessado em 20/1/2014.

Acerca de 1721, um dos construtores ingleses contratados implantou uma nova técnica de dobrar madeiras para construção naval e sistematizou o conhecimento sobre navios ao estabelecer uma academia ou escola naval, da qual se destacava a Sala dos Riscos em que eram construídos navios em escalas menores.<sup>4</sup> A partir da década de 1750, D. José I solicitou, da Inglaterra, mais construtores e cerca de trezentos operários para trabalharem nos estaleiros portugueses, transformando a Ribeira das Naus numa verdadeira indústria naval.<sup>5</sup>

Tal momento de maior sistematização dos trabalhos no estaleiro lisboeta contribuiu para a emissão de leis que assegurassem a matéria-prima essencial para a construção de navios, tanto em Portugal quanto na América portuguesa. No Reino, a vinte e cinco de junho de 1751, D. José I publicou o Regimento dos Pinhais e Fábricas de Madeira de Leiria, no qual foram regulamentadas as atribuições do guarda-mor e seus oficiais, bem como do superintendente de fábrica de madeiras da Marinha, que passou a ter autoridade sobre as matas reais daquela região portuguesa.<sup>6</sup>

Cumprido salientar que o estabelecimento de reservas florestais não foi somente uma peculiaridade do Reino de Portugal. Na Inglaterra, desde a Idade Média, havia uma política de restrição aos cortes das florestas. Notadamente a partir de 1580, com o aumento do interesse nas matas para o abastecimento da indústria naval inglesa, foi implementado o plantio de árvores com o intuito de prover a Marinha.<sup>7</sup>

Para regulamentar a importação de madeiras originárias da América portuguesa, foram editados decretos e alvarás que permitiram que navios portugueses transportassem a madeira dessa parte do Império, especialmente durante o pós-terremoto, visto que as madeiras deveriam servir também para a reconstrução da cidade de Lisboa.<sup>8</sup>

Dentre as inovações implementadas na Ribeira das Naus, destacou-se a incorporação nos planos dos navios das qualidades de madeiras do Brasil que deveriam ser utilizadas em cada parte da embarcação. Até 1765, os investimentos no Arsenal Real da Marinha surtiram efeito na durabilidade dos navios, que passou de entre dez a quinze anos, nos navios construídos com madeira de Portugal, para quarenta anos.<sup>9</sup>

As madeiras transportadas da América portuguesa para o Real Arsenal de Lisboa eram provenientes das Capitânicas de Pará e Maranhão, da Bahia, do Amazonas e de Pernambuco.<sup>10</sup> Convém destacar que depois do corte das madeiras para a Indústria Naval, todo o material processado era depositado em armazéns e/ou nos estaleiros das capitânicas citadas e de lá era escoado para Portugal.

Na Capitania de Pernambuco, além do fornecimento de madeiras para o além-mar, houve construção naval a nível local, assim como houve nas Capitânicas da Bahia, do Rio de Janeiro e do Pará.<sup>11</sup> Em fins do século XVIII, as madeiras extraídas das florestas de Pernambuco abasteciam também a capitania da Bahia, onde havia um Estaleiro exclusivo para a construção da Marinha de Guerra. Portanto, a exportação das madeiras pernambucanas para Portugal competia com o consumo interno do Estaleiro de Salvador. A exportação madeireira para terras portuguesas possuía outras finalidades

além da fabricação de navios para o Real Arsenal da Marinha e da reconstrução de Lisboa após o terremoto de 1755, tais como a reforma do Palácio D'Ajuda e até mesmo a construção mobiliária das moradas reais.<sup>12</sup>

Para elucidar o espaço das Florestas da Capitania de Pernambuco, das quais as madeiras foram extraídas, delinearemos brevemente a conjuntura espacial e política da Capitania, a partir da segunda metade do século XVIII. Nesse período, a área espacial administrada pela Capitania de Pernambuco englobava outras Capitânicas vizinhas como a da Paraíba, do Rio Grande (do Norte), do Ceará, além da Comarca das Alagoas. Por ordem do Conselho Ultramarino, a Paraíba foi anexada a Pernambuco em 1755, para fins de administração, permanecendo sob seu controle até janeiro de 1799. A Capitania do Rio Grande (do Norte) estava subordinada a Pernambuco desde de 1701, e a Capitania do Ceará estava sob tutela pernambucana desde 1656. A Comarca das Alagoas permaneceu ligada a Pernambuco até 1817. Este era o espaço da Capitania de Pernambuco e suas áreas anexas.<sup>13</sup>

Apesar da indústria madeireira na Capitania de Pernambuco já estar consolidada, existiram diversos problemas no corte, na qualidade e em transporte das madeiras que dificultavam as remessas para a construção de embarcações do outro lado do Atlântico. Os problemas gerados no escoamento da produção tiveram como resultado ações dos secretários de Estado da Marinha e Ultramar que exigiram providências dos diversos gestores da Capitania de Pernambuco. Para sanar tais dificuldades, foram realizadas investigações nas florestas, bem como foi montado um aparato logístico que demandava a coordenação de trabalhos por mestres construtores para levantamento, catalogação, seleção e o transporte das madeiras.

Em fins de abril de 1755, Luís José Correia de Sá, governador da Capitania de Pernambuco, solicitou ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar, Diogo Corte Real, o envio de verbas para o ajuste e o corte das madeiras destinadas à Fábrica da Ribeira das Naus. Correia de Sá, quando questionado pelo secretário sobre o envio de uma

charrua contendo madeiras para o Reino, advertiu que seria desperdício para a Fazenda Real remeter a embarcação, antes da frota anual, somente para este fim. A falta de verbas fez com que o administrador suspendesse a fatura de novos cortes de madeiras sem que as primeiras fossem pagas. Naquele período era comum que, anualmente, os navios trouxessem sal de Portugal e levassem de volta madeiras de construção para os Arsenais da Marinha e do Exército<sup>14</sup>.

A carestia praticada pelos marceneiros no corte e transporte das madeiras, além da escassez das mesmas na Praça do Recife impulsionaram expedições para a descoberta de novas porções florestais. Essas buscas lideradas pelos agentes da Administração portuguesa tinham como objetivo suprir as necessidades da Marinha portuguesa, bem como a carência interna da Capitania de Pernambuco de construir navios. A fabricação de embarcações, a nível local, satisfazia a comunicação e o transporte de mercadorias entre Pernambuco, seus distritos e outras Capitânicas, como também facilitava a exportação de artigos e a comunicação com o Reino.

Como consequência desses fatores, a busca por madeiras de boa qualidade e de boa localização, ou seja, próximas ao litoral, era algo incontornável. Essa era uma demanda que precisava ser rapidamente resolvida para se evitar mais prejuízos ao Erário Régio. Atendendo à Ordem Real que mandava fazer a averiguação de todo o litoral da Capitania de Pernambuco em busca de madeiras de construção, Correia de Sá ordenou que dois práticos peritos realizassem tal expedição<sup>15</sup>.

Os dois práticos eram António Oliveira, piloto da Barra do Recife, que por Mercê Real tornou-se patrão-mor, e Ivan de Oliveira, capitão do Paquete destinado ao transporte de guarnição da Ilha de Fernando de Noronha. Ao percorrer o litoral da Capitania, os peritos investigaram a qualidade e a quantidade das madeiras, bem como o acesso a elas. Na Capitania da Paraíba, eles destacaram as proximidades da Baía da Traição como o local mais abundante em madeiras. Ali havia um porto que foi assim descrito pelos peritos: *sim o podem estar Navios, mas que*

*hão de ficar em bastante distância do porto donde se devem embarcar as madeiras, e que a esta circunstância se ajunta a de não ser naquela paragem, o mar mais pacífico* (AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 78, D. 6526. p.1).

Apesar de não possuir um porto bom, a Baía da Traição foi destacada pelos peritos pela abundância e boa qualidade das madeiras. Aparentemente, os preços dos paus de construção realizados na Paraíba eram menores do que os efetuados na Praça do Recife. Essa era uma vantagem que deveria ser verificada posteriormente a partir da ordem ao governador da Paraíba. Em sondagem prévia, Correia de Sá assegurou que os carpinteiros do Recife, ainda que lhes dobrassem os preços, não faziam conta em trabalhar na Baía da Traição. Embora os preços fossem menores, a distância do porto paraibano para o porto do Recife resultava num entrave, visto que os fretes cobrados pelos mestres carpinteiros para o transporte da madeira eram exorbitantes.

Já no distrito das Alagoas o panorama era outro. A maior parte das madeiras processadas, que tinham embarcado para Portugal ou que restavam no Porto do Recife e se transportavam para a Bahia, era proveniente das matas alagoanas. O maior destaque dessa região eram as matas de *Secupira*<sup>16</sup>, espécie destinada à construção de mastros para embarcações. A abundância dessa árvore era tanta que Correia de Sá asseverou que em muitos anos não se conheceria a sua falta, por mais continuados que fossem os cortes. A fatura de paus para a construção na porção alagoana foi uma das justificativas lançadas pelo capitão-general de Pernambuco para sugerir a interrupção do projeto da Baía da Traição<sup>17</sup>.

Outra justificativa apontada por Correia de Sá para desistir das investigações nas matas da Paraíba, em detrimento das do Distrito das Alagoas, foi o melhor acesso para o transporte das madeiras. O principal porto de escoamento da madeira processada em Alagoas era o da Barra Grande, denominada Jaguará, que possuía fácil entrada e dava fundo para navios de grande porte, além de possuir mar manso e próximo à praia onde se embarcavam os paus de cons-

trução. Além dessas vantagens, a Barra de Jaguará tinha uma boa infraestrutura para os cortes e o transporte das madeiras, bem como a sustentação dos empregados nesses trabalhos, com muitos mantimentos, carros e carpinteiros em sua Ribeira. Tinha era a infraestrutura que alguns moradores haviam aproveitado dela para fabricar navios particulares<sup>18</sup>.

Para Correia de Sá, a Barra do Jaguará era a paragem mais cômoda em que se podiam estabelecer cortes de madeiras. No entanto, o governante fez uma ressalva para a reflexão: as condições do Porto da Barra do Jaguará eram tão boas que poderia ser um atrativo para a invasão estrangeira, como se verifica no trecho abaixo:

Da comodidade que nesta barra se poderão para o embarque das Madeiras; se devem temer para o desembarque dos inimigos; é certo que a barra dá/ pelo que respeita ao fundo/ entrada ao maior navio, e é sem dúvida que dentro da enseada podem estar cinquenta navios ancorados, e com sossego; pela descrição que os ditos práticos me fizeram da enseada, só de palavra vim a entender que é uma das suas pontas seria muito conveniente fazer alguma fortificação, com que se pudesse por alguma dificuldade a entrada (AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 78, D. 6526, grifo nosso, p. 4)

Na sua própria reflexão, Correia de Sá sugeriu a construção de uma fortificação como solução paliativa para a proteção da Barra do Jaguará. Essas primeiras diligências de investigação surtiram efeitos posteriores que foram muito além da descrição das qualidades das madeiras e da sua possibilidade de escoamento e transporte.

As pesquisas sobre as Matas da Capitania de Pernambuco e suas jurisdições administrativas, tais como a Capitania da Paraíba e o Distrito de Alagoas, prosseguiram durante a década de 1760. A partir desse período, com a instalação da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba, houve uma mudança no contexto socioeconômico dessas Capitânicas<sup>19</sup>.

## **AValiação e Seleção de Pessoal NO ESTALEIRO DO RECIFE**

Em janeiro de 1761, outro governador da Capitania de Pernambuco, Luís Lobo da Silva, forneceu seu parecer ao secretário de Marinha e Ultramar, Francisco Mendonça Furtado, a respeito dos mestres carpinteiros do Porto do Recife. O parecer foi negativo para os dois mestres António dos Santos Ribeiro, filho da terra, e José da Costa, natural do Reino. Em ambos foi reconhecida a aptidão para construir barcos, sumacas e corvetas<sup>20</sup>, bem como para reparos em navios mercantes e de guerra. Apesar de cumprirem com essas tarefas, os mestres carpinteiros em questão não possuíam *toda a inteligência necessária* para a fatura de Naus de Guerra.

Mais adiante, Lobo da Silva afirmou que muitos mestres carpinteiros do Porto do Recife não construíam as Naus de Guerra com a regularidade precisa, mas sim as destruindo sacrificando um importante estoque. A perda de material era causada porque os marceneiros não se atentavam para as medidas que deveriam seguir. Finalizando a sua avaliação, o governador afirmou que se houvesse a necessidade de mandar construir alguma fragata na Praça do Recife que encaminhasse alguém da Corte, habilitado para tal tarefa.

O parecer de Lobo da Silva nos leva a duas constatações: a primeira é que, até a década de 1760, barcos, sumacas e corvetas eram fabricados no Porto do Recife, mas a construção de Naus de Guerra, que demandava maior perícia, ainda era efetuada na Ribeira das Naus em Lisboa. Se esse tipo de embarcação fosse construído no mesmo local onde eram retiradas as madeiras, isto resultaria numa grande economia para o Erário Régio. Tanto assim que em 1757 houve a publicação de uma lei que incentivava a construção de navios no Além Mar<sup>21</sup>.

A outra constatação é que o controle de qualidade no corte das madeiras era fundamental para o sucesso da construção das embarcações. Caso uma medida não fosse fielmente executada, perdiam-se muitas peças que depois dificilmente se encaixavam. Os tabuados, aduelas<sup>22</sup> e champrões deve-

riam ser milimetricamente cortados, seguindo rigorosos padrões de medidas.

Em março de 1772, outro governador da Capitania de Pernambuco, Manoel da Cunha Meneses, remeteu um ofício ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a extinção de matas próximas ao mar. Mais adiante, no mesmo documento, Meneses recomendou a instalação de uma logística para a extração e o transporte das madeiras. Com a escassez das madeiras na faixa litorânea, surgiu a necessidade de cortar madeiras no interior das Capitanias de Pernambuco e da Paraíba. Para atender a tal necessidade, a fabricação de madeiras no interior demandou a instalação de pequenos portos em rios que poderiam receber navegação e escoar a produção até os portos costeiros.

Ainda no ofício, Manoel Meneses referiu-se a uma carta recebida em novembro de 1771 em que os diretores da Junta da Companhia Geral de Comércio das Capitanias de Pernambuco e Paraíba solicitaram a construção de um navio no Porto do Recife. Em resposta a essa solicitação e ponderando sobre a agilidade na construção da embarcação, o governador fez algumas ressalvas sobre as condições do Estaleiro do Recife<sup>23</sup>.

A primeira ressalva feita por Manoel Meneses foi a comparação entre a *fábrica de construir embarcações neste Porto* e os demais estaleiros da Europa, tais como Dinamarca, Suécia e Rússia. As diferenças entre os estaleiros do exterior e o Estaleiro da Praça do Recife eram duas: a logística necessária para extração das madeiras e o alto custo da mão de obra empregada nas construções.

Para o governador, a escassez de madeiras provocada pelo corte continuado das mesmas para a construção naval obrigaria a implantação de uma logística que deveria ser realizada com carros adequados para o transporte do material até o litoral de onde poderiam ser enviadas até o estaleiro. A necessidade do corte de madeiras no interior pode ser observada nesse trecho: *É preciso cortá-las pela Terra dentro, donde é indispensável fazer uma inevitável despesa com carros competentes, para as conduzirem aos embarcadouros, para destes pararem em Su-*

*macas e Balsas ao Estaleiro da Construção* (AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 112, D. 8642, p.1).

Com relação à mão de obra, provavelmente em resposta ao questionamento da Coroa sobre os elevados preços dos jornais<sup>24</sup> dos trabalhadores, Meneses ponderou sobre algumas condições específicas do estaleiro do Recife. O primeiro fator implicador da elevação dos preços cobrados pelos mestres e artífices era o clima. O sol e o calor excessivos faziam o trabalho mais custoso do que nos climas europeus, mais amenos. Outra causa apontada foi a importação de gêneros alimentícios que custavam a esses trabalhadores cinquenta por cento mais caro.

Tais condições de trabalho obrigavam os artífices a prestarem serviços aos particulares que pagavam jornais maiores. Havia também uma hierarquia para o pagamento desses numerários pela Coroa Portuguesa:

Sua Majestade pela Real Fazenda paga quando tem obras pertencentes à Marinha, a quinhentos e sessenta metros aos carpinteiros e calafates que são verdadeiramente oficiais; e aos outros chamados oficiais mancebos, estes percebem o preço que lhes julgar o mestre (*Idem, Ibidem*, p. 2).

O Governador Manoel Meneses anexou ao ofício em questão uma lista dos mestres e oficiais de Carpinteiros da Ribeira. Nessa lista, observam-se os diferentes cargos utilizados na construção de navios: três mestres construtores, vinte e sete oficiais brancos, catorze oficiais mancebos<sup>25</sup>, um oficial preto forro<sup>26</sup> e onze oficiais pretos cativos<sup>27</sup>. Merece destaque o fato de haver distinções sociais entre os oficiais, brancos, pretos forros e pretos cativos. Quanto aos pretos cativos, o governador advertiu sobre o cuidado no emprego deles nas obras nos estaleiros, pois alguns ao fugirem desaprendiam o ofício de marceneiros ficando entregues à *ociosidade* e à *vida libertina*.

## EXAMES E MEDIÇÕES DAS MADEIRAS DA CAPITANIA DE PERNAMBUCO

Voltando ao assunto da investigação das madeiras da Capitania de Pernambuco por

parte de seus agentes administrativos a mando da Coroa Portuguesa, em setembro de 1774 foram remetidos amostras de dois a quatro pés cúbicos para posteriores estudos no Arsenal da Marinha. O Aviso de 25 de junho solicitava a investigação de madeiras de louro e óleo para mastros e vergas, com o intuito de construir naus de grande porte. Em observância à Ordem Real, o Governador José Cesar de Meneses fez embarcar as seguintes qualidades de madeiras: *Secupira*, *Githay* e *Pau de Arco*.

A remessa das amostras das madeiras citadas foram catalogadas e seguiram com uma relação que descrevia os usos e a localização de cada uma delas. A *Secupira* era uma qualidade de madeira utilizada em quase todos os tipos e em todas as partes das embarcações. Desta havia em abundância, porém, em matas distantes de 3 a 8 léguas do litoral. Já o *Githay* e o *Pau de Arco* eram tipos de madeiras que pouco se utilizavam na construção naval por apresentarem capacidade de curvatura. Na região havia, ainda, os paus denominados *Sapocaia* e *Oiti*, que serviam na falta das outras duas já mencionadas.

Um ano mais tarde, a Junta da Fazenda Real da Capitania de Pernambuco remeteu um ofício ao Marquês de Pombal informando sobre a remessa de madeiras para a mastreação de uma fragata de trinta e dois pés de boca<sup>28</sup>. O carregamento foi feito no Navio Nossa Senhora da Conceição<sup>29</sup>, do qual era primeiro piloto José Francisco Perné. O custo com os cortes das madeiras totalizaram trezentos e setenta e sete mil e seiscentos reis de despesa para o Arsenal da Marinha de Lisboa. A carga foi incompleta por falta de madeira suficiente no comprimento para mastros e joanetes grandes<sup>30</sup>.

Em outubro de 1775, José César de Meneses informou ao secretário da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre os cortes das madeiras efetuados na Capitania da Paraíba e no Distrito das Alagoas. As madeiras processadas serviram para o provimento do Arsenal Real da Marinha e foram transportadas também pelo Navio Nossa Senhora da Conceição, pilotado por Perné. Quase toda a madeira fora cortada na Paraíba, exceto os tabuados, processados na

Vila das Alagoas. O comunicado terminou com uma indagação de César de Meneses. O navio deveria dirigir-se à Paraíba, onde embarcaria também o produto dos cortes que estavam sendo feitos em Alagoas, a fim de se fazer ajuntar toda a madeira na Praça do Recife.

Essas questões de logística de remessa das madeiras para o Reino era uma preocupação constante, visto que havia várias recomendações quanto à economia e à comodidade para a Real Fazenda, o que pode ser notado no trecho: *fizesse com a maior brevidade aprontar a dita madeira, examinasse com a maior exação toda a despesa, para não ter prejuízo a Real Fazenda* (AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 120, D. 9199. p. 2).

Os estudos das madeiras provenientes da Capitania da Paraíba e efetuados no Arsenal da Marinha prosseguiram. Em fevereiro de 1776, novamente a Junta da Real Fazenda remeteu um ofício ao Marquês de Pombal comunicando que havia seguido a determinação de remeter dois terços da madeira cortada e reservar a parte restante na Capitania. Dos dois terços de cada tipo de madeira, deveriam ser priorizados os tipos que servissem para cortes de curvas e braços que constituíam a necessidade do Real Arsenal naquele momento. A investigação começava a nível local, e estudos posteriores eram feitos no Arsenal de Lisboa<sup>31</sup>.

Para fazer os exames detalhados dos tipos de madeira remetidos, os componentes da Junta da Real Fazenda deveriam mandar cortar um número duplicado de três amostras de tamanho considerável, todas da mesma espécie de árvore, de igual peso e vigor, fazendo-os numerar. O corte deveria ser efetuado em diferentes estações do ano, para que fosse observada a influência no peso das madeiras. Posteriormente, a remessa foi identificada de acordo com uma relação anexa que foi assinada pelo contador-geral da Junta, Manoel Pereira de Faria. Seguindo-se esse método, foi enviada a primeira remessa com as primeiras amostras de cada espécie de madeira e suas identificações respectivas.

As madeiras foram encaminhadas para o Reino por duas sumacas, e na ocasião já

estavam recolhidas em duas barcadas no Porto do Recife, que completariam as duas terças partes das amostras para estudos. A última terça parte, que seria carregada no Porto da Paraíba, deveria ficar resguardada para exames posteriores. Os cortes dos ternos duplicados de amostras prosseguiram a fim de que fossem investigados o peso e a serventia das madeiras para o Real Arsenal. Essa estratégia de investigação garantia a averiguação da qualidade das madeiras, sem que fosse feito um corte exaustivo de árvores sem utilidade para o Real Serviço e com oneração para o Erário Régio, porque cortar madeiras demandava despesa no corte, no transporte e no envio delas. Exigia uma logística que muitas vezes não era justificada, visto que algumas madeiras ou não serviam ou eram processadas *toscamente*<sup>32</sup>.

De acordo com a demanda do Real Arsenal, a investigação prosseguiu, seja para atender aos pedidos urgentes, seja para se fazer reservas de madeiras para utilização a longo prazo. Em resposta ao envio das madeiras de louro e óleo, o secretário de Estado, Sebastião José de Carvalho e Melo, mostrou-se satisfeito com a remessa enviada. Tanto que esse tipo de madeira deveria ser despachado novamente para a mastreação de uma nau de sessenta peças. As providências para o corte ficou a cargo do Mestre de Campo José Rodrigues Chaves. Não obstante, para o término da construção da Fragata de trinta e dois pés de boca, citada anteriormente, faltavam dois paus para completar a mastreação. Como forma de atender ao pedido do secretário do Reino, José César de Meneses solicitou uma diligência para buscar as madeiras solicitadas. Mas, apesar de as madeiras encontradas encaixarem-se nas medidas sugeridas pela Marinha, nem sempre as árvores eram de boa qualidade:

(...) de cinco, que se descobriram, uns foram ocos, outros foram furados, (...) tenho feito repetir as diligencias, mas sem fruto, porque até o presente só se tem achado do mesmo modo: irei continuando nas mesmas diligencias, e quando suceda encontrarem-se capazes os remeterei (AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 122, D. 9277, p. 2).

Observa-se que o cuidado com o envio de madeiras deveria ir além do corte e processamento das medidas sugeridas, como também deveria atentar para a qualidade das mesmas, ocos, furados ou sem a casca não serviriam para a construção de mastros de navios.

A resposta do Arsenal Real sobre as experiências realizadas nas madeiras remetidas em 1776 chegou à Capitania de Pernambuco em julho de 1780, quatro anos após o seu envio. Os peritos elaboraram uma Relação de Madeiras com amostras que foram enviadas numa caixa para Pernambuco com a declaração da utilização que delas se podiam fazer, conforme as experiências realizadas. Na primeira folha da Relação, foram destacados nove tipos de madeiras que serviam para aduelas, pina de roda e mastros.

O *Piquiá Banana* e o *Ingá Porco* eram qualidades de árvores fáceis de trabalhar e possuíam a singularidade de tenderem direitas para o feitio da *Aduela Philadephia*. Os mestres carpinteiros do Real Arsenal enviaram modelos de aduelas para que se pudesse confirmar o uso das duas espécies. Já a madeira do *Piquiá do Pará* era ideal para pina da roda, pois nenhuma das madeiras enviadas enquadrava-se na sua capacidade para tal fim. As espécies *Emberiba preta* e *Biraquim* serviriam para pinas. No entanto, experiências ratificadoras, de acordo com o modelo enviado, deveriam ser realizadas posteriormente na Capitania de Pernambuco. Por fim, dentre as madeiras que serviam para mastros, destacavam-se: *Gitahy*, *Biraquim*, *Coquan* e *Emberiba preta*. A ressalva feita para essas plantas era a verificação se as árvores desses tipos davam paus suficientes para mastros<sup>33</sup>.

Em folhas anexas foi apresentado o resultado das experiências para o teste de forças e resistência das amostras de madeiras remetidas. Os instrumentos empregados para a pesquisa foram réguas e paralelepípedos de quatro palmos, seis polegadas e 1/6 de comprimento e duas polegadas e 1/4 de largura e 3/4 de grossura. Os marceneiros do Real Arsenal catalogaram oitenta e oito espécies de madeiras de construção, todas classificadas conforme a qualidade de cada madeira, seu peso, peso que suportava e



a flexibilidade das amostras. Observamos aqui que os testes realizados deveriam ser confirmados com exames locais na Capitania de Pernambuco. Isso nos leva à constatação de que, além do estudo de cada espécie de acordo com seus usos, deveriam ser observadas as condições locais de cada planta, tais como a disponibilidade e a verificação dos modelos remetidos.

Em outubro de 1780, José César de Meneses declarou estar ciente dos cuidados que deveria continuar tomando na escolha das madeiras enviadas à Corte, por se destinarem à Construção naval. O governador asseverou que ele ficaria na inteligência das qualidades das Madeiras para mastros, aduelas, pinas, eixos, cubos, pinas e raios. Especial precaução deveria ser tomada no corte dos raios e pinas, para que fossem úteis para as finalidades pretendidas. Desse modo, os paus dos eixos não deveriam ser ocos, e os cubos não deveriam ter nós, nem fendas. Escusando-se pelos erros cometidos, o governante prometeu que nas próximas remessas de madeira para o Reino não haveria mais defeitos<sup>34</sup>.

Um mês depois, José César de Meneses remeteu uma grande quantidade de madeiras pelo Pacote Real Nossa Senhora da Glória, Remédios e São José, comandado por Luiz Antônio Portela. A remessa era composta também por cortes de madeiras, como o tabuado de costado, que estavam no Porto do Recife há três anos. As madeiras estavam danificadas, primeiro porque estavam expostas ao tempo e, segundo, porque não havia um armazém para acondicioná-las. O governador afirmou que estava aflito com tal situação, e por esse motivo todas as tardes acompanhava pessoalmente o embarque das madeiras danificadas que já representavam um grave prejuízo para a Fazenda Real.

### **MESTRES CARPINTEIROS, A MARINHAGEM E O CARREGAMENTO DAS MADEIRAS**

Em maio de 1781, vinte anos após a sondagem a respeito dos mestres carpinteiros de Pernambuco que fossem capazes de promover a construção de navios de guer-

ra, desembarcou na Capitania de Pernambuco o oficial de Carpinteiro de Machado, Julião Alves, nomeado para fazer os cortes de madeiras para aduelas. O encaminhamento de Julião foi feito pelo oficial do Real Arsenal do Exército, João da Cunha Eça Teles, por indicação do Brigadeiro Bartolomeu da Costa<sup>35</sup>.

No que diz respeito aos Arsenais Reais da Marinha e do Exército, há um esclarecimento a ser feito. É um erro imaginar que estes Arsenais funcionavam em locais distintos ou que eram instituições separadas. A interferência do Brigadeiro Bartolomeu da Costa na nomeação do carpinteiro para o Estaleiro do Recife é um exemplo disso. Havia a divisão em repartições, que mais tarde deu origem a ministérios distintos, mas que funcionavam conjuntamente. Todas as repartições possuíam seus armazéns. Estas repartições foram extintas com a criação dos Ministérios da Guerra e da Marinha. Em dezembro de 1797, por ofício do Ministério da Guerra, os Arsenais do Exército e da Marinha foram separados. As repartições faziam parte da Junta dos Três Estados que era composta pela Junta do Comércio (depois de 1760 Conselho da Fazenda), Conselho Ultramarino e Conselho de Guerra<sup>36</sup>.

Ainda no mês de maio de 1781, José César de Meneses recebeu instruções sobre os métodos de cortar madeiras para aduelas que deveriam ser encaminhadas para que o Mestre Julião as seguisse. Tais métodos consistiam em cortar madeiras de aduelas para barris de pólvora, seguindo os modelos remetidos para a capacidade de uma ou duas arrobas de pólvora que deveriam abastecer o Arsenal Real do Exército. Nota-se, a partir de então, que as madeiras examinadas, cortadas e enviadas para a Ribeira de Lisboa não se destinavam apenas à construção de embarcações, como também para servir de matéria-prima para a construção no Arsenal de Guerra de Portugal.

A seguir, o governador ordenou que o mestre carpinteiro examinasse as matas com o auxílio de oficiais de sua profissão empregados no Real Serviço que, na sua ausência, deveriam prosseguir com as buscas. Ao remeter o ofício a Martinho de Melo e Castro, o governador inquiriu quando seria

o retorno do mestre de machado ao Reino, denotando que a sua estadia na Capitania de Pernambuco seria provisória<sup>37</sup>.

No mês seguinte ao desembarque, Julião Alves promoveu uma vistoria nas matas de Pernambuco à procura da madeira *Piquiá banana* para a confecção de aduelas. O oficial de machado afirmou que tinha sido muito custoso encontrar os paus que estavam pelo mato adentro, e que os poucos que haviam os oficiais da terra utilizavam para a construção de casas, desaparecendo os paus de maior bitola, restando apenas os mais delgados, inúteis para a fatura de aduelas. Outra questão colocada do Mestre Julião ao secretário de Marinha e Ultramar foi o período para os cortes das madeiras. O governador General José César de Meneses queria o corte em junho, ao que o mestre de machado retrucou, afirmando que o tempo correto para tal seria a partir de agosto, época em que não havia chuvas<sup>38</sup>.

O fato de ter sido convocado um mestre de machado do Reino para processar as madeiras demonstrava uma preocupação com a economia dos recursos florestais, evitando o desperdício de madeiras, como também de seu corte e transporte. De acordo com as instruções de 16 de maio de 1781, deveriam ser remetidas quatro diferentes dimensões de aduelas, com o intuito de utilizar uma maior quantidade de madeira da mesma árvore.

O trabalho do mestre carpinteiro foi bastante intenso, visto que no início de novembro foram remetidas pela Corveta Nossa Senhora da Conceição e Santa Rita mil seiscentas e quarenta e três aduelas e sete rolos de *Paroba*, *Piquiá banana* e *Articupe*<sup>39</sup>. Em fevereiro de 1782, foram remetidas duas mil e quatrocentas aduelas pelo Navio Nossa Senhora da Piedade e Santa Ana, em atendimento aos Avisos da Secretaria da Marinha e Ultramar de vinte e dois de julho de 1780 e dezesseis de março de 1781.

A quantidade de aduelas carregadas nas embarcações leva-nos ao questionamento acerca de quem fazia o carregamento delas. Para entender melhor esse assunto é imprescindível compreendermos a marinhagem. Como foi mencionado anteriormente, os marinheiros e os grumetes<sup>40</sup>

envolvidos no Serviço das Matas de Pernambuco descarregavam os navios de sal vindos do Reino e carregavam-nos com madeira. A viagem de Lisboa ao Porto do Recife era exaustiva e durava em média 60 dias, sendo a tripulação composta por oficiais e pela marinhagem. O grupo de oficiais era composto por comandante e 1º piloto, escrivão e 2º piloto, praticante, capitão, cirurgião, contra-mestre, guardião, marinho e calafate. Já a marinhagem era composta por marinheiros e grumetes<sup>41</sup>.

Inserindo a marinhagem no contexto do Serviço das Matas<sup>42</sup> da Capitania de Pernambuco, ocorreu um episódio interessante em julho de 1782, a desobediência de dois marinheiros a bordo do Paquete Real no Porto de Jaguará. O alvo da desobediência foi o ouvidor da Comarca das Alagoas, José de Mendonça de Matos Moreira, que em março de 1789 foi nomeado juiz conservador das matas da Capitania de Pernambuco<sup>43</sup>. O magistrado não tomou nenhuma providência, pois o Paquete partiria para o Porto do Recife no dia seguinte. Não obstante, com a chegada da embarcação, de posse da carta de Matos Moreira, José César de Meneses tomou as devidas providências para a correção dos marinheiros desobedientes. Como sabia que o Piloto José Lopes era *muito brando e frouxo*, fez os marinheiros desembarcarem e os recolheu na cadeia para purgarem alguns dias o delito<sup>44</sup>.

A indisciplina dos marinheiros poderia comprometer o prazo de envio de madeiras de construção para Lisboa, e o trabalho no Porto do Recife não podia parar. Em fins de 1783, houve a deserção de marinheiros em duas embarcações, no Navio Nossa Senhora do Pilar<sup>45</sup>, comandado por Gregório de Souza Brito, e no Nossa Senhora do Monte Carmo e São José, que tinha como comandante Luís Antônio Portela. No Navio Nossa Senhora do Pilar desertaram vinte e dois marinheiros. Para sanar a situação, César de Meneses colocou a bordo vinte e cinco índios para poderem ajudar na arrumação das madeiras. No outro navio rebelaram-se sete marinheiros na época da Festa do Natal. Diante do exposto surge a questão: por que os marinheiros desertavam? Provavelmente, um dos motivos foi a falta de soldos.

Em ofício ao Secretário Martinho de Melo e Castro, o governador da Capitania de Pernambuco sugeriu que toda embarcação proveniente de Lisboa que aportasse em Recife para carregar madeiras deveria ser encaminhada com o adiantamento de soldos dos marinheiros. Ao nível local, o governador adiantava dois meses de soldos para a marinhagem, que deveriam ser pagos somente depois de estar barra afora. Caso houvesse deserção, os soldos deveriam ser entregues nos Armazéns Reais<sup>46</sup>.

### **AS MADEIRAS DA COMARCA DO RECIFE**

Como pode ser observado até aqui, grande parte da madeira enviada a Lisboa era proveniente da Capitania da Paraíba, que possuía com principal porto a Baía da Traição; e da Comarca das Alagoas, tendo como principal ponto de escoamento o Porto de Jaguará. Mas por que as madeiras da Capitania de Pernambuco eram mais abundantes em outras jurisdições administrativas? Mais precisamente, como era a qualidade das madeiras provenientes das matas próximas ao Porto do Recife?

Em fevereiro de 1788, o mestre da Ribeira, José da Costa, o mesmo que vinte e sete anos antes havia sido *desqualificado* para a construção de Navios de Guerra, emitiu um parecer sobre a suficiência e a qualidade das madeiras da Praça do Recife. Seu parecer referiu-se especificamente às espécies utilizadas para mastros, tais como os paus de *Githai*, *Beraquim*, *Coquan* e *Emberiba preta*. Sobre a qualidade dessas madeiras, Costa afirmou:

Além do pouco comprimento, as árvores próprias para mastros não possuíam resistência e durabilidade. Adicionado a isso, os paus enviados para Lisboa e posteriormente testados foram rejeitados. As poucas madeiras utilizadas na confecção de mastros de Galeras duravam somente duas viagens. Conforme o relato do mestre da Ribeira do Recife, tal dificuldade, ou escassez de paus para a construção náutica, não ocorreu na época de Manoel da Cunha, que geriu a Capitania de Pernambuco entre 1769 e 1774<sup>47</sup>.

Apesar de grande parte das madeiras cortadas serem provenientes de outras jurisdições administrativas, o Porto do Recife era

o local onde era reunido todo o material processado para o subsequente envio para Lisboa. A demora no envio das madeiras para o Real Arsenal dos Exércitos, principalmente pela chagada e carregamento das embarcações, causava graves prejuízos à Fazenda Real. Isto ocorria porque os paus faturados eram colocados sobre a areia da praia, ficando expostos às intempéries do clima. Como fora observado, as madeiras cortadas eram deixadas na Praia do Recife por anos e apodreciam ao sabor das águas das marés.

Em fevereiro de 1788, o governador da Capitania de Pernambuco, D. Tomás José de Melo, informou por meio de ofício ao secretário de Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, que havia mandado construir um Telheiro Real, com o intuito de resguardar as madeiras que fossem produzidas do rigor do tempo. Outro benefício do Telheiro seria o adiantamento do corte e o pronto embarque dos paus no Porto do Recife<sup>48</sup>.

As investigações nas matas da Capitania da Paraíba e Comarca de Alagoas prosseguiram, com o intuito de encontrar madeiras para o uso náutico. Em abril de 1788, o governador remeteu pelo Pacote Nossa Senhora do Monte Carmo e São José, onze amostras de madeiras para aduelas das quais oito eram próprias para molhados, e três para secos. A incumbência de gerir as expedições nas matas da Paraíba ficou a cargo do Escrivão da Provedoria da Fazenda Real da Capitania. Havia grande abundância das madeiras remetidas como amostras e próximas ao porto de embarque. A quantidade de tipos de madeiras encontradas para aduelas aumentou. Foram remetidas as espécies para estudos de paus de *Peroba*, *Cubucu*, *Louro amarelo* e *de cheiro*, *Largahiro* ou *pau de leite*, *Gulandim amarelo*, *Laranja-nha*, *Pau Sangue*, *Guabiraba branca* ou *canela*, todas essas para molhados; já para secos, *Paus Paraíba*, *Cupiúba*, e *Louro branco*<sup>49</sup>.

Já em Alagoas, os investigadores das matas encontraram mais seis tipos de madeiras para aduelas, das quais foram remetidas duzentas e quarenta; ou seja, quarenta de cada tipo. *Peroba amarela*, *Pitimaju*, *Pisco*, *Caboim*, *Murta* e *Peroba branca* foram as qualidades de paus selecionados para amostras. O carregado das expedições nas matas ala-

goanas foi o Ouvidor José de Mendonça de Matos Moreira, que também remeteu ao secretário de Marinha e Ultramar dois caixões com duas qualidades de baunilha, contendo as favas e flores da planta. O Governador D. Tomás José de Melo remeteu, também, um caixote com mais amostras de *Quina*, com o objetivo de que fossem examinadas amostras da planta retiradas em épocas distintas. Conforme o governante, a descoberta de novas qualidades de madeira poderia abrir a *esta Colônia um novo ramo do Comércio importantíssimo para a Real Coroa*<sup>50</sup>.

### **DISPUTA PELO CARGO DE MESTRE CARPINTEIRO**

Em junho de 1788 ocorreu um fato bastante relevante para as investigações das florestas realizadas na Capitania de Pernambuco, a chegada ao Porto do Recife do Alferes António Manoel Prata. Este ficou encarregado do corte das Matas e busca de novas espécies de madeira na Paraíba para a mastreação de navios. Contudo, havia uma equação difícil de ser resolvida pelo governador da Capitania de Pernambuco, visto que já havia outro oficial do machado trabalhando nos cortes de paus na Paraíba, Manoel Martins Beiriz. Conforme Aviso de Martinho de Melo e Castro, inicialmente, os dois oficiais deveriam trabalhar em locais separados, para que se pudesse apurar qual dos dois resultaria em maior economia para o Real Erário. O ordenado do Alferes Prata ficou atribuído em oitocentos reis por dia, remuneração paga ao seu antecessor Julião Alves<sup>51</sup>.

Diante da encomenda urgente de madeiras para o Real Arsenal dos Exércitos, Tomás de Melo fez uma ressalva com relação ao período mais favorável para os cortes nas florestas. O período mais adequado ia de fins de julho até o mês de janeiro, porque era o tempo mais seco naquelas Capitânicas. No restante do ano, de fevereiro a junho, era um período mais chuvoso, e esse fato trazia alguns inconvenientes. As matas ficavam cheias de atoleiros, as águas dificultavam os trabalhos, as cascas das árvores largavam, rachavam e deterioravam. Em resultado desses fatores, os custos com o transporte e as despesas da fabricação das madeiras resultavam mais ca-

ros. Para evitar esse transtorno, o governador sugeriu que as encomendas provenientes do Real Arsenal fossem feitas com a devida antecedência, respeitando o prazo para a fatura das madeiras, de acordo com a estação seca e não a de inverno<sup>52</sup>.

Para evitar enganos ou a duplicação de serviços, D. Tomás de Melo mandou reproduzir três cópias do plano de corte de madeiras para uma nau de setenta e quatro peças, que foi anexado à Ordem emitida pela Secretaria de Marinha e Ultramar. Duas das cópias foram entregues aos dois oficiais dos cortes, Manoel Beiriz e o Alferes Prata. A terceira cópia ficou sob a posse do mestre do Estaleiro do Recife, José da Costa, que deveria conferir os paus que fossem chegando para a referida nau. Ao solicitar ao Alferes Prata que reproduzisse o Plano, o mestre de corte afirmou que não sabia escrever, apenas traçar a madeira. Assim, Tomás de Melo solicitou a reprodução de cópias com firmas, e além delas emitiu duas portarias para esclarecer como deveria ser executada a fatura das madeiras<sup>53</sup>.

Na Portaria identificada com a letra A, passou-se ao Alferes Prata as Ordens Reais de cortes de madeiras sob a sua responsabilidade. No quarto capítulo da Portaria, D. Tomás de Melo afirma que como forma de excitar a *emulação*, que se determina a Ordem Real, Prata deveria ficar com metade das encomendas e Manoel Beiriz com a outra metade. De tal maneira que um deveria fazer iguais paus que o outro, a fim de que fosse observado, sem a menor dúvida, quais se conformavam melhor com as dimensões solicitadas; quais paus seriam faturados com melhores madeiras e quais sairiam mais baratos. Já na portaria identificada com a letra B, foram recomendações a Manoel Beiriz, encarregado dos cortes de Madeiras da Paraíba do Norte, todas versando sobre o mesmo assunto que as indicações feitas ao Alferes Prata. Em anexo, com a letra C o Alferes Prata afirmou que estava ciente das Instruções emitidas pelo capitão general das Capitânicas, D. Tomás de Melo. Por fim, com a letra D, foi emitida uma lista na qual constavam as feramentas<sup>54</sup> e demais apetrechos solicitadas pelo Alferes Prata para dar início aos cortes de madeiras na Paraíba do Norte.

Para entender melhor o que D. Tomás de Melo estabeleceu com a *emulação* entre os dois mestres construtores de madeira, convém esclarecer o significado desse termo no Bluteau: *Estímulo que nos incita a obrar tão bem como os outros, ou melhor se for possível. (...) Imitar alguém com emulação. Procurar ser igual ou superior a ele em alguma coisa*<sup>55</sup>.

Conforme a explicação do Bluteau, a emulação foi sugerida para fins comparativos de qual dos dois mestres construtores seria mais bem-sucedido no Serviço das Matas da Paraíba. Apesar de todo o zelo em comunicar as tarefas de cada construtor, D. Tomás de Melo emitiu um parecer tendencioso ao dirigir-se por meio de Ofício ao Secretário Martinho de Melo e Castro. O governador destacou a experiência que Manoel Beiriz possuía no corte das madeiras, asseverando que quando esse tinha oportunidade separava as madeiras de maior grandeza e qualidade para o Real Serviço e vendia as menores aos negociantes para empregarem nos seus navios. Outra qualidade de Beiriz, destacada pelo governador Melo, era o baixo custo de seu serviço, que era sempre racionável, e se houvesse abuso no valor, ele o abaixava para ficar mais econômico ao Real Erário. O Mestre Beiriz tinha suas próprias ferramentas, adiantava o pagamento ao pessoal que cortava as matas e por esse motivo tinha sempre *gente pronta*<sup>56</sup>.

Apesar da preferência pelo Mestre Beiriz, D. Tomás de Melo afirmou que manteria o Secretário Martinho de Melo e Castro informado do resultado da emulação, enviando notícias tão logo fosse despachada a primeira *barcada* de madeiras com destino ao Reino. Ao final, o mestre carpinteiro mais antigo, Beiriz, foi o vencedor da competição, no entanto quem permaneceu à frente da administração das madeiras foi o Alferes Manoel Prata. Este trabalhou no corte das madeiras até 1801,

permanecendo na Capitania até 1807, após ser promovido sucessivamente como tenente e a capitão de infantaria do Regimento de Linha do Recife de Pernambuco<sup>57</sup>.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O principal assunto discutido por este artigo foi a construção do aparato logístico no Estaleiro do Recife, entre 1755 e 1788. Para tanto, foram implementadas a catalogação, a seleção e o transporte das madeiras de maneira mais eficaz e econômica. Para que essas ações fossem postas em prática, foram contratados mestres carpinteiros que asseguraram a qualidade dos serviços prestados. A avaliação e seleção de pessoal qualificado na Ribeira do Recife, bem como as investigações florestais para a realização de exames e medições das madeiras da Capitania de Pernambuco, constituíram a própria logística para o aprimoramento dos serviços do Estaleiro do Recife que passou a fornecer materiais de melhor qualidade para a construção naval na Ribeira das Naus, como também para o consumo interno da Capitania.

Durante trinta e três anos, os serviços do Estaleiro do Recife foi aprimorado de modo a congregar as madeiras provenientes do espaço das florestas da Capitania de Pernambuco, que até 1788 era composto pela Capitania da Paraíba e pelo Distrito de Alagoas. Pesquisa ainda inédita demonstra que o período de estabelecimento da logística melhorada no Porto do Recife foi fator essencial para a implantação, em 18 de março de 1789, do Serviço das Matas da Capitania de Pernambuco, uma administração que foi coordenada por juizes conservadores das matas, que foram ouvidores indicados pelos governadores e, como tal, fizeram parte da Administração e da Política da Capitania de Pernambuco até 1822.

<sup>1</sup> Agradecemos à Capes pelo fomento à pesquisa de estágio doutoral realizado em Portugal de abril de 2013 a abril de 2014, sob o título: *Em comum benefício dos meus vassallos: A regulação dos usos e dos acessos às florestas costeiras na Capitania de Pernambuco (1760-1822)*, orientada pelo Prof. Dr. Luiz Geraldo Silva (PGHIS/UFPR) e co-orientada pelo Prof. Dr. Tiago C.P. dos Reis Miranda, CHAM/UNL e UAç. Bolsista PDSE/CAPEs, processo nº 18458122.

<sup>2</sup> AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 2, D. 138.

<sup>3</sup> SALGADO, Augusto. Teoria portuguesa de arquitetura naval. In: PEREIRA, José Manuel Malhão. *Navios, marinheiros e arte de navegar (1669 – 1823)*. Lisboa: Academia de Marinha, 2012, pp.171- 173.

- <sup>4</sup> Desconhece-se o nome deste construtor inglês tão importante para a construção naval portuguesa. ALMEIDA, Luís Rocha Ferrand. Um construtor naval inglês em Portugal (1721-1723), *Revista Portuguesa de História*, tomo X, Coimbra: Instituto de Estudos Históricos, 1962, pp.5-13.
- <sup>5</sup> SALGADO, Augusto. *Op. cit.*, pp.171-174.
- <sup>6</sup> Regimento dos Pinhais e Fábricas de Madeira de Leiria. 25 de junho de 1751. In: SILVA, Antônio Delgado da. Coleção da legislação portuguesa desde a última compilação das Ordenações. Disponível em: <http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/>. Acessado em 10/10/2013.
- <sup>7</sup> THOMAS, Keith. O homem e o mundo natural. Mudanças de atitude em relação às plantas e aos animais. (1500 – 1800). Trad. João Roberto Martins Filho, São Paulo: Companhia das Letras, 2010, p. 282. Ver também: THOMPSON, E. P. *Senhores e caçadores*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, p. 28 e 29.
- <sup>8</sup> A isenção de impostos sobre a madeira que entrava em Portugal tinha como principal argumento a reconstrução da cidade de Lisboa após o terremoto ocorrido em 1º de novembro de 1755. Cf. Decreto de 29 de novembro de 1755. Alvará de 22 de maio de 1756. Decreto de 28 de Janeiro de 1758. In: SILVA, Antônio Delgado da. Coleção da legislação portuguesa desde a última compilação das Ordenações. Disponível em: <http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/>. Acessado em 11/10/2013.
- <sup>9</sup> SALGADO, Augusto. *Op. cit.*, p. 175.
- <sup>10</sup> SALGADO, Augusto. *Op. cit.*, p. 199.
- <sup>11</sup> Sobre a utilização de madeiras de construção para a indústria naval nas Capitanias de Pernambuco, do Rio de Janeiro e da Bahia, conferir: RIBEIRO JR., José. *Colonização e Monopólio no Nordeste Brasileiro: A Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759-1780)*. 2ª ed. São Paulo: Hucitec, 2004; CABRAL, Diogo Carvalho. Floresta, política e trabalho: a exploração das madeiras-de-lei no Recôncavo da Guanabara (1760-1820). *Revista Brasileira de História*, vol. 28, núm. 55, janeiro-junho, 2008, pp. 217-241; LAPA, José Roberto do Amaral. *Op. cit.*, 2000; KIRSCHNER, Tereza Cristina. Entre o rei e a lei. Natureza, legislação ilustrada e conflitos no final do período colonial. *Textos de História*, vol. 11, nº 1-2, 2003; FONSECA, Halysson Gomes da. *Devastação e conservação das florestas na Terra de Tinharé (1780-1801)*. Dissertação (Mestrado em História Social) Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2010.
- <sup>12</sup> LAPA, José Roberto Amaral. *Op. cit.*, pp. 25-26.
- <sup>13</sup> RIBEIRO JR., José. *Op. Cit.*, 2004, p. 63.
- <sup>14</sup> AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 78, D. 6525, Sobre o embarque de Sal e o desembarque de Madeiras. Cf. D. 9143.
- <sup>15</sup> AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 78, D. 6526.
- <sup>16</sup> Os nomes dos tipos de madeiras para a construção naval encontrados nas fontes de pesquisa foram mantidos com a grafia original do período.
- <sup>17</sup> *Id Supra*.
- <sup>18</sup> *Id Supra*.
- <sup>19</sup> Sobre a Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba. Cf. RIBEIRO Jr., *op. cit.*
- <sup>20</sup> Veleiro de pequena tonelagem, dois mastros de pano redondo, velas de proa, entre-mastros e uma bateria. Cf. GONÇALVES, Antônio. Navios de Vela. In.: PEREIRA, José Manuel Malhão. *Op. Cit.*, p. 84.
- <sup>21</sup> Alvará de 12 de novembro de 1757. Mandando preferir no carregamento das frotas os navios fabricados no Brasil. SILVA, Antônio Delgado da. *Coleção da legislação portuguesa*. Lisboa: Tipografia Maigrense, 1830, p. 561. Disponível em: <http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/pesquisasimplesresultado.php?pesquisa=navio&usado=2&campos=1&rdem=1&pagina=10>. Acessado em 13/11/2013.
- <sup>22</sup> Madeira lavrada para pipas, tonneis. Silva, Antônio de Moraes. Dicionário da Língua Portuguesa composto pelo Padre D. Raphael Bluteau, reformado, e acrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro, Tomo I, A-K, p. 30. Disponível em: <http://www.brasiliana.usp.br/bbd/handle/1918/00299210#page/3/mode/1up>. Acessado em 20/10/2013.
- <sup>23</sup> AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 112, D. 8642.
- <sup>24</sup> Jornal: a paga de cada dia, que se dá ao jornaleiro. Cf. SILVA, Antônio de Moraes. *Op Cit.* p.191.
- <sup>25</sup> Oficiais mancebos, gente da Náutica entre grumetes e serventes. Cf. SILVA, Antônio de Moraes. *Op Cit.* p.256
- <sup>26</sup> Forro que saiu da escravidão, liberto. § que não paga foro, nem direitos, livre. SILVA, Antônio de Moraes. *Op Cit.* p. 51.
- <sup>27</sup> Cativo reduzido à escravidão. Cf. SILVA, Antônio de Moraes. *Op Cit.* p.362
- <sup>28</sup> Fragata era, essencialmente, um navio de guerra de três mastros que dispunha de duas baterias. Cf. GONÇALVES, Antônio. Navios de Vela. In: PEREIRA, José Manuel Malhão. *Op. Cit.*, p. 61.
- <sup>29</sup> Navio Nossa Senhora da Conceição
- <sup>30</sup> AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 119, D.9153.
- <sup>31</sup> AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 121, D. 9257.
- <sup>32</sup> O Secretário da Marinha e Ultramar Martinho de Melo e Castro referiu-se a forma tosca como eram cortadas as madeiras provenientes da Capitania de Pernambuco em AHU, ACL, CU, Cx. 175, D. 12270, p. 2.
- <sup>33</sup> AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 137, D. 10204.
- <sup>34</sup> AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 138, D. 10260.
- <sup>35</sup> AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 140, D. 10358.
- <sup>36</sup> Cf. CORREIA, Maria Teresa Rodrigues de Almeida. *A Gênese de um Museu: Do Arsenal Real do Exército ao Museu de Artilharia*. Dissertação de Mestrado. Museologia e Patrimônio. Universidade Nova de Lisboa, FCSH, Dep. Antropologia, Lisboa, 2002, p. 29.
- <sup>37</sup> AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 141, D. 10390.
- <sup>38</sup> AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 140, D. 10377.
- <sup>39</sup> AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 142, D. 10469.

<sup>40</sup> Grumetes eram aprendizes de marinheiros. Realizavam tarefas de auxílio aos marinheiros mais experientes, desde carregar ferramentas para ajudar um carpinteiro até fazer a limpeza dos barcos. Cf. BLUTEAU, Raphael. *Vocabulário Portuguez & Latino*, 8 volumes. Disponível em: <http://www.brasiliana.usp.br/en/dicionario/edicao/1>. Acesso em 13/11/2013, pp.139.

<sup>41</sup> AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 174, D. 12217.

<sup>42</sup> O Serviço das matas da Capitania de Pernambuco funcionou de 1789 a 1822 e será discutido de maneira pormenorizada na tese de doutoramento, em construção, de Fernanda Cordeiro de Almeida (PGHIS/UFPR), sob orientação do Prof. Dr. Luiz Geraldo Silva.

<sup>43</sup> Edital de 18 de março de 1789, que proíbe o corte das Madeiras de Construção que possam servir para Fragatas de 20 peças, e naus da última grandeza, nas Comarcas da Paraíba, Recife e Alagoas. Apeje, R. Pro. 04/2, Fl.39.

<sup>44</sup> AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 145, D. 10598.

<sup>45</sup> A Nau Nossa Senhora do Pilar teve seu funcionamento de 1763 a 1820, foi construída em Lisboa e abrigava uma guarnição de 650 homens (1795) e 753 homens (1799). Cf. GONÇALVES, Antônio. Navios de Vela. In: PEREIRA, José Manuel Malhão. *Op. Cit.*, p. 50.

<sup>46</sup> AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx.150, D. 10891.

<sup>47</sup> AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 162, D. 11609.

<sup>48</sup> AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 162, D. 11612.

<sup>49</sup> AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 163, D. 11675.

<sup>50</sup> AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 164, D. 11715.

<sup>51</sup> AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 164, D. 11728.

<sup>52</sup> *Id Supra.*

<sup>53</sup> AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 165, D. 11755.

<sup>54</sup> Para iniciar os Cortes na Paraíba do Norte em 1788, o Alferes Antônio Manoel Prata solicitou: 3 Pedras de amolar, 3 Peças de Botas, 4 Argolas de ferro de arrastar madeira, 1 Martelo grande, 18 Enxadas, 18 Ferros de cova, 20 Foices, 1 Cardel de fio para cordiar madeira, 2 Travadeiras, uma pequena e uma grande, 6 Serras braçais incluindo a que veio armada, 4 Serrotes braçais, 12 Machados, 6 Enxões, 1 Serra de mão, 2 Serrotes de mão, 6 Escobulos de marcar madeira, 4 Compassos, três pequenos, um grande, 3 Jogos de algarismo de marcar, 1 Lações de rachar aduela, 1 Estojo matemático, 3 Sultas, 12 Limas sortidas. Cf. AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 165, D. 11755, p. 9.

<sup>55</sup> BLUTEAU, Raphael. *Vocabulário Portuguez & Latino*, 8 volumes. Disponível em: <http://www.brasiliana.usp.br/en/dicionario/edicao/1>. Acesso em 13/11/2013. pp.75-76.

<sup>56</sup> AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 165, D. 11755, p. 3.

<sup>57</sup> AHU, ACL, CU, Capitania de Pernambuco, Cx. 268, D. 17876.