



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA  
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

**Entre subordinação e autonomia: exploração madeireira e política florestal em  
Pernambuco e Paraíba no século XVIII (1755-1799)**

**Hugo Takeshi Hatakeyama**

**JOÃO PESSOA  
2025**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA**

**Entre subordinação e autonomia: exploração madeireira e política florestal em  
Pernambuco e Paraíba no século XVIII (1755-1799).**

**Hugo Takeshi Hatakeyama**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal da Paraíba (PPGH-UFPB) como requisito parcial para obtenção do título de mestre em História.

Orientador: Professor Doutor Tiago Luís Gil

Coorientador: Professor Doutor Tiago Bernardon de Oliveira

Área de Concentração: História e Cultura Histórica

Linha de Pesquisa: História e Regionalidades

**JOÃO PESSOA  
2025**

**Catalogação na publicação  
Seção de Catalogação e Classificação**

H361e Hatakeyama, Hugo Takeshi.

Entre subordinação e autonomia: exploração  
madeireira e política florestal em Pernambuco e Paraíba  
no século XVIII (1755-1799) / Hugo Takeshi Hatakeyama.  
- João Pessoa, 2025.  
226 f. : il.

Orientação: Tiago Luís Gil.  
Coorientação: Tiago Bernardon de Oliveira.  
Dissertação (Mestrado) - UFPB/CCHLA.

1. História da Paraíba. 2. Paraíba Colonial. 3.  
História ambiental. 4. Exploração madeireira. 5.  
Política florestal. 6. Desenvolvimento desigual e  
combinado. I. Gil, Tiago Luís. II. Oliveira, Tiago  
Bernardon de. III. Título.

UFPB/BC

CDU 981.33(043)



UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA  
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

Ata nº 322 de defesa de Dissertação do Programa de Pós-Graduação em História do Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes da Universidade Federal da Paraíba de autoria do(a) mestrando(a) HUGO TAKESHI HATAKEYAMA, área de concentração História e Cultura Histórica, linha de pesquisa em HISTÓRIA E REGIONALIDADES.

Aos vinte e oito dias do mês de agosto do ano de dois mil e vinte e cinco, às 09:30h, em sessão virtual realizada no(a) Sala <https://meet.google.com/izj-qsjr-dpj?hs=224>, atendendo aos princípios ordenadores dos Artigos 67 a 72 do Regulamento do Programa de Pós-Graduação em História do CCHLA da UFPB, foi realizada a Sessão de Defesa e Julgamento da Dissertação de autoria do(a) mestrando(a) HUGO TAKESHI HATAKEYAMA, matrícula 20231006295, junto ao PPGH/CCHLA/UFPB, requisito final para obtenção do título de Mestre(a) em História na área de concentração em História e Cultura Histórica, linha de pesquisa HISTÓRIA E REGIONALIDADES, conforme encaminhamento do(a) professor(a) GUILHERME QUEIROZ DE SOUZA, coordenador do PPGH/CCHLA/UFPB, e cumprimento do exame de qualificação, pré-requisito para esta apresentação, segundo registrado na secretaria do Programa. O trabalho do(a) mestrando(a) foi avaliado pela Banca Examinadora composta pelos(as) professores(as) doutores(as): TIAGO LUÍS GIL (UFPB – Orientador(a) e Presidente da sessão), DIOGO DE CARVALHO CABRAL (UECE - Examinador(a) Externo(a) à Instituição), e SERIOJA RODRIGUES CORDEIRO MARIANO (UFPB - Examinador(a) Interno(a) ao Programa). A realização da sessão de Julgamento e Avaliação ocorreu em sessão virtual realizada no(a) Sala <https://meet.google.com/kmu-cvgg-egm>, divulgado previamente pelo PPGH e com acesso permitido aos interessados em acompanhá-la em tempo real. Iniciada a sessão, o(a) presidente TIAGO LUÍS GIL apresentou os membros da Comissão e, em seguida, indicou o(a) mestrando(a) para que fizesse, oralmente e pelo tempo de 20 minutos, a apresentação do Trabalho Final intitulado *Entre subordinação e autonomia: exploração madeireira e política florestal em Pernambuco e Paraíba no século XVIII (1755-1799)*. Concluída a apresentação, procedeu-se à arguição pelos membros da Banca. Ao final da arguição, foi solicitado ao público presente que saísse da sala a fim de que a banca pudesse deliberar sobre a apresentação do(a) mestrando(a). Após discussão, a Banca emitiu o seguinte parecer:  
*O discente cumpriu com todos os requisitos de um trabalho final de dissertação: apresenta uma problematização bem definida; o texto traz importantes contribuições para o debate histórico e historiográfico; cabe, igualmente, destacar a qualidade da composição do núcleo documental (Arquivo Histórico Ultramarino) uma pesquisa de fôlego. Por fim, a banca indicou, ainda, algumas*



UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA  
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

*reformulações pontuais no capítulo 2, alem da necessidade de incorporar um estudo importante da literatura sobre a industria madeireira colonial.*

---

---

---

35

Assim, decidiu-se pelo conceito **APROVADO**. Deve a secretaria do PPGH/CCHLA/UFPB, após homologação desta ata pelo Colegiado deste Programa, solicitar à Pró-Reitoria de Pós-Graduação da Universidade Federal da Paraíba a emissão, na forma da lei, do respectivo diploma de Mestre em História. Terminada a sessão foi encerrada a reunião, da qual, eu, GUILHERME QUEIROZ DE SOUZA, coordenador do PPGH/CCHLA/UFPB, lavrei a presente ata que vai assinada pelos membros da banca e pelo(a) mestrando(a).

45

João Pessoa, 28 de agosto de 2025.

50 Orientador(a) \_\_\_\_\_

55

Examinador(a) Externo(a) \_\_\_\_\_

Documento assinado digitalmente

**gov.br** SERIOJA RODRIGUES CORDEIRO MARIANO  
Data: 29/08/2025 07:43:08-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

60

Examinador(a) Interno(a) \_\_\_\_\_

Documento assinado digitalmente  
**govbr** HUGO TAKESHI HATAKEYAMA  
Data: 02/09/2025 16:37:00-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Mestrando(a) \_\_\_\_\_

## AGRADECIMENTOS

Esta pesquisa não seria possível sem a contribuição de inúmeras pessoas que influenciaram direta ou indiretamente os resultados obtidos. Dessa forma, devo imenso agradecimento à CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior), cujo financiamento foi um importante incentivo para o desenvolvimento deste trabalho. Devo agradecimentos, da mesma maneira, à equipe da Biblioteca Nacional e a disponibilidade, em sítio digital, de documentação do período colonial do Projeto Resgate Barão do Rio Branco. Ainda que eu não tenha visto o rosto e nem ouvido as vozes das pessoas envolvidas na organização e disponibilização desse acervo, o trabalho desses profissionais é o que permitiu a existência do estudo feito nas páginas vindouras.

Devo ainda agradecer à disponibilidade e ao apoio dos professores doutores Ângelo Emílio da Silva Pessoa e Mozart Vergetti de Menezes. O professor Ângelo foi quem me recebeu em momentos de dúvidas e incertezas com relação ao universo da pós-graduação e não só me apaziguou o espírito como me auxiliou a organizar minhas intenções de estudo para que eu pudesse pleitear o mestrado na Universidade Federal da Paraíba. Igualmente importante foi a orientação do professor Mozart, quem recebeu minhas ideias e apresentou as primeiras bases metodológicas e documentais para que eu efetivamente pudesse realizar esta dissertação. Aos dois professores sou imensamente grato.

Agradeço também à toda equipe do Programa de Pós-Graduação em História da UFPB, sempre dispostos a atender as demandas do alunato e orientando o caminho que eu e meus colegas de mestrado percorremos durante os anos de pesquisa. Agradeço à equipe técnica e aos professores desse PPGH, que acompanharam, ora à distância e ora de perto, os trajetos que percorri e auxiliaram em todos os casos de necessidade.

Especiais agradecimentos devo ao meu orientador, Prof. Dr. Tiago Luís Gil, e ao meu co-orientador, Prof. Dr. Tiago Bernardon de Oliveira. O professor Bernardon sempre solícito em auxiliar as demandas institucionais a que este trabalho esteve sujeito e, mais que isso, fez leitura atenta dos primeiros escritos, cuja crítica foi fundamental para o andamento do trabalho. O professor Tiago Gil, meu orientador, sempre esteve aberto às minhas ideias e forneceu todo apoio necessário ao desenvolvimento dos meus estudos, com paciência, apoio e sugestões, suas orientações não só contribuíram para o desenvolvimento desta pesquisa como também alargou seus horizontes. Aos professores Tiago Gil e Tiago Bernardon agradeço pelo suporte, pela atenção, pela orientação, pelo aconselhamento e pela paciência.

Agradeço ainda pelas contribuições fornecidas por amigos e colegas, com os quais

discuti assuntos desta pesquisa, sobre outros projetos e sobre a vida em geral. Dentre eles destaco Gabriel Pereira, ou Capoeira, Aridelson, Thales e Jamerson. Algumas poucas pessoas com quem mantive contato desde os anos iniciais da graduação até o presente encerramento desta dissertação. Com vocês, desde debates filosóficos, perpassando por temas sociológicos, literários, enxadrísticos, econômicos, históricos e, como não pode faltar, sobre a vida em geral, projetos futuros, expectativas, esperanças e frustrações, encontrei alicerces epistemológicos, ideológicos e afetivos que sobrevivem ao tempo e à distância – a qual geralmente meu afastamento e reclusão produzem. A todos agradeço, pois estão incorporados, de uma forma ou de outra, a esta pesquisa.

Mais importante, agradeço profundamente à minha família, aos meus três irmãos mais novos, ao meu pai e a minha mãe, que me deram suporte e apoio por todo esse tempo. Ao meu irmão Gabriel, graduando de biologia, com quem pude conversar diversas vezes sobre os cruzamentos inesperados entre biologia e história, já que adentrei no tema da história ambiental, agradeço pelos diálogos e debates. À Filipe, irmão mais novo, devo agradecer pela disponibilidade, pelo divertimento e pela crítica atenta de quem leu alguns rascunhos. Mas os especiais agradecimentos devo à minha mãe, Josali do Amaral, primeira pessoa da família a defender uma tese de doutoramento, minha inspiração para o campo dos estudos e da vida, agradeço profundamente pela sua presença e apoio.

Por fim, sou grato a minha companheira, Alcinedja Alves da Silva, estudiosa de Letras Clássicas, com quem pude conectar minha curiosidade pelo período Clássico aos meus estudos sobre modernidade. Discutindo de Hesíodo a Marx, pude ter uma ampla visão sobre história, filosofia e teatro. À você sou grato pelo companheirismo que, com paciência, suportou alguns momentos de afastamento, e pela curiosidade encontrou nos meus estudos um motivo para refletirmos e transformar caminhos individuais em um projeto em conjunto.

À todos sou grato por acompanharem os trajetos desta dissertação.

## RESUMO

Esta pesquisa é um esforço para compreender a exploração madeireira no período colonial tardio da capitania da Paraíba, entre os anos de 1755 e 1799, a partir da base documental do Arquivo Histórico Ultramarino, disponibilizado digitalmente pela Biblioteca Nacional a partir do projeto Resgate Barão do Rio Branco. Na segunda metade do século XVIII, o governo dos capitães-mores da capitania da Paraíba foi subordinado ao governo dos capitães-generais de Pernambuco, no que um dos principais fatores a provocar essa decisão régia foi a falência da Provedoria da Real Fazenda da Paraíba, instituição responsável por garantir as necessidades financeiras da colonização. Ao mesmo tempo, a Coroa de Portugal iniciou várias mudanças de sua percepção da natureza – a reforma da Universidade de Coimbra em 1772 e as viagens filosóficas iniciadas com Alexandre Rodrigues Ferreira entre 1783 e 1792, por exemplo –, e essa situação transformou os recursos naturais em matéria política no Brasil. Alguns historiadores, como Morton, Henrique Dias, Diogo Cabral e Shawn Miller, argumentam que a década de 1780 foi marcada pela crescente demanda da Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar por madeiras brasileiras utilizadas na construção de navios de guerra. Na Paraíba, a intervenção da Coroa, projetando seu poder político sobre a floresta e conduzindo a produção de madeira para a construção naval, foi intensificada com a nomeação de Antônio Manoel Prata como administrador das Cortes de Reais, em 1788. No entanto, a administração de Antônio Manoel Prata criou um conflito político entre o administrador e o general de Pernambuco da época, Dom Tomás José de Melo. Apesar dos problemas políticos, a exploração madeireira no Brasil foi objeto de diversos conflitos na ordem econômica e social, como os conflitos entre povos indígenas que utilizavam a terra como fazenda para subsistência e latifundiários mais interessados na agropecuária exportadora. Assim, quando a Coroa portuguesa propôs uma ação política sobre a exploração madeireira na Paraíba, o conflito entre a administração dos Reais Cortes e o governo de Pernambuco criou uma oportunidade para que outros grupos disputassem os usos da terra e dos recursos naturais. Este processo é entendido aqui como um desenvolvimento desigual e combinado entre o setor mercantil recifense e os senhores de terra do litoral da Paraíba baseado nas formas políticas de apropriação dos recursos florestais.

**Palavras-chave:** Paraíba Colonial; História Ambiental; Exploração Madeireira; Política Florestal; Desenvolvimento Desigual e Combinado.

## ABSTRACT

This research is an effort to understand the timber exploitation in the late colonial period of capitania da Paraíba, between the years 1755 and 1799, based on the documentary foundation of the Overseas Historical Archive, made available digitally by the National Library from the Resgate Barão do Rio Branco project. In the second half of the 18th century, the government of the captains-major of the captaincy of Paraíba was subordinated to the government of the captains-general of Pernambuco, in which one of the main factors that provoked this royal decision was the bankruptcy of the Provedoria da Real Fazenda da Paraíba, an institution responsible for guaranteeing the financial needs of the colonization. At the same time of this political event, the Crown of Portugal started several changes of your perception of nature – the reform of University of Coimbra in 1772 and the philosophical journeys started with Alexandre Rodrigues Ferreira between 1783 and 1792, for example -, and that situation transformed natural resources in a political subject in Brazil. As an addition for that conjuncture, some historians, like Morton, Henrique Dias, Diogo Cabral and Shawn Miller, argue that the decade of 1780 was marked by the growing demands of the Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar for brazilian timber used for warships construction. In Paraíba, the intervention of the crown, projecting her political power over the forest and conducting the production of timber for shipbuilding, was intensified with the nomination of Antônio Manoel Prata as the administrator of the Reais Cortes in 1788. However, the timber administration created a political conflict between the administrator and the general of Pernambuco, Dom Tomás José de Melo. Despite the political problems, timber exploitation in Brazil was a subject of various attritions in economical and social order, as the conflicts among indigenous peoples that used the land as farm for subsistence and landlords that were more interested in exportation agriculture. So, when the Portuguese Crown proposed a political action over the timber exploitation in Paraíba, the conflict between the administration of the Reais Cortes and the government of Pernambuco created openness to Other groups to dispute the uses of the land and the natural resources. This process is understood here as an uneven and combined development between the merchant sector from Recife and the landlords of Paraíba coast based on the political forms of appropriation of forest resources.

**Keywords:** Colonial Paraíba; Environmental History; Timber Exploitation; Forest Policy; Uneven and Combined Development.

## **LISTA DE ABREVIATURAS**

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

ACL – Administração Central

CU – Conselho Ultramarino

Cx. – Caixa

D. (doc.) – Documento

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1 - Madeiras nas relações das madeiras do governo de Pernambuco</b>	p. 46
<b>Tabela 2 - Madeiras nos mapas das cargas dos navios</b>	p. 46
<b>Tabela 3 - Comparaçao dos resumos de 1756 a 1763 das relações de madeiras (r.m.) e dos mapas das cargas (m.c)</b>	p. 46
<b>Tabela 4 - Madeiras nos mapas das cargas dos navios da Companhia de Pernambuco e Paraíba (1766-1772)</b>	p. 52
<b>Tabela 5 - Pau-brasil nos mapas das cargas dos navios da Companhia de Pernambuco e Paraíba (1766-1772)</b>	p. 52
<b>Tabela 6 - As madeiras em Pernambuco antes e durante os trabalhos de Julião Alves (1779-1783)</b>	p. 87

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1 – Mapa das matas combinadas com os portos da Comarca da Alagoas</b>	p. 106
<b>Figura 2 – Relevo e vegetação original</b>	p. 139
<b>Figura 3 – Mapa das matas combinadas com os portos da Capitania da Paraíba</b>	p. 143

## SUMÁRIO

Introdução	p. 13
1. Capítulo 1: As madeiras na administração de Pernambuco	p. 27
1.1 Do plano à prática: o protagonismo de Pernambuco sobre o projeto madeireiro do provedor dos Armazéns	p. 28
1.2 As madeiras em Pernambuco	p. 41
1.3 Reinserindo a Paraíba nos relatos da administração das madeiras	p. 60
2. Capítulo 2: A serviço da Coroa: entre o alferes e o general	p. 71
2.1 As florestas enquanto recurso: jurisdição sobre as matas	p. 71
2.2 A passagem de Julião Alves por Pernambuco: carpinteiros dos Arsenais portugueses e a organização da produção madeireira a serviço da Coroa	p. 82
2.3 Um administrador para os cortes de madeira na Paraíba: a chegada do alferes Antônio Manoel Prata	p. 97
2.4 Resultados e discussões: o que atrajetória dos carpinteiros conta sobre a História exploração madeireira em Pernambuco e Paraíba?	p. 111
3. Capítulo 3: Desenvolvimento desigual e combinado: a exploração madeireira entre a Coroa e os poderes locais	p. 126
3.1 A Zona da Mata paraibana e o centro comercial recifense: desenvolvimento desigual e combinado	p. 128
3.2 A Conservadoria das Matas e o problema dos portos na Paraíba: descaminhos, fome, seca, terras e florestas	p. 140
3.3 Os Reais cortes entre pardos e “índios”	p. 162
3.4 As florestas reais e autonomia do governo da Paraíba	p. 178
4. Considerações Finais	p. 190
5. Referências	p. 198
Fontes Impressas	p. 198
Documentos manuscritos consultado	p. 198
Artigos, Livros, Teses e Dissertações	p. 219

## Introdução

Esta pesquisa procurou compreender os impactos políticos da exploração madeireira promovida pela Coroa portuguesa em Pernambuco e na Paraíba durante a segunda metade do século XVIII, de 1755 a 1799. À época, o governo da capitania da Paraíba estava subordinado ao governo da capitania-geral de Pernambuco, razão pela qual as demandas régias coincidiram com dois fenômenos: a consolidação do Recife como centro dinâmico da acumulação de capitais nas capitâncias do norte e a autonomia política do governo da Paraíba.

Tratando-se de situar a indústria madeireira na sociedade colonial compete iniciarmos pela pesquisa “Economia colonial”, de José Roberto Amaral Lapa. Em capítulo no qual estudou a construção naval na Bahia, Amaral Lapa indicou a natureza conflituosa da atividade madeireira na organização econômica e política do Brasil colonial. Isto porque o trato das madeiras era uma atividade estratégica, vinculada à indústria naval, que assegurava a soberania da Coroa sobre o comércio e a defesa dos Domínios. Entretanto, o acesso aos recursos florestais estava sob controle dos sesmeiros, mais interessados na utilidade econômica dos recursos vegetais para o engenho e menos interessados nos gastos vultosos da construção naval.<sup>1</sup>

Nessa esteira, algumas outras pesquisas apontaram que a oposição entre o interesse metropolitano e o interesse dos colonos não era tão nítida. Morton, estudando o caso da mata do Cairu, na Bahia, nos informa que a atividade era um interesse Real encabeçado pelo Ouvidor, na condição de inspetor dos Cortes, que sobre vastas áreas de extração nomeava administradores, os quais eram oficiais das ordenanças de tropas não pagas locais, e estes, por sua vez, empregavam trabalhadores livres no corte das matas para posteriormente confeccionar as madeiras. Geralmente, o administrador também se associava aos fabricantes, que compravam as madeiras dos habitantes mais pobres, geralmente indígenas aldeados. Esta mão-de-obra, os trabalhadores indígenas, era especialmente necessária aos cortes por causa do seu conhecimento sobre a forma de proceder diante da madeira, especialmente pelo conhecimento que detinham sobre a utilidade específica de determinadas espécies na construção naval. Os fabricantes também se associavam com os proprietários de carros de boi e de barcos para transportar o material bruto e/ou cortado por terra ou por água. Do interesse do administrador em realizar os cortes, importa mencionar que a atividade era financeiramente adiantada pela Coroa, que transferia o valor da operação ao ouvidor que, por sua vez, repassava o salário tanto do oficial

---

<sup>1</sup> LAPA, J. R., Amaral. **Economia Colonial**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1973.

militar responsável quanto dos funcionários que ele iria empregar.<sup>2</sup>

Note-se, portanto, que diversos grupos sociais eram movimentados em torno da atividade de extração das madeiras, desde trabalhadores indígenas até senhores de terra que emprestavam gado; desde o oficial de justiça, o ouvidor, passando pelo oficial militar da tropa não paga, até os fabricantes, cuja especialização no corte das madeiras se dava em função de lucro próprio. O conflito, identificado por Lapa, é assim complexificado, quer dizer, os senhores de terra realmente podiam resistir a emprestar o gado, considerando sua necessidade para a produção de açúcar. Mas aqueles que detinham menor porção de terras, estavam menos ligados à atividade açucareira, ou, ainda, mesmo atrelados à produção de açúcar, atuavam na extração madeireira como atividade econômica complementar, podiam compor junto aos fabricantes grupos de “capitalistas das madeiras”.<sup>3</sup> Morton identificou os problemas da extração madeireira pela oposição entre controle Real, defendido pelo ouvidor da comarca de Ilhéus, Baltasar da Silva Lisboa, e livre empreendimento, defendido por José de Sá Bittencourt e Accioli.<sup>4</sup>

Silva Lisboa apontou na direção de que a Coroa necessitava assumir o controle sobre questões centrais e estratégicas para o Império. Já os defensores do livre empreendimento se dedicaram a defender a tese de que aquilo que era de benefício geral da Coroa e seus domínios estavam contemplados pela iniciativa de particulares devido à competição de mercado, posto que o lucro da atividade madeireira e a necessidade das matas para alimentar os engenhos tornava a preservação florestal e a racionalização da produção madeireira um interesse mútuo entre os agentes particulares e a administração da Coroa. Morton conclui que os agentes particulares teriam “vencido” essa disputa com triunfo das ideias sustentadas por Sá Bittencourt e sua defesa do liberalismo.

Na esteira de Morton, Marcelo Henrique Dias apontou que a injeção de recursos financeiros da Coroa diretamente nas mãos de agentes da administração, e a filiação desses aos fabricantes, criava uma relação que oscilava ora para tensão e ora para conciliação de interesses entre as demandas da administração e a atividade dos agentes particulares.<sup>5</sup> Analisando um

---

<sup>2</sup> Morton, F. W. O. The royal timber in late colonial Bahia. **Hispanic American Historical Review**, v.58, n.1, fev. 1978. pp. 41 - 61.

<sup>3</sup> *Idem*.

<sup>4</sup> Accioly foi encarregado da produção de salitre em Montes Altos, Bahia. Morton. *op. cit.*.. página 55. Era influente dado o trabalho de construção de uma estrada entre a área de produção de salitre e a costa, tendo sido nomeado por Rodrigo de Sousa Coutinho, assim como seu rival, Baltasar da Silva Lisboa.

<sup>5</sup> DIAS, Marcelo Henrique. A floresta mercantil: exploração madeireira na capitania de Ilhéus no século XVIII. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 30, nº 59, p. 193 - 214 , 2010. Dias demarca a administração das madeiras sendo operadas diretamente pela Coroa apenas na segunda metade do século XVIII e a dificuldade de estabelecer os pontos de extração e de beneficiamento do material em decorrência de pressões e reclamações de senhores de engenho.

relatório de data provável de 1800, Dias, que atribuiu a autoria a Muniz Barreto<sup>6</sup>, concluiu que os fabricantes associados à ouvidoria e ao administrador conseguiram enriquecer sobremaneira - tornando-se donos de escravos e monopolizando a atividade madeireira. Isto é, ao lado do conflito entre donos de engenhos e lavradores para manterem sob sua guarda o trato das matas contra as pretensões da Coroa de monopolizar a atividade por meio da administração colonial, um setor secundário da economia pode erguer-se a partir do financiamento régio ao estabelecer uma rede de contatos que, surpreendentemente, conectava os antagonistas dos projetos (donos de engenho e administradores com visão centralizadora).

Podemos ver que a oposição entre interesses estratégicos e interesses privados escondeu sob os grandes grupos de poder - monopolizadores de açúcar e o Conselho Ultramarino - grupos intermediários que se beneficiaram de ambos: na administração, os oficiais de tropas não pagas, e na iniciativa individual, os fabricantes de madeiras. Diante disso, a extração madeireira também pode ser entendida como uma atividade econômica que, do ponto de vista macroscópico, não compõe a formação de um grupo, digamos, dominante, mas que era um elo entre grupos sociais heterogêneos (indígenas, senhores de engenho, donos de gado, administração colonial, exército etc.) que terminaram por compor a formação territorial e econômica de uma região.

Considerando a relação entre exploração madeireira e a política para as matas, José Augusto Pádua estudou as críticas ambientais fisiocratas do final do século XVIII. Partindo de um debate sobre a formação acadêmica de quadros políticos, Pádua toma como objeto os planejamentos que versavam sobre a utilidade da floresta para o desenvolvimento da economia colonial. Nesse sentido, a crítica ambiental presente nos debates, por exemplo, de Sá Bittencourt e Silva Lisboa, são interpretadas como uma oposição entre liberalismo e fisiocracia. Assim, os projetos fisiocratas viam a natureza como um bem durável, “mãe” de toda riqueza e que a todos acolhe, mudando a linha do pensamento da época para pensar a forma como a natureza está organizada e relacionada com a espécie humana.<sup>7</sup>

Saindo do debate que se circunscreve à Bahia, que de fato foi um dos principais e pioneiros centros de construção naval colonial, a discussão sobre a exploração madeireira

---

<sup>6</sup> Domingos Alves Branco Muniz Barreto foi um militar ilustrado, autor de diversos trabalhos sobre botânica, comércio, agricultura etc. Ver SANTOS, Fabrício Lyrio. COLONIZAÇÃO E PENSAMENTO ILUSTRADO: DOMINGOS ÁLVARES BRANCO MUNIZ BARRETO E SEUS PRIMEIROS ESCRITOS. *in: SIQUEIRA, Joelma Santana; TOPA, Francisco e YOKOZAWA, Solange Fiuza Cardoso (organizadores). Estudos de Literatura Brasileira em Portugal*: Travessias. Porto: CITCEM; Edições Afrontamento, 2020.

<sup>7</sup> PÁDUA, José Augusto. **Um Sopro de Destrução**: pensamento político e crítica ambiental (1786 - 1888). Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2004. Pádua encontra a distinção entre fisiocratas e liberais, dentro da cultura política, a partir da geração dos “1790”, que ocupou cargos da Coroa tendo como base a introdução do pensamento ilustrado com as reformas da Universidade de Coimbra.

estende-se sobre uma questão maior. Enquanto a floresta era uma necessidade social universal e estava invariavelmente ligada ao solo, as relações culturais, políticas e econômicas da colonização portuguesa criavam uma oposição entre a terra como meio de produção agrária e as matas como sustentação do elo entre os continentes do Atlântico, América, África e Europa.

Nessa esteira, Warren Dean analisou a formação dos espaços urbanos e rurais do Brasil colonial a partir da Mata Atlântica do litoral brasileiro. Iniciando sua pesquisa a partir do tempo presente, Dean descreveu a paisagem entre Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, para demonstrar uma relação de longa duração em que as estruturas geológicas e climáticas forneceram as condições para que a configuração daquele espaço econômico, cultural e administrativo da sociedade humana pudesse existir. Dessa forma, Dean pode argumentar que uma paisagem humana resguarda a história ambiental da interação entre sociedade e natureza. Seu estudo debruçou-se sobre a história da devastação da Mata Atlântica, apresentando como a história do Brasil está, em toda sua dimensão, atrelada ao proveito dos seus recursos florestais, desde a construção naval da Bahia colonial até as madeiras das florestas de São Paulo alimentando as caldeiras da sua industrialização.<sup>8</sup>

Nessa relação entre a extração madeireira e a história ambiental, a tese de Diogo Cabral aponta para um alargamento de abordagens. O meio não humano é um ecossistema essencial para a vida da própria humanidade, que ao agir sobre aquele meio não simplesmente o desfaz, mas cria um ecossistema. A própria cidade ou o campo são ecossistemas onde convivem muito mais espécies de animais além do próprio ser humano. Diante dessa forma de ler a realidade, Cabral consegue aprofundar o debate que se refere à indústria madeireira e o trato com as matas, quer dizer, a madeira não é apenas uma parte da economia colonial, mas sua essência, e não só da colônia, diga-se de passagem. Ainda que as construções urbanas portuguesas favorecessem mais a cantaria que a marcenaria, deve-se considerar a construção de pontes, carros, mesas, cadeiras, cabos de enxadas (tão caras à agricultura) etc. Em suma, antes do plástico e da indústria do aço, a sociedade dependia substancialmente do trabalho em madeira.<sup>9</sup>

Assim, o período colonial era uma intensa relação entre o meio humano e o não humano. Culturalmente, para os colonos lusitanos, as matas seriam o elemento obscuro e selvagem que necessitavam de ordem e civilidade, tal como os povos que a habitavam, isto é, os indígenas. Politicamente, todo e qualquer centro administrativo precisava de uma rede integrada de

<sup>8</sup> DEAN, Warren. **A ferro e fogo**: a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira. Tradução: Cid Knipel Moreira. São Paulo: Companhia da Letras, 1996.

<sup>9</sup> CABRAL, Diogo de Carvalho. **O ‘BOSQUE DE MADEIRAS’ E OUTRAS HISTÓRIAS: A MATA ATLÂNTICA NO BRASIL COLONIAL (SÉCULOS XVIII E XIX)**. Tese (Doutorado). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Rio de Janeiro, 2012.

circulação de mercadorias, abastecimento de comida e rotas de comunicação com outros centros que dependiam de trabalhos diversificados em madeira - desde a confecção de meios de transporte, passando pela construção civil e o desmatamento, o picado de mata, que criava os caminhos por terra. Economicamente, as florestas eram uma biomassa cuja incineração fornecia uma grande quantidade de cinzas essenciais para fertilização do solo e, sem as quais, não existiriam plantação de mandioca ou de cana-de-açúcar.

Fica perceptível que a exploração madeireira na colônia era uma atividade estratégica para a formação da marinha da Coroa portuguesa, mas que reproduzia uma série de conflitos administrativos nos domínios coloniais da América lusa, marcados por divergências sobre o aproveitamento econômico que se podia fazer das ribeiras, matas, madeiras e outros recursos vegetais, quer dizer, se deviam ficar a cargo de particulares ou da administração régia. Se por um lado a indústria madeireira apresenta-se como um elemento central da economia, da política e da vida em geral, é preciso contextualizá-la no interior das relações entre Pernambuco e Paraíba.

A subordinação da Paraíba a Pernambuco foi entendida por Elza Régis de Oliveira como um processo de racionalização de recursos financeiros da Coroa, de forma a evitar gastos e aperfeiçoar os canais para recebimento de receitas, sendo a subordinação da capitania da Paraíba a de Pernambuco parte desse processo político institucional. Nessa esteira, a subordinação à Pernambuco foi consequência da exiguidade das receitas da Paraíba, resultado da desafortunada combinação entre uma crise produtiva estrutural que remonta à guerra contra os holandeses e de uma conjuntura de preços internacionais, da concorrência antilhana, que tornavam escassos os investimentos em açúcar - principal mercadoria da Paraíba.<sup>10</sup>

Dessa forma, o período pós-guerra luso-batava foi marcado pela crescente importância da praça do Recife como catalisadora das mercadorias das capitâncias do Norte – tanto do açúcar quanto dos caminhos da carne e do couro – razão de Pernambuco protagonizar as arrematações do sertão e anexar as vizinhas. Nesse quadro a Paraíba teria figurado como um mero entreposto de Pernambuco.<sup>11</sup> Outro fator determinante estava no contrato dos subsídios das carnes, que compensava as perdas de receita com a queda da produção e do preço do açúcar, mas que estavam sujeitas aos embarques em Pernambuco. E por fim, um outro conflito presente no período imediatamente anterior à subordinação da Paraíba, mas perpetuado posteriormente,

---

<sup>10</sup> OLIVEIRA, Elza Regis. **A Paraíba na crise do século XVIII:** subordinação e autonomia (1755-1799). Fortaleza: BNB.ETENE, 1985.

<sup>11</sup> MELLO, Evaldo Cabral de. **A ferida de Narciso:** ensaio de história regional. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2001.

eram os conflitos de jurisdição entre o capitão-mor da Paraíba e o Ouvidor da comarca da Paraíba, posto que a jurisdição deste último se alargava para a capitania do Rio Grande do Norte e Pernambuco, criando tensões com diferentes governadores.<sup>12</sup>

Do ponto de vista da política do Antigo Regime, José Inaldo Chaves Júnior aponta que os conflitos de jurisdição entre as capitâncias do Norte (Pernambuco, Itamaracá, Paraíba e Rio Grande) datava desde a guerra contra os holandeses, dada a jurisdição de Francisco Barreto. Chaves Júnior discute os impactos que a projeção da jurisdição de Francisco Barreto de Menezes (1640-1656), marcada pelo privilégio pessoal de controlar a jurisdição militar sobre todas as capitâncias do Norte e ser governador de Pernambuco, teve sobre a política pernambucana e suas vizinhas. Os sucessores de Francisco Barreto queriam arrogar os mesmos direitos, criando conflitos jurisdicionais entre governadores de Pernambuco com o vice-rei da Bahia - por lhe tomarem parte da autoridade -, ou com capitães das capitâncias vizinhas e por vezes com ouvidores. Esse processo alocou grande capital político em Pernambuco ao longo da segunda metade do século XVII, quando Pernambuco encabeçou o combate contra os tapuias no Rio Grande e no Ceará e foi feito capitania-geral nos anos iniciais do século XVIII. Assim, o título de capitania-geral, na virada para o século XVIII, foi resultado da combinação entre a força econômica da praça do Recife e a projeção da jurisdicionalidade, especialmente militar, dos governadores de Pernambuco sobre as vizinhas.<sup>13</sup>

Apesar das prerrogativas originalmente militares, paulatinamente os capitães-generais de Pernambuco acumularam capacidade decisória sobre os assuntos de justiça relacionados ao bem comum, os mais próximos do que seria representar a vontade real. Nesse sentido, Chaves Júnior permite entender a subordinação da Paraíba em 1755 como uma parte do processo de ampliação da jurisdição nos sertões, aumento da ocupação territorial da colônia e de desenvolvimento de novos centros administrativos que fizessem valer a presença régia. Portanto, a subordinação relaciona-se com um complexo aparato de urbanização e civilização dos sertões, e com a ocidentalização da colonização, paralela às reformas econômicas pombalinas e que a antecedem.

Enfim, a discussão aqui apresentada demonstra que um estudo da exploração madeireira na Paraíba entre os anos de 1755 e 1799 intercede em duas discussões em simultâneo: a política florestal portuguesa aplicada à realidade colonial do Brasil e o processo de subordinação e

<sup>12</sup> MENEZES, Mozart Vergetti de. **Colonialismo em ação**: fiscalismo, economia e sociedade na capitania da Paraíba. João Pessoa: Editora da UFPB, 2012.

<sup>13</sup> CHAVES JÚNIOR, José Inaldo. **As Capitanias de Pernambuco e a construção dos territórios e das jurisdições na América Portuguesa (século XVIII)**. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2017.

autonomia dos governos da Paraíba em relação a Pernambuco. Portanto, nosso esforço voltou-se para a combinação desses dois temas, compreendendo que houve uma transformação do espaço administrativo e econômico do litoral da capitania da Paraíba, onde estavam as reservas florestais.

Sumariamente, para pensarmos a intervenção régia na realidade colonial, é necessário discutir determinados aspectos relacionados ao funcionamento político da administração colonial. A atividade governativa, pensada a partir do princípio jurídico que a regulamenta, foi objeto de estudos de Pedro Cardim, definido-a a partir do paradigma jurisdicional<sup>14</sup>. Cardim, explicou que a ação administrativa e a de governo se baseavam nas diferentes formas de jurisdição, que podia ser contenciosa ou voluntária. Contenciosa era a jurisdição que solucionava conflitos que ocorriam entre os vassalos da Coroa, que buscavam nos órgãos da Monarquia uma decisão jurídica. Enquanto voluntária era uma extensão do *imperium absolutum* do rei, na forma de mercê e graça, uma ação que atuava sobre os lugares da lei comum, independente de qualquer solicitação. A jurisdição, enquanto um fenômeno administrativo, era, assim, o exercício do poder conservativo da jurisdição para intervir nas esferas comuns<sup>15</sup> da sociedade como forma de execução da vontade régia.

Jurisdicional, assim, era o exercício da autoridade vinculado ao conteúdo da justiça e às formas do juízo. Portanto, a autoridade era legítima porque lastreava sua posição e sua argumentação no direito. Cardim conclui sua análise com a constatação de que a Graça, enquanto o exercício de *imperium absolutum* do rei, estava, na segunda metade dos seiscentos, cada vez mais sendo utilizada em favor dos interesses da Coroa, rompendo com a tradição anterior, na qual a Graça era utilizada esporadicamente para solucionar problemas de insuficiência jurídicas. Consequentemente, no momento em que o Conselho Ultramarino tomou para si a jurisdição voluntária sobre as conquistas, iniciava um lento processo de centralização que associava novas jurisdições a antigas formas de governar. Essa jurisdição voluntária transpunha-se para o Brasil, onde a jurisdicionalidade tinha como uma das expressões a administração dos governos das capitâncias, e, portanto, da ação dos governadores.<sup>16</sup>

<sup>14</sup> CARDIM, Pedro. “Administração” e “governo”: uma reflexão do vocabulário do Antigo Regime. In: BICALHO, Maria Fernanda e FERLINI, Vera Lúcia Amaral. **Modos de governar**: idéias e práticas políticas no império português Séculos XVI - XIX. São Paulo: Alameda, 2005. O cenário histórico do artigo foram as disputas entre o conselheiro do Conselho Ultramarino e o magistrado do Tribunal do Paço, em 1647.

<sup>15</sup> Cabe apenas mencionar que havia uma oposição entre a lei comum, *Ius Commune*, e o direito doméstico, sendo a primeira o objeto das disputas jurídicas onde os oficiais do Império procuravam intervir. CARDIM, Pedro. *idem*.

<sup>16</sup> Algumas questões sobre a Nova História Política do Antigo Regime nos trópicos, como a economia das mercês apontada por Subtil e Raminelli, serão trazidas no capítulo 2, onde a tentativa da Coroa portuguesa de regular o uso das florestas foi estudado. Por isso, ao que compete a este momento, os apontamentos de Cardim são

Do ponto de vista da história ambiental, outros fatores entram em cena. José Augusto Pádua já alertou para o problema epistemológico de uma abordagem dualista entre natureza e sociedade, costumeiramente tratando a primeira como cenário dos eventos e a segunda como elemento dinâmico, como a peça que nos conta a história. A isto se imputa o equívoco de não perceber como as mudanças naturais, lentas ou abruptas, não só são resultado das ações humanas como transformam a própria humanidade, ou, o que é mais preciso, perceber que a natureza não constitui uma ordem estática e, por isso, possui sua própria história. O surgimento do ser humano e seu potencial transformador uniu a história singular dessa espécie à história da biosfera como um todo.<sup>17</sup> Uma demonstração da superação da dualidade entre sociedade e natureza pode ser vista na pesquisa de Diogo Cabral

A história da domesticação humana tem de encampar não somente as escolhas culturais que, em cada região e em cada período, privilegiaram certas espécies em detrimento de outras, mas também a dependência dos grupos humanos em relação ao destino dessas espécies. A subordinação a uma única espécie de planta deixa povos inteiros à mercê de fomes devastadoras, como na Irlanda, em 1846. Da mesma forma, quando as populações humanas perecem, as plantas e animais que elas haviam domesticado perecem junto. Até o momento do primeiro contato com os europeus, os aborígenes da Amazônia haviam domesticado pelo menos 138 espécies vegetais. Muitas delas foram extintas no bojo da devastação da população ameríndia, pois já se encontravam completamente dependentes da manutenção humana<sup>18</sup>

É visível como a seleção artificial humana não apenas altera as espécies vegetais e animais como reconstrói a própria capacidade humana de lidar com o meio, isto é, a interação entre as partes produz uma transformação radical de ambas, que adaptam-se uma a outra em uma relação de codependência, numa perspectiva evolutiva, e exploração, como costumeiramente o ser humano age sobre os outros seres.

A história ambiental, desta feita, alarga o diálogo da historiografia para além das ciências humanas e permite discutir e extrair ecologia dos testemunhos históricos.<sup>19</sup> Uma abordagem interdisciplinar desse porte impõe desafios que obrigam esta pesquisa a especificar

---

suficientes.

<sup>17</sup> PÁDUA, José Augusto. As bases Teóricas da História Ambiental. *in: FRANCO, José Luiz de Andrade et al. (orgs.). História Ambiental: fronteiras, recursos naturais e conservação da natureza.* Rio de Janeiro: Garamond, 2012.

<sup>18</sup> CABRAL, Diogo de Carvalho. **O ‘BOSQUE DE MADEIRAS’ E OUTRAS HISTÓRIAS: A MATA ATLÂNTICA NO BRASIL COLONIAL (SÉCULOS XVIII E XIX).** *op. cit.* p. 35.

<sup>19</sup> PÁDUA, José Augusto. As bases Teóricas da História Ambiental. *op. cit.*

as maneiras de trabalhar a história ambiental. A esse respeito, Christian Brannstrom apresentou alguns aportes que nos são caros para pensar o nosso objeto. Estudando a hipótese de Dean sobre a industrialização de São Paulo no século XX ter ocorrido a partir do aproveitamento madeireiro, Brannstrom notou que a madeira participou muito menos da alimentação das caldeiras da maquinaria do que suposto por Dean. O que nos interessa, todavia, é a percepção de que os *hinterlands* dos núcleos econômicos dinâmicos costumam conter reservas de recursos naturais, como consequência da baixa ação antrópica na transformação do meio, recursos que podem ser economicamente aproveitados em processos de aceleração da circulação e acumulação de capitais e que se tornam objeto de disputa entre as comunidades que tradicionalmente os habitam e os projetos políticos de aproveitamento de mercado da região.<sup>20</sup>

Considerando o contexto político que apresentamos anteriormente, o qual evidencia uma relação de dependência e complementaridade econômica entre Pernambuco e Paraíba, o apontamento de Brannstrom ajuda a compreender o litoral da Paraíba incluso como um *hinterland* fornecedor de recursos madeireiros para a construção naval do Recife. Essa situação apresenta características do desenvolvimento das economias-mundo estudadas por Braudel, no que se refere à centralidade de determinadas cidades fundada na posição subordinada de outros pólos.<sup>21</sup> Para dar um enfoque mais localizado, contudo, faremos uso do conceito de desenvolvimento desigual e combinado.

O desenvolvimento desigual, para Samir Amin, decorre da diferenciação entre uma unidade econômica de produção (fazenda, fábrica, indústria etc), e a racionalidade que ela precisa ter para preservar-se e reproduzir-se socialmente, e o entorno social que a sustenta. Fundamentalmente, a racionalização dos fatores econômicos da produção reparte a realidade social em quatro elementos fundamentais: o espaço da produção, a matéria-prima, a tecnologia necessária para produzir e a força de trabalho. Esses fatores precisam ser controlados pela unidade econômica que sofre com o fato de que o conjunto das relações sociais e ambientais que se desdobram no seu interior e ao seu redor possuem uma racionalidade e um modo de organização e agência próprios que não condizem com as necessidades específicas da unidade produtiva. A divisão dos fatores de produção e suas respectivas singularidades, isto é, sua

---

<sup>20</sup> BRANNSTROM, Christian. A madeira foi o combustível que moveu a industrialização brasileira? Avaliando a hipótese da madeira, 1900-1960. in: FRANCO, José Luiz de Andrade et al. (orgs.). **História Ambiental: fronteiras, recursos naturais e conservação da natureza**. Rio de Janeiro: Garamond, 2012.

<sup>21</sup> “Cidades-etape rodeiam o polo a maior ou menor distância - mais respeito ou menos -, associadas ou cúmplices, mas freqüentemente ainda sujeitas ao seu papel secundário. Sua atividade ajusta-se à da metrópole: montam guarda ao seu redor, remetem para ela o fluxo dos negócios, redistribuem ou encaminham os bens que ela lhes confia, agarram-se ao seu crédito ou submetem-se a ele.” BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII: o tempo do mundo**. 2<sup>a</sup> ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009. p. 20.

existência não econômica e, frequentemente, opositora à lógica “coisificadora” da economia, produz cada qual um limite específico para o desenvolvimento das unidades econômicas.<sup>22</sup>

De um ponto de vista, digamos, ecológico, o espaço e a matéria-prima sempre serão repartidos de forma irregular entre diferentes unidades produtoras, resultando necessariamente em uma forma de economia desigual, verificada a depender das redes que integram o mercado em questão e de sua escala espacial. Já a tecnologia e a força de trabalho ocorrem de forma inversa, a racionalidade econômica produz uma tendência à homogeneização da produção, padronizando o trabalho através do aparato tecnológico. A contradição do funcionamento dessas unidades econômicas, contudo, é que a necessária integração entre as partes - para compor um mercado - choca-se com os próprios limites ecológicos das regiões exploradas e com o fato de que no universo social, no qual a cultura e a individualidade existem e determinam-se mutuamente, a racionalidade das pessoas, combinando suas percepções de tempo e de vida, não condiz com as limitações impostas pelos donos das unidades produtivas, e os próprios donos - acrescemos -, por sua vez, não são máquinas e estão sujeitos a entrarem em contradição consigo mesmos. Por isso, os grupos econômicos dominantes, que tendem a competir entre si para uma melhor posição na dinâmica de controle da circulação de mercadorias e concentração de capitais, passam a depender de uma necessidade em comum: o controle dos fatores sócio-ambientais. A organização política das unidades econômicas para manutenção do controle social combina-se com a competição econômica e com a divisão social do trabalho e da produção que geram um desenvolvimento desigual.

O desenvolvimento desigual e combinado, entretanto, não se limita à essa esfera política e econômica. A necessidade de criar previsibilidade social para a produção econômica<sup>23</sup> não leva apenas à organização, ao controle e a disputa pelas instituições políticas, mas também a uma produção do próprio espaço, que precisa ser encurtado para acelerar a circulação das mercadorias e das pessoas. Portanto, o desenvolvimento desigual da economia também sucede a uma combinação da complementaridade da disponibilidade de recursos naturais em diferentes espaços e sua utilização para a dinamização da circulação (na construção de estradas, produção de carros, indústria naval etc.) ao mesmo tempo em que se disputa pelo controle e acesso de

---

<sup>22</sup> AMIN, Samir. **Imperialismo e Desenvolvimento desigual**. São Paulo: Vértice. Editora Revista dos Tribunais, 1987.

<sup>23</sup> No período colonial e especificamente na produção açucareira baiana, Stuart Schwartz verificou uma profunda racionalidade e padronização da produção. Controles de quantidade de produção, safra e regulação do tempo de trabalho coordenado pelo funcionamento das caldeiras dos engenhos e pela necessidade de ampliar o fornecimento de mercadorias para circulação na Europa. Schwartz chegou a sugerir que os engenhos de açúcar no Brasil poderiam ser considerados o gérmen da revolução industrial. Veja-se: SCHWARTZ, Stuart B. **Segredos internos, engenhos e escravos na sociedade colonial 1550 - 1835**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

uso e produção dessas estruturas. A possibilidade de combinar as duas esferas depende, mais uma vez, de um retorno à organização política que, além de ser usada para exercer o necessário controle social para manutenção da previsibilidade de determinados fatores, procura desonerar as unidades produtivas por meio das instituições do Estado, que passam a assumir a prerrogativa de construir os elementos de infraestrutura necessários.<sup>24</sup>

Considerando, entretanto, que essa lógica de organização social, ainda que possa ser vista desde o século XVI, só se desenvolveu livremente, isto é, quando a economia passou a determinar as estruturas do funcionamento jurídico-político e naturalizou a reprodução do capital como uma necessidade social, a partir de fins do século XVIII<sup>25</sup>, precisamos de um procedimento de aproximação empírica do nosso objeto que permita evitar anacronismos. Portanto, consideraremos o desenvolvimento desigual e combinado seguindo o exemplo de Vera Candiani, para quem a distribuição desigual dos recursos naturais combina-se com a interdependência das relações materiais que culmina em um sistema de dominação social baseado no funcionamento econômico e na manutenção de privilégios a partir do controle das estruturas políticas.<sup>26</sup> Acrescentamos à concepção de Candiani uma leitura da história ambiental de Strother Roberts, que tenta compreender como o aproveitamento produtivo de *commodities* em uma região, decorrente de incentivos de mercado, criam uma região menos desenvolvida que oferece desafios e oportunidades ecológicas para centros econômicos mais dinâmicos<sup>27</sup>.

Em um desenvolvimento desigual e combinado, diríamos que um centro econômico cria sua própria periferia como base de abastecimento das necessidades de sua estrutura produtiva

---

<sup>24</sup> Sobre a produção do espaço e sua relação com a circulação de mercadorias, veja-se: SMITH, Neil. **Desenvolvimento Desigual**: Natureza, Capital e a Produção de Espaço. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1988.

<sup>25</sup> Marx salientou que o desenvolvimento do capitalismo se deu em toda a Europa Ocidental tendo como marco os séculos XIV e XV em algumas cidades do Mediterrâneo, apesar de que “a era capitalista só tem início no século XVI”. Essa “Era”, por sua vez, tinha íntima relação com a ampliação dos mercados europeus a partir da invasão que fizeram nos continentes americano e africano, tratava-se da construção de um sistema colonial: “O sistema colonial amadureceu o comércio e a navegação como plantas num hibernáculo. As “sociedades *Monopólio*” (Lutero) foram alavancas poderosas da concentração de capital. Às manufaturas em ascensão, as colônias garantiam um mercado de escoamento e uma acumulação potenciada pelo monopólio do mercado. Os tesouros espoliados fora da Europa diretamente mediante o saqueio, a escravização e o latrocínio refluíam à metrópole e lá se transformaram em capital.” MARX, Karl, **O Capital**: crítica da economia política: Livro 1: o processo de produção do capital. São Paulo: Boitempo, 2013. p. 823. Nessa época, o capital comercial dominava o capital produtivo, à moda de como Braudel falou das cidades-estado, mas a formação do capitalismo contemporâneo inverte essa ordem a partir do desenvolvimento do maquinário. Ao capitalismo industrial, por sua vez, sucederam-se as estruturas bancárias e domínio do capital bancário sobre a produção.

<sup>26</sup> CANDIANI, Vera. The Desagüe Reconsidered: Environmental Dimensions of Class Conflict in Colonial Mexico. **Hispanic American Historical Review** (2012) 92 (1): 5–39.

<sup>27</sup> ROBERTS, Strother E. **Colonial Ecology, Atlantic Economy**: Transforming Nature in Early New England. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2019. p. 20. Apesar de reproduzirmos no corpo do texto a ideia original do autor, nosso estudo focou na política régia para a exploração madeireira e conservação florestal do que nos incentivos produzidos por um mercado exportador.

a partir do uso da força e do privilégio político assegurados pela sua posição no interior de uma rede, neste caso, o Atlântico, como alavancas para ascensão e manutenção de suas bases sociais.

A dependência material do grupo mercantil recifense das reservas florestais da Paraíba para construção naval era mantida pela relação inversa, a dependência dos senhores de terra da Paraíba do sistema de circulação de mercadorias que se desenvolveu em Recife. A manutenção dessas relações dependia, por sua vez, da organização dos cortes de madeiras e da propriedade sobre as florestas tropicais. Contudo, uma vez que a Coroa portuguesa também dependia desses recursos para assegurar sua soberania marítima sobre o Império, as demandas régias passaram a interferir nas relações locais, incluindo a propriedade da terra. A perpetuação das relações econômicas entre o Recife e o litoral da Paraíba dependia da manutenção da força política dos grupos locais e do seu acesso aos recursos florestais, que passaram a disputar com a Coroa portuguesa. A maneira como essa história desdobrou-se, as rupturas e as continuidades das relações entre os grupos locais foi o tópico que procuramos compreender nesta pesquisa. Desta forma, procuramos compreender como a política florestal portuguesa afetou a exploração madeireira entre Pernambuco e Paraíba e como o desenvolvimento desigual e combinado entre os grupos locais adaptaram-se à nova situação.

Para alcançar esse objetivo a pesquisa está dividida em três capítulos. No primeiro discutimos como as demandas madeireiras da Secretaria da Marinha e Ultramar passaram a ocupar uma posição central nas preocupações da administração de Pernambuco, criando despesas extraordinárias que obrigaram o governo a se adaptar. Por essa razão, o primeiro capítulo abrange uma temporalidade mais longa, de 1755-1777, onde procuramos evidenciar a divisão espacial do trabalho madeireiro - trabalho extrativista na Paraíba e construção naval em Recife - e a sobrecarga das florestas pela sobreposição de diversas demandas que passaram a coexistir (construção naval no Recife, da Companhia de Pernambuco e Paraíba e do Arsenal Real).

O quadro de conflitos pelo uso dos recursos florestais do primeiro capítulo abre a discussão do segundo capítulo. Neste último, procuramos compreender as estratégias da Coroa portuguesa para conseguir ampliar seu controle sobre as florestas de Pernambuco e Paraíba. A Secretaria entreviu diretamente nas dinâmicas locais enviando carpinteiros do Arsenal metropolitano que tinham liberdade de ação inclusive em relação aos generais de Pernambuco. A situação gerou conflitos entre os oficiais do Arsenal e os generais que permitem observarmos a preservação dos privilégios de acesso aos recursos florestais nas mãos dos particulares. Resultou disso que a partir de 1789 o governo de Dom Tomás utilizou dos dispositivos jurídicos da metrópole para implementar a estrutura da Conservadoria da Matas, que só se oficializou

como projeto para o Estado do Brasil em 1800, constituindo uma espécie de pioneirismo pernambucano na iniciativa. Mas a medida do governador contém seus melindres históricos específicos que nos permitem perceber a tentativa do general de controlar as ações do administrador dos cortes enviado pela Secretaria da Marinha e Ultramar. Neste capítulo apresentamos as estratégias da Coroa portuguesa para se assenhorear das matas, os seus limites de ação e as causas sociais e ambientais que dificultaram a administração dos cortes de satisfazer as necessidades régias.

Da novidade administrativa trazida pelo governo de Dom Tomás iniciou-se um conflito entre o governo de Jerônimo de Melo e Castro e os senhores de terras na Paraíba. Dessa forma, estudamos como a intervenção régia afetou os arranjos que existiam entre as unidades produtoras da Paraíba e o grupo mercantil recifense, a reação dos poderes locais, a relação entre esses conflitos e a crise de fome causada pela seca de 1792-1794, a relação entre o trabalho madeireiro, a expansão da agricultura e os conflitos pelo uso da terra, a pressão política da Coroa portuguesa por uma transformação da forma de uso das florestas através da carta régia de 13 de março de 1797 e, enfim, a conciliação dos interesses no governo de Fernando Delgado Freire de Castilho. Procuramos entender como a política florestal portuguesa na Paraíba durante a década de 1790 transformou os mecanismos administrativos que regiam o acesso às matas, causando uma procura dos poderes locais por adaptabilidade, caracterizando processos de ruptura e continuidade das estruturas econômicas e políticas existentes entre a praça do Recife e as unidades produtoras do litoral paraibano.

Para realizarmos o trabalho exposto acima, essa pesquisa toma por base os documentos manuscritos disponíveis na plataforma digital da Biblioteca Nacional referentes ao Projeto Resgate Barão do Rio Branco. Fazemos uso das pastas da Paraíba e de Pernambuco. Como forma de otimizar a pesquisa e relacionar mais diretamente os diversos documentos, utilizamos do mecanismo de busca disponível na plataforma digital da Biblioteca Nacional, pesquisando por palavras chaves, que localizam os documentos que as contém, tais como “madeiras”, “matas”, “índios”, “lenha” e “cortes”.<sup>28</sup>

A palavra-chave “madeiras” costuma aparecer em documentação na qual o sujeito que a escreveu tentava apontar um objeto de uso social, apontando sobre a potencialidade

---

<sup>28</sup> Fazemos alusão ao uso das ferramentas digitais de busca devido ao fato de que elas afetam qualitativamente a pesquisa, especialmente no que se refere ao quesito verificação da fonte. A inclusão dos meios digitais exige, dessa feita, a inclusão dos mecanismos de busca como parte do procedimento metodológico, dado o auxílio que a máquina fornece. Ver BRASIL, Eric; NASCIMENTO, Leonardo Fernandes. História Digital: Reflexões a partir da Hemeroteca Digital Brasileira e do uso de CAQDAS na reelaboração da pesquisa histórica. *Estudos Históricos Rio de Janeiro*, vol 33, nº 69, p. 196-219, Janeiro-Abril 2020.

econômica ou os tipos de uso de uma árvore e as peças navais construídas para o Arsenal, apresentando um tipo específico de informação a ser encontrada. Já a palavra “matas” costuma aparecer na documentação onde os indivíduos oferecem uma nomeação de um meio natural entendido como separado do universo social, geralmente compreendido como um recurso natural mas ao mesmo tempo inscrito no ordenamento cívico, considerando que costumava estar nas terras de alguém, do monarca ou de uma sesmaria, mas era ao mesmo tempo “selvagem”. A palavra “cortes” localiza documentos onde a documentação deixa clara a existência de trabalho madeireiro. A palavra “índio” localiza documentos nos quais os oficiais da Coroa e demais agentes coloniais registraram a existência de povos originários da Paraíba e de Pernambuco e foi usada em virtude do debate historiográfico da exploração madeireira que reconhece que a mão-de-obra indígena foi predominante nos cortes de madeiras em várias partes do Brasil. A palavra “lenha”, por fim, objetivou encontrar documentos nos quais podemos ver as madeiras sendo usadas como recurso de combustão, seja para fogueiras, caldeiras etc.

Para complementarmos a base documental, e considerando o caráter político de parte da documentação do Arquivo Ultramarino, combinamos os documentos encontrados pela ferramenta de busca com uma procura individualizada de documentos que aparecem como fundamentação de uma decisão de governo - como em casos que o governador cita uma ordem e fornece a data da mesma para justificar suas dúvidas e/ou respostas para a Secretaria da Marinha e Ultramar. E, por fim, contamos com o auxílio do catálogo dos documentos avulsos referentes à capitania da Paraíba, consultado para suprir imprevistos e carências da busca digital<sup>29</sup>. As impossibilidades de se encontrar as informações desejadas foram compensadas com buscas individualizadas, documento a documento, em diferentes caixas do acervo digital, tanto na pasta de Pernambuco como na da Paraíba. Por fim, escolhemos transcrever trechos da documentação coeva vertendo as palavras para a gramática atual, mas preservamos as pontuações originais.

---

<sup>29</sup> OLIVEIRA, Elza Regis de; MENEZES, Mozart Vergetti de; e LIMA, Vitória Barbosa (organizadores). **Catálogo dos documentos manuscritos referentes à capitania da Paraíba, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa**. 2<sup>a</sup> Edição. João Pessoa: Editora Universitária, 2013.

## Capítulo 1

### As madeiras na administração de Pernambuco

O objetivo deste capítulo é estudar a intensificação do trato madeireiro que ocorreu na Paraíba e em Pernambuco entre 1755 e 1780. Abordamos, especificamente, o protagonismo político do governo de Pernambuco sobre as demandas da Coroa por madeiras de construção naval. Não adentramos, contudo, em aspectos relativos à jurisdicionalidade do governo e à historiografia do Antigo Regime, essa questão será objeto de outra parte desta pesquisa. Consequentemente, quando falamos do protagonismo político de Pernambuco, é necessário especificar a que fenômeno fazemos alusão. Já na década de 1710 duas fábricas de madeira foram implementadas na capitania, o que configurava uma organização espacial da produção de peças navais que favorecia Pernambuco como centro fabril, enquanto áreas mais distantes enviavam os insumos semi-beneficiados, tornando-se apenas fornecedores, o que fortalecia a centralidade de Pernambuco sobre as capitâncias vizinhas.<sup>30</sup> Entretanto, na década de 1750 a organização da exploração madeireira centrada em Pernambuco começou a ser questionada pelos órgãos da metrópole, posto que o arranjo começou a ser entendido como um prejuízo financeiro. Trata-se de uma proposta vinda do provedor dos Armazéns, em Lisboa, preconizando um investimento da monarquia portuguesa na capitania da Paraíba para melhorar o fornecimento de madeiras para construção naval.

Dessa forma, o objetivo específico deste capítulo é apresentar as contradições que foram surgindo no trato madeireiro em diferentes momentos e relacionado à diferentes fenômenos sociais: nos primeiros cinco anos, entre 1755 e 1760, quando o governo de Pernambuco reafirmou a preponderância da praça de Recife como fornecedora das madeiras de construção para os Armazéns da Coroa em detrimento do projeto que favorecia a Paraíba; nos anos que vão entre 1761 e 1772, quando o trato madeireiro em Recife precisava lidar com a construção naval para a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba e o fornecimento de madeiras de construção para os Armazéns; e, por fim, tentaremos sintetizar o que este capítulo pode contribuir para o estudo da exploração madeireira em Pernambuco e Paraíba. Trata-se de apresentar o processo histórico que permite pensar a capitania da Paraíba como um importante fornecedor de madeiras para o reino português no final do século XVIII.

---

<sup>30</sup> Sobre a instalação das fábricas de madeiras, veja-se: Veja-se em GUILLERMO, Palacios. **Campesinato e escravidão no Brasil**: agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004.

## 1.1 Do plano à prática: o protagonismo de Pernambuco sobre o projeto madeireiro do provedor dos Armazéns

Considerando as transformações do século XVIII, é particularmente difícil entender a inserção da capitania da Paraíba, entre 1755 e 1799, no quadro geral da exploração madeireira da monarquia portuguesa. Isto porque, no âmbito regional das capitâncias do norte, fica nítido o apequenamento da Paraíba em face do peso político de Pernambuco, alcançado junto da sua preponderância econômica a partir do porto do Recife.

No que toca ao fornecimento de madeiras para a metrópole, parece pertinente termos como marco um ofício de 15 de dezembro de 1754 do provedor dos Armazéns da Coroa, Fernando de Lemos, dando seu parecer sobre as madeiras que chegaram em Portugal e sobre as que se iam buscar em Pernambuco. O provedor dos Armazéns apontou a importância das madeiras de Pernambuco, considerando-as as melhores madeiras vindas “das Conquistas”, e isso se daria pelo valor de sua matéria-prima, a Sucupira, árvore bastante valorizada. Contudo, Fernando de Lemos ressaltou que a maior parte das madeiras saídas de Pernambuco para Lisboa provinham da Baía da Traição, uma aldeia indígena situada no litoral norte da capitania da Paraíba. Assim, o provedor dos Armazéns comentou ao então secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Diogo Mendonça Corte Real, que as despesas de embarcar as madeiras no Recife eram avultadas e, por essa razão, deveria preocupar-se em aprimorar a estrutura de embarque na própria Baía da Traição, na capitania da Paraíba, rompendo com a dependência do embarque na capitania duartina<sup>31</sup>.

Recomendava para isso o emprego de charruas reais com capacidade de dezessete ou dezoito pés cúbicos, que seriam carregadas com antecedência e aguardariam as frotas na Baía da Traição, de sorte que quando o comboio saísse do Recife encontraria as embarcações reais

<sup>31</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 77, D. 6488. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) – Acesso em 05 de agosto de 2024. Sobre a qualidade das madeiras e seu excesso de custos informa que a razão dos gastos é que a maior parte da madeira chegava no Recife por meio de cabotagem a partir de portos circunvizinhos - ressaltando a importância da Baía da Traição nesse abastecimento. “alem do grande gasto que se faz no Embarque daquele Recife, e tempo que nelle se consome, pelos Navios carregarem no [Poço], donde Regularmente há sempre mar grosso, que poucas vezes dá lugar a carregar-se pelo Resbordo, por cujo motivo veio esta madr.<sup>a</sup> a importar mais, posta neste Porto, do q’ a que o Comissr.<sup>o</sup> da Marinha metia do Brasil 13 e1/2 por cento, porém sempre há utilid.e de ser a deste Porto melhor que a dos mais das Conquistas, por ser de Sucupira.”. E pouco a frente, Francisco de Lemos continua “Estou certo que a fazenda Real hade ter huá g.re conveniencia se mandar fazer madeyras a B.<sup>a</sup> da traição, por custarem muito menos assim, os carretos, como o Emb.e p.<sup>a</sup> os Navios que as transportarem.”

no litoral norte da Paraíba e rumariam para Lisboa. Apesar de o provedor dos Armazéns estar em uma posição bastante privilegiada para planejar a logística madeireira, esse cargo só se tornou uma autoridade no assunto três anos mais tarde, em 1757<sup>32</sup>.

Fica evidente que em Pernambuco estava o porto de onde madeiras de ótima qualidade eram encaminhadas para Portugal, enquanto que a Paraíba era o espaço administrativo onde a maior parte dessas madeiras eram efetivamente produzidas. A proposta, todavia, de desenvolver, na Paraíba, um porto de comércio direto com Lisboa insere a questão madeireira dessa capitania em um quadro histórico bastante conflituoso, posto que a constituição de um porto contornava a dependência em relação ao Recife que o regime de frotas da época perpetuava<sup>33</sup>.

Apesar da intenção de Francisco de Lemos, a relação de madeiras necessárias para o Arsenal régio tornou-se matéria do governo de Pernambuco. Em ofício de 30 de abril de 1755, Luís José Correia de Sá, então governador daquela capitania, apresentou as dificuldades para realizar as operações madeireiras a partir das receitas da Coroa. Para isso, falou de dois envios de moedas da Bahia para Pernambuco, um de 70 mil cruzados e outro de 110 mil cruzados:

Foi Sua Mag.e servido depois de ter ordenado ajustasse as madeiras mandar Setenta mil cruzados de moeda [provincial] pela Bahia, dos quais se tiraram/ como o dito Snr.<sup>o</sup> determinava/ Vinte e quatro contos, p.<sup>a</sup> completar os soldos da Infantaria, e o Resto que eram dez mil cruzados, para pagar as madr.<sup>a</sup> Na frota passada, vieram /como V.Ex.<sup>a</sup> sabe/ cento e dez mil cruzados, dos quais se tiraram os vinte e quatro contos para a Infantr.<sup>a</sup>, e dos cinquenta mil cruzados que ficaram, como não veio nenhuma separada providência para a Nau de guerra, no Seu custeamento se gastaram quarenta, e cinco, ficando por boa conta somente cinco mil cruzados, para pagamento da Madr.<sup>a</sup>, como a

---

<sup>32</sup> SALGADO, Augusto. Arsenais e Estaleirosl. In: PEREIRA, José Manuel Malhão. **Navios, marinheiros e arte de navegar (1669 – 1823)**. Lisboa: Academia de Marinha, 2012. pp. 185-204. p. 190.

<sup>33</sup> Evaldo Cabral de Mello argumentou que o regime de frotas anuais - meio de fornecer segurança para a carga mercantil saída do Brasil em direção a Portugal - partia de Recife, de Salvador e do Rio de Janeiro, de sorte que os portos menores e circunvizinhos precisavam escoar as mercadorias por cabotagem em direção aos portos dessas metrópoles, situação que favoreceu a hegemonia delas sobre o fluxo mercantil do território colonial. Esse fator teria intensificado a proeminência de Recife sobre o, outrora, Brasil Holandês. Nesse mesmo sentido, José Inaldo Chaves Júnior discutiu a dívida que Pernambuco acumulou (51:829\$545), não repassando o dinheiro da dízima para a Paraíba - 20 mil cruzados por ano, desde 1723 até 1755. A dívida teria sido resultado do regime de frotas, posto que, segundo argumentou o governador Luís Correia de Sá em maio de 1754, o pagamento da dízima era anual e Recife só viu 3 frotas em cinco anos - pagaria, dessa forma, por dois anos dos quais não teve nenhuma receita. Se Chaves Júnior ressaltou o fim do regime de frotas no ano de 1765, Evaldo Cabral de Mello apontou que após o término desse regime a Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba atuou numa dinâmica que reiterou a predominância do comércio recifense como catalisador do fluxo de mercadorias das capitania do norte, o que manteve os portos circunvizinhos como entrepostos de cabotagem em direção a Pernambuco. Veja-se MELLO, Evaldo Cabral de. **A outra independência**: o federalismo pernambucano de 1817 e 1824. Rio de Janeiro: Editora 34, 2004, p. 32. E CHAVES JÚNIOR, José Inaldo. **As Capitanias de Pernambuco... op. cit.** pp. 208 - 221.

faz.<sup>da</sup> Real não podia de nenhuma sorte suprir, a falta ficou fazendo a grande [parcela] que se despendeu com o comboio, não houve com que pagar [aos pobres] as Madr.<sup>as</sup>, que tinham feito, e posto neste Recife com grande trabalho, e despeza, e por esta razão pararam todos com o justo receio de lhe não pagar muito vendo que nem o pouco se lhe pagava...<sup>34</sup>

Ao passo que o projeto madeireiro encontrava sua viabilidade administrativa no governo de Pernambuco, os problemas das operações madeireiras atravessavam diversos temas: o regime de frotas, o custo das operações madeireiras - encarecidas pelo comércio de cabotagem - e as condições portuárias. Destaca-se, dessa feita, que o empreendimento era extremamente difícil de se realizar em Pernambuco pela falta de recursos financeiros - fundamento para melhorar todos os problemas que apareceram.

Mas nem tudo se resumia à ação da administração colonial. Sucedendo Correia de Sá, o novo governador de Pernambuco, Diogo Lobo da Silva, tentou resolver o problema das madeiras para assegurar o fornecimento de peças para os Arsenais Reais. Entretanto, os particulares, homens de negócios da praça do Recife, se recusaram a fazer empréstimo à Provedoria de Pernambuco para custear a produção de madeiras para construção de navios de guerra. Assim, os canais de financiamento do trato madeireiro se estreitaram, criando mais dificuldades para o governo. Mas o governador ainda sustentou a centralidade do Recife no arranjo, afinal, mesmo com todos os impedimentos, não perdeu a oportunidade de dar voto favorável à proposta da Secretaria da Marinha e Ultramar de enviar uma charrua exclusivamente para buscar madeiras, falando que a medida seria oportuna para lastrear o navio do reino para Pernambuco com pólvora, necessária aos armamentos dos presídios<sup>35</sup>.

Ainda no governo de Correia de Sá, a Secretaria da Marinha e Ultramar fez uma encomenda de peças navais para construir navios de 60 peças de artilharia. Logo após o embarque das primeiras levas da encomenda régia, o governador da Paraíba, Luís Antônio de Lemos de Brito reivindicou, em 12 de maio de 1755, que “a maior parte da que tem ido de

---

<sup>34</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 78, D. 6525. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 25 de agosto de 2024.

<sup>35</sup> Essa lógica consultiva da ação administrativa da Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar, pedindo o parecer de diversos vassalos empenhados no serviço régio, permite perceber como a organização do trato madeireiro misturava-se com outros fatores estratégicos. A necessidade de lastrear navios podia ser aproveitada no transporte de materiais úteis à manutenção da soberania da Coroa sobre seus domínios ultramarinos, neste caso, do reino viria a pólvora para o exército enquanto de Pernambuco sairia as madeiras para construção naval. Circulavam, dessa forma, produtos indispensáveis para a sobrevivência da ação colonizadora que não adentravam, necessariamente, no universo da circulação mercantil, mas alimentavam cadeias produtivas a partir dos cofres da Coroa. A situação já foi notada por Amaral Lapa no caso da Bahia. LAPA, José Roberto Amaral. **A Bahia na Carreira da Índia**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1968.

Pernambuco é das matas da jurisdição deste governo, e dos sítios contíguos a Baía da Traição”<sup>36</sup>, e destacou que a mesma baía era “a melhor de toda esta costa”. O argumento do governador da Paraíba ressoava as palavras do provedor dos Armazéns: criar um porto de embarque na Baía da Traição e reduzir os custos das operações madeireiras financiando-as diretamente na Paraíba.

A Paraíba, entretanto, sofria de alguns problemas crônicos. Em primeiro lugar, não apresentava disponibilidade de financiamento e controle do trabalho madeireiro. Havia apenas um arrematador para aquela relação enviada pela Coroa e ele não assumia a responsabilidade por conseguir as madeiras de maior grandeza. E, segundo o governador, as maiores madeiras não eram possíveis de serem enviadas porque os trabalhadores eram habituados a cortar as árvores maiores em peças pequenas, provavelmente para construção de canoas e outras embarcações menores, desperdiçando madeira que seria útil para as naus grandes.

Em segundo lugar, a Paraíba carecia de estrutura de transporte. O litoral norte é cortado por três rios cercados por mangues, o que obrigava a despesa de construção de uma ponte para a travessia dos rios. Fica evidente que a necessidade de criar medidas disciplinares para o trabalho e seus devidos meios de fiscalização ao mesmo tempo que se construía um porto, infraestrutura de transporte terrestre e comprar as madeiras tornava o projeto do provedor dos Armazéns inviável. A situação favorecia a centralidade do porto recifense no trato madeireiro.

Paralelamente ao ofício de 12 de maio do governo da Paraíba, na exata mesma data, o governador de Pernambuco mandava notícias da carga de madeira para o reino. Mais uma vez lamentava que o sistema de frotas pressionou o embarque a ser feito às pressas, sendo o governador obrigado a decidir entre deixar o comboio partir sem a maior parte das madeiras ou enviá-las de forma arriscada e sem comboio. Ao fim, o governador decidiu por manter o material no estaleiro do Recife e esperar providência régia<sup>37</sup>.

Se o governador de Pernambuco responsabilizava o regime de frotas pelas dificuldades logísticas portuárias de embarque e desembarque, o capitão de Mar e Guerra, Rodrigo Inácio de Barros e Alvim, que realizou a viagem junto da frota que partiu do Recife, forneceu uma outra informação importante para a Secretaria da Marinha e Ultramar. Após uma viagem de 66 dias, o capitão falou à Secretaria que uma das razões pelas quais partiu sem esperar o navio atrasado era que, além da data de partida marcada para 20 de maio prevista por ordens reais,

---

<sup>36</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 18, D. 1438. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) – Acesso em 26 de agosto de 2024.

<sup>37</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 79, D. 6546. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 27 de agosto de 2024.

temia “a Ruína que podia experimentar toda a frota naquela costa sendo inverno”<sup>38</sup>. O que nos leva a elencar os principais problemas entre a intenção da monarquia portuguesa de financiar a exploração madeireira em Pernambuco e Paraíba e as possibilidades reais dessa administração.

O problema tem três ordens logísticas, uma proveniente do reino, outra das próprias capitania e outra do ambiente. O problema vindo do reino era o sistema de frotas, ele não só reforçava a dependência do escoamento por cabotagem da Paraíba para Pernambuco, mas também criava dificuldades para o embarque no Recife, a situação fez com que a inserção de uma nova demanda tivesse dificuldades de encontrar a hora certa do embarque. Falando das capitania de Pernambuco e Paraíba, o problema central era a falta de recursos financeiros. Em Pernambuco, o dinheiro vindo da Bahia não conseguia sustentar o gasto madeireiro depois de ser consumida a parte da verba que estava obrigada com o pagamento da infantaria. Do lado da Paraíba não havia estrutura de porte para execução das demandas régias, dependendo de se investir na construção de pontes no litoral norte da Paraíba e melhorar o ponto de embarque na Baía da Traição.

Por fim, os navios movidos a vela não superavam algumas intempéries naturais, razão pela qual a época do ancoramento das embarcações da frota influenciava diretamente o fluxo de carga e descarga. A ameaça do inverno virar os navios obrigava que a chegada e a partida respondessem a uma administração rígida do tempo, dado que qualquer atraso se transformava em perigo. O planejamento das viagens ainda esbarrava no fato de que era necessário contornar os perigos das estações do ano calculando a chegada no porto do Recife e a partida para Lisboa incluindo os meses de navegação e a estadia no porto para as operações de embarque e desembarque da carga. Era diante dessas três realidades que a administração colonial da exploração madeireira precisava criar um plano de abastecimento do Arsenal.

Considerando o fator financeiro que atravessava todas as possibilidades de efetuar o trato madeireiro, o plano do provedor dos Armazéns de 1754, que valorizou o litoral paraibano, não poderia vingar em virtude da situação crônica da falência da Provedoria da Paraíba, um dos fatores que influenciou a Coroa a anunciar a subordinação do seu governo ao de Pernambuco em dezembro de 1755<sup>39</sup>. Em decorrência da situação, o processo no qual o trabalho madeireiro era intensificado pela administração colonial foi protagonizado pelo governo de Pernambuco.

<sup>38</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 79, D. 6601. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 27 de agosto de 2024.

<sup>39</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 18, D. 1462. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 28 de agosto de 2024. Mozart Vergetti de Menezes demonstrou que a saúde da provedoria era condição *sine qua non* para existência de uma capitania autônoma, pois somente com recursos financeiros poderia sustentar o exército e o corpo burocrático que mobilizavam o processo de colonização, e foi nesse sentido que Mozart de Menezes defendeu que a subordinação do governo da capitania da Paraíba ao de

Um dos fenômenos que contribuiu para a diminuição da importância da Paraíba no trato madeireiro após sua subordinação à Pernambuco foi que, ainda no governo de Correia de Sá, elaborou-se uma proposta à Secretaria da Marinha e Ultramar de financiar a produção de madeiras no porto do Jaraguá, na região das Alagoas - à época, uma comarca inserida no território administrativo do governo de Pernambuco. Apesar de não termos notícias da confirmação dessa intenção por parte dos ministérios da Coroa, podemos perceber que Recife conseguia uma ampla concentração da produção madeireira: ao sul, a produção de madeiras nas Alagoas era escoada para o porto do Recife, e o mesmo ocorria ao norte com a produção de madeiras da Baía da Traição. Em Alagoas, as regiões que forneciam madeiras para Recife foram localizadas por Shawn Miller, sendo elas Jacuípe, Camaragibe e Porto Calvo<sup>40</sup>. Esse conjunto de fatores, politicamente articulados, contribuiu para fortalecer o poder decisório do governo pernambucano e a centralidade do porto recifense no trato madeireiro<sup>41</sup>.

---

Pernambuco era resultado direto da falência crônica do órgão fazendário paraibano. Ver MENEZES, Mozart Vergetti de. **Colonialismo em ação**: fiscalismo, economia e sociedade na capitania da Paraíba. João Pessoa: Editora da UFPB, 2012.

<sup>40</sup> Veja-se MILLER, Shawn William. **Fruitless Trees**: Portuguese conservation and Brazil's colonial timber. Califórnia: Stanford, 2000. p. 78.

<sup>41</sup> Fernanda Almeida e Cleverson Faust atribuíram o protagonismo de Pernambuco às vantagens do contrato das madeiras em Alagoas: “A fartura 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.”. E mais a frente fala das vantagens da barra do Jaraguá “Além dessas vantagens, a Barra de Jaguá 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. Tamanha era a infraestrutura que alguns moradores haviam aproveitado dela para fabricar navios particulares.”. ALMEIDA, Fernanda Cordeiro e FAUST, Cleverson. Do Estaleiro do Recife à Ribeira das Naus: logística, dinâmicas econômicas e sociais para a construção naval na Capitania de Pernambuco (1755-1788). **Revista Navigator**, v. 10, n. 9, pp. 99-113, 2014. Disponível em: v. 10 n. 19 (2014): Revista Navigator - Dossiê Defesa, política, trajetórias sociais e fluxos mercantis no Antigo Regime | Navigator (marinha.mil.br) - Acesso em 18 de fevereiro de 2024. pp. 102 e 103. Contudo, não nos parece que o protagonismo de Pernambuco tenha sido resultado apenas da situação portuária precária da Paraíba, Recife mesmo apresentava dificuldades no embarque das madeiras que aumentavam os custos do produto - e apenas por causa dessas limitações que Almeida e Faust puderam compreender boa parte do processo de intervenção régia na exploração madeireira como processo de melhorias do estaleiro do Recife. Da mesma forma que havia construção de embarcações de particulares na Baía da Traição, razão pela qual o governador da Paraíba, Lemos de Brito, responsabilizou os trabalhadores locais por abaterem as árvores mais adequadas ao serviço real - como tivemos oportunidade de apontar em linhas antecedentes. Nesse sentido, a subordinação da Paraíba a Pernambuco parece ter sido um fenômeno mais determinante para se entender a centralidade do Recife no trato madeireiro do século XVIII, especialmente considerando que os problemas decisórios e as medidas localmente tomadas se desenvolviam como objeto de governo. Portanto, o estrangulamento político da Paraíba combinou-se com a força econômica da praça do Recife. Sobre o poder jurisdicional do governo de Pernambuco e as limitações políticas da Paraíba veja-se CHAVES JÚNIOR, José Inaldo. “**As duras cadeias de um governo subordinado**”: história, elites e governabilidade na Capitania da Paraíba (1755 - 1799). Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2013. Já a questão da proeminência do porto de Recife, pode-se ver em: MELLO, Evaldo Cabral de. **A ferida de Narciso**: ensaio de história regional. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2001. Concordamos, portanto, com Almeida e Faust sobre o fato de que o estaleiro de Pernambuco inseriu-se num vasto projeto da Coroa lusitana de ampliar seus centros de produção naval, mas postulamos aqui que a centralidade do Recife nessa inserção não se deu estritamente pelas suas vantagens florestais e portuárias, e sim pela capacidade dos governos da administração colonial articularem politicamente diferentes espaços como unidades de abastecimento do porto do Recife e a subordinação do governo da Paraíba ao de Pernambuco teve um papel fundamental nessa configuração.

Logo após a concentração do trato madeireiro de Pernambuco e Paraíba no porto do Recife, tornando-o um dos centro de abastecimento do Arsenal, surgiram sérios impedimentos financeiros no contrato das madeiras. Isso fica evidente quando, a partir de 1756, o governo pernambucano precisou atender às demandas régias por madeiras lidando com a situação constrangedora de nunca ter dinheiro disponível na sua Provedoria.

Em 28 de fevereiro de 1756, Luís Diogo Lobo da Silva, governador de Pernambuco, tentava dar uma solução ao pagamento das madeiras. Haja vista os problemas de pegar dinheiro emprestado aos homens de negócios da praça do Recife, Lobo da Silva comunicou à Secretaria de Marinha e Ultramar que iria passar letras para os correspondentes deles a serem pagas pelo tesouro dos Armazéns de Guiné e Índias. Dessa forma, o dinheiro dos homens de negócio não precisava sair em espécie do Recife, e poderia ser usado na compra das madeiras, enquanto os correspondentes daqueles capitalistas receberiam seu dinheiro pelos Armazéns da Coroa. O governador também propôs pegar o dinheiro do cofre dos defuntos e ausentes para que a Provedoria de Pernambuco tivesse recursos para custear as operações com dinheiro próprio, e dava a entender que a medida tinha um certo caráter de urgência, posto que, segundo dizia, parte do prejuízo decorria do modo pelo qual se realizavam as operações madeireiras no Recife.

Os produtores das madeiras vendiam papéis, que representavam a importância monetária do produto, podendo especificar valores menores que seus custos reais. A situação decorria do fato de que os produtores não podiam esperar muito tempo para vender as madeiras e a Provedoria de Pernambuco nunca tinha dinheiro pronto a tempo. Resultava da falta de verba da Provedoria que os mercadores dispunham da oportunidade de comprar os papéis das madeiras dos produtores por um valor menor do que custavam e vendê-las para a Provedoria por um preço maior do que valiam<sup>42</sup>. A ideia de Lobo da Silva era que a Provedoria tivesse recursos para comprar diretamente dos produtores, reduzindo os custos do abastecimento dos Arsenais da Coroa.

No fim das contas, o provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, alertou à Secretaria da Marinha e Ultramar - em 28 de abril de 1756 - que teve de tomar o dinheiro dos ausentes, do tesoureiro da Bula e dos contratadores de Angola porque os homens de negócio se opuseram a fornecer os meios para as operações madeireiras, dizendo

---

<sup>42</sup> Falando dos meio para conseguir madeira pelo menor preço “o que se não pode conseguir do modo que até agora se praticava, fazendo se me preciso dizer a V.Ex.<sup>a</sup>, que como não há dinheiro pronto para a satisfação do importe destas madeiras, se costuma porém os vendedores delas papéis correntes de sua importância, os quais tanto que assim os tem não poderiam sofrer a demora do seu pagamento os vão negociar com alguns mercadores desta praça, recebendo deles muito menor quantia que a importância das mesmas, e as mais das vezes, a troco de fazendas ...”. **AHU\_ACL CU\_015, Cx. 80, D. 6687.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em de agosto de 2024.

que sofriam com o prejuízo de mandar dinheiro para o Reino como contribuição para reconstrução de Lisboa depois do terremoto de 1755<sup>43</sup>. Luís Diogo Lobo da Silva conseguiu convencer os oficiais das jurisdições às quais ele recorreu e o particular do contrato de Angola usando o artifício que tentara com os homens de negócios: repassando letras a serem pagas pelos Armazéns de Guiné e Índias. Ao fim, de fato, esse montante não podia fazer mais que pagar as madeiras e o custeamento dos navios da frota<sup>44</sup>, algo próximo a 15 contos (15:000\$000 rs).

As medidas que o governador tomou eram politicamente melindrosas. Lobo da Silva arriscou-se ao intervir na jurisdição de outros oficiais da Coroa e mexer no cofre dos defuntos e ausentes, um espaço político que já foi motivo de controvérsias e reprimendas no mesmo Pernambuco<sup>45</sup>. Apesar da situação, diante da urgência por madeiras de construção, as medidas não parecem ter causado distúrbios, muito devido ao fato de que o capitão-general tinha bastante cuidado para não atentar contra a autoridade dos oficiais a quem foi buscar socorro. De toda forma, o governador comprometeu o tesouro dos Armazéns no pagamento de oficiais e comerciantes, da mesma forma que colocou o contrato de Angola na dependência de receber o pagamento da Coroa. Esse contexto revela a importância política que as madeiras alcançaram em nome da urgência de suprir os Arsenais do Rei.

---

<sup>43</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 81, D. 6699. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 28 de agosto de 2024.

<sup>44</sup> Sobre os recursos que o governador pegou de empréstimo, veja-se: AHU\_ACL CU\_015, Cx. 81, D. 6717. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 30 de agosto de 2024. Dos defuntos e ausentes o governo tomou 2:800\$000 réis, já do tesoureiro da Bula foram 4:310\$365 réis, e do contratador de Angola - Manoel de Almeida Ferreira - tomou-se 16 mil cruzados (6:400\$000 réis), totalizando cerca de 13:510\$365 réis. Parte dessa verba foi empregada na fretagem do navio Senhor Bom Jesus para transportar cerca de 400 paus. A situação teria sido econômica porque gastou menos do que 4:070\$370 réis, que era o dinheiro previsto para embarcar as madeiras em um navio sueco (AHU\_ACL CU\_015, Cx. 81, D. 6718. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 30 de agosto de 2024.). Mas, definitivamente, a maior parte dos gastos foi o custeamento da Nau de Guerra: 11:490\$915 réis (AHU\_ACL CU\_015, Cx. 81, D. 6757. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 30 de agosto de 2024.).

<sup>45</sup> O governo da capitania de Pernambuco já havia experimentado atritos com o ouvidor, responsável pelo cofre dos defuntos e ausentes, durante a administração de Luís José Correia de Sá. Em dezembro de 1754 o rei D. José I emitiu um decreto pedindo à Mesa da Consciência e Ordens que desse seu parecer às ações do governador Correia de Sá em Pernambuco, pois havia prendido o provedor comissário dos defuntos e ausentes de Ararobá, Antônio da Silva Portugal (AHU\_ACL CU\_015, Cx. 77, D. 6481. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 03 de setembro de 2024.). Uma vez que o dito comissário era nomeado pelo ouvidor, houve conflito entre a jurisdição do governo de Pernambuco com a da Ouvidoria da comarca que englobava a freguesia de Ararobá, razão pela qual o parecer da Mesa da Consciência e Ordens considerou necessária a intervenção do governador - uma vez que o ouvidor não se adiantou aos crimes praticados pelo seu comissário - mas também considerou a intervenção do governador uma violência de jurisdição, recomendando que primeiro comunicasse o juiz responsável para realização dos procedimentos legais (AHU\_ACL CU\_015, Cx. 79, D. 6558. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 03 de setembro de 2024.). Nesse sentido, Lobo da Silva precisou agir com cautela para não causar conflito de jurisdição com outros oficiais, mas a medida só poderia se operar se fosse de urgência, razão que coloca a questão madeireira como uma das prioridades administrativas do governo.

Após o sufoco financeiro, Luís Diogo Lobo da Silva apontou uma proposta concreta para redução do custo das madeiras: comprá-las diretamente dos produtores. Mas isso esbarrava no interesse de um grupo mercantil - que não foi identificado nos documentos consultados. A capacidade decisória do governo de Luís Diogo Lobo da Silva, por mais que criasse algumas contrariedades, solucionou, provisoriamente, e de forma pragmática, o pagamento das madeiras. Mas o problema do trato madeireiro estava posto para a administração colonial: era necessário aumentar o controle sobre a produção das madeiras e financiá-las com recursos da Provedoria.

Ante a questão, Luís Diogo Lobo da Silva inventou uma saída. Em 18 de maio de 1757, o governador notificou a Sebastião José de Carvalho e Melo que o rendimento das fazendas do donativo previam um rendimento de 8:176\$225 réis, e poderiam chegar a 30 mil cruzados (12:000\$000 réis). Dinheiro que se fosse aplicado na compra das madeiras geraria uma economia de 25% para a Provedoria, medida que esperava a aprovação régia para sua manutenção, mas que o governador achou por bem realizá-la de forma imediata<sup>46</sup>. O “donativo gratuito” que o capitão-general tomou para compra das madeiras era um dinheiro que deveria ser empregado na reconstrução de Lisboa, um fator de absoluta urgência dado o terremoto de 1755 que destruiu a cidade<sup>47</sup>.

Apesar da urgência de reconstruir a capital do Império, Lobo da Silva empregou o dinheiro de Pernambuco destinado às obras na compra das madeiras. Nota-se que, paulatinamente, as madeiras foram ocupando um patamar de importância administrativa significativa e pouco discutida: primeiro, o governador de Pernambuco teve ampla liberdade de comprometer o cofre do Tesouro dos Armazéns, depois, colocou outras jurisdições, de outros oficiais, e o comércio de Angola na dependência daquele cofre, e, por fim, o mais surpreendente, a reconstrução da capital do Império ficou comprometida com a compra da madeira. Aquela verba destinada à estrutura do reino, onde estavam o rei, a família real e a corte, podia ser colocada em segundo plano desde que o general conseguisse as madeiras

---

<sup>46</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 84, D. 6946. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 01 de setembro de 2024.

<sup>47</sup> Em 2 de maio de 1756 o capitão-general governador Luís Diogo Lobo da Silva reuniu em uma junta a câmara de Olinda, a câmara de Recife, a nobreza local e os homens de negócios para decidir qual a contribuição financeira que as principais figuras da capitania forneceriam para ajudar na reconstrução de Lisboa. Segundo informou à secretaria da Marinha e Ultramar, o governador conseguiu chegar a um acordo de 600 mil cruzados (240:000\$000 rs). Esse montante, vale mencionar, não seria pago imediatamente, mas arrecadado pela dízima - imposto sobre importação - que recebeu uma sobretaxa. Veja-se em: AHU\_ACL CU\_015, Cx. 81, D. 6701. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web Acesso em 04 de setembro de 2024. Sobre a dízima, o estudo sobre os tipos de impostos e suas finalidades foi feito por MENEZES, Mozart Vergetti de. **Colonialismo em ação: ... op. cit.**

exigidas. Talvez, um dos motivos explicativos seja o fato de que sem as madeiras não haveria reconstrução, mas, também, a ameaça franco-espanhola<sup>48</sup> punha à frente das prioridades da monarquia a reconstrução do poderio militar do Império português, e as madeiras eram um fator essencial da construção naval de guerra. De toda forma, o trato madeireiro ganhava uma significância administrativa central enquanto matéria dos governos das colônias, ou, pelo menos, dos de Pernambuco.

Haja vista o esforço do governador de Pernambuco em equilibrar uma operação extremamente custosa com uma receita insuficiente, as madeiras e, mais precisamente, as florestas tornaram-se objeto de litígio na capitania. Os senhores de engenho de Olinda faziam reclamações à Coroa por meio da câmara do Recife - em 16 de maio de 1756. Eles diziam que fabricantes de carvão, “Indios, Mulatos e Negros, gente Vadia e perversa que vive destes furtos”, estavam destruindo “suas matas”. E pediam que se retornasse a um padrão anterior de trabalho madeireiro, no qual matas presentes nas terras de um senhor de engenho - mais distantes de um outro engenho que estava empenhado no uso das matas - eram arrendadas, da mesma forma que eram arrendados os escravos que trabalhavam nos cortes.<sup>49</sup>

Dessa feita, o trabalho pago aos “índios, mulatos e negros” não incomodava apenas por queimar as matas próximas aos engenhos, mas retirava uma fonte de renda dos senhores desses mesmos engenhos. Não obstante, o ofício da câmara escondeu setores racialmente brancos daquela sociedade colonial, o que transparece quando o corregedor da comarca de Pernambuco dá o seu parecer contrário à proposta da câmara - de prender os infratores das queimadas sem direito à defesa e com pena de degredo. O corregedor dizia que por trás dos ditos “índios, mulatos e negros”, dentre eles, escravos de ganho que vendiam os feixes de madeiras na praça, haviam os senhores dos escravos que recebiam pela venda dos ditos feixes<sup>50</sup>.

---

<sup>48</sup> Considerando as estratégias diplomáticas da Coroa portuguesa para equilibrar seu mercado externo, sua unidade política interna e a ameaça de invasão estrangeira, Fernando Novais entendeu a situação como um ponto central para a transformação das estratégias e políticas econômicas da Coroa, veja-se em: NOVAIS, Fernando A. **Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)**. 5<sup>a</sup> ed. São Paulo: Hucitec, 1989.

<sup>49</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 81, D. 6743. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 30 de agosto de 2024.

<sup>50</sup> Vale salientar que os diversos conflitos políticos em Pernambuco envolvendo os diferentes setores econômicos que se apropriaram das florestas segundo a natureza de seus negócios foram amplamente estudados por Fernanda Faust. “Todos esses grupos circulavam pelas florestas pernambucanas e possuíam, cada um, interesses específicos pelos recursos naturais provenientes das matas. Além dos grupos citados, havia também carvoeiros, comerciantes de madeiras e mesmo escravos de ganho que vendiam feixes de madeiras na Praça do Recife. Os interesses pelas florestas, em grande parte, resumiam-se aos diferentes usos da madeira: construção de civil, lenha, carvão, adubo como substrato para a agricultura de coivara.” (FAUST, Fernanda Cordeiro de Almeida. **“Em benefício comum de meus vassalos”**: a magistratura e a administração das florestas na capitania de Pernambuco (1755-1822). Tese (Doutorado). Universidade Federal do Paraná, Programa de Pós-graduação em História, Curitiba, 2015.). Faust conseguiu rastrear esses conflitos em Pernambuco, pelo menos, entre 1754 - 1783, acrescendo ainda o comércio de tanino para tingimento de couros, mas que destruía os mangues e afetava os senhores de engenho ao envenenar a plantação com a contaminação da água. Ela também conseguiu verificar situações semelhantes em relação ao

Ao lado dos problemas internos da capitania, somavam-se os problemas logísticos das embarcações. Em 22 de fevereiro de 1757, o governador Lobo da Silva dirigiu um ofício ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Tomé Joaquim da Costa Corte Real, informando que requereu ao governador do Rio de Janeiro duas embarcações para a carga de madeira de Pernambuco. As razões do pedido eram que a produção de madeiras havia sido larga o suficiente para não caber inteira nos navios da frota. Mas a Secretaria da Marinha e Ultramar ainda pedia madeiras sortidas, ampliando a produção madeireira (encomenda + peças que faltam no Arsenal). O general só podia dizer que não havia disponibilidade desse material porque toda compra foi limitada a atender a encomenda régia.<sup>51</sup>

As limitações logísticas da Coroa podem explicar a proposta que o governador Luís Diogo Lobo da Silva sugeriu em 21 de maio de 1757, quando dizia que o embarque das madeiras precisava ser prioritário em relação aos gêneros pertencentes à carga dos navios, “porq’ Só por este modo haverá, quem as conduza...”<sup>52</sup>. Ou seja, além dos conflitos entre senhores de engenho, indígenas e negros pelo uso das matas, a demanda da Coroa criava problemas com os mercadores de grosso trato: não era possível embarcar a totalidade das mercadorias e das madeiras simultaneamente.

Se esses problemas debelaram um novo fronte de embate político é algo de que não temos informação, mas o registro de um embarque de madeiras realizado em 15 de março de 1759 aponta que o setor mercantil recifense teve prioridade em relação às demandas régias. No embarque, o provedor de Pernambuco, João do Rego Barros, apresentou a relação das madeiras embarcadas na frota e anunciou que a ordem da Secretaria de 14 de setembro de 1758 para o carregamento das madeiras não “determinara ordem de S. Mag. de q. se obrigassem a carregá-las.”<sup>53</sup>. Razão pela qual o provedor não sobrepujou a demanda régia às mercadorias da frota e

---

tanino no Rio de Janeiro. Frequentemente roceiros - normalmente pobres livres, mas étnica e racialmente “índios, mulatos e negros” e pardos - eram retrados à moda de bárbaros e vadios. Havia, portanto, um padrão nas reclamações dos senhores de engenho, baseado na marca da incivilidade dos setores não brancos da sociedade. Essa marca era ratificada no imaginário político tanto pelas medidas que costumavam afetar criminalmente as pessoas não brancas, quanto pelo silêncio que se fazia em relação às acusações despejadas contra esses indivíduos - a exemplo do ouvidor dando seu parecer sobre as propostas legislativas da Câmara de Recife. Essa marca de incivilidade, por sua vez, era importantíssima no processo de expropriação de terras, assassinato de indígenas e concentração fundiária, à exemplo do que ocorreu na Paraíba, na microrregião do Piancó, no sertão, nas décadas de 1750 e 1760. veja-se: CHAVES JÚNIOR, José Inaldo. Reforma Dos territórios E Das jurisdições Nas Capitanias Do Norte Do Estado Do Brasil: As atuações Do capitão-General Luís Diogo Lobo Da Silva E Do ‘juiz De fora’ Miguel Carlos De Pina Castelo Branco Na aplicação Do Diretório Dos índios (1757-1764)”. in: **Locus: Revista De História** 24 (1). <https://doi.org/10.34019/2594-8296.2018.v24.20868>.

<sup>51</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 82, D. 6875. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 01 de setembro de 2024.

<sup>52</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 84, D. 6970. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 01 de setembro de 2024.

<sup>53</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 90, D. 7234. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 02 de setembro de 2024.

permaneceu no porto mais algumas peças não encaminhadas para o reino. Percebemos, com todos esses fatores, que as madeiras ganharam uma importância administrativa fundamental para a Coroa, mas a organização política da ação colonial acumulou muitos impasses nas condições de produção e embarque.

Ao fim de todos esses eventos, o governador Luís Diogo Lobo da Silva pode apresentar, em 20 de fevereiro de 1759, um ofício no qual demonstrou ter cumprido uma de suas promessas: reduzir em 25% o custo das operações madeireiras com financiamento direto da Provedoria, fazendo uso da renda dos donativos das frotas. Entretanto, os problemas logísticos combinaram-se com as limitações impostas pelo clima tropical. Após a partida dos navios, ainda ficaram no porto do Recife 2.822 paus de todas as qualidades necessárias para a construção das naus de guerra, e junto a eles estavam 178 dúzias de taboado de Sucupira e Amarelo. O maior problema dessa sobra era que se não fossem enviadas logo “Se não segue mais, que a Sua inteira ruína.”. Ruína essa que decorria do fato de que as madeiras estavam “padecendo em se demorarem neste porto pela umidade e calor do seu clima, que inteiramente as destrói...”.<sup>54</sup>

Se a Secretaria da Marinha e Ultramar não tomasse providências para aprimorar a estrutura logística de transporte das madeiras, todos os investimentos avultados que se faziam no trato das madeiras seriam desperdiçados. O tempo humano de produção e de organização do espaço colidia com as condições climáticas dos trópicos.

De toda forma, os casos que descrevemos acima demonstram que a exploração madeireira esbarrava com a organização do espaço social - rural e urbano - no qual as operações precisavam ser realizadas sem causar distúrbios na paz dos colonos. Ao mesmo tempo, a Secretaria da Marinha e Ultramar ampliou sua demanda por madeiras em uma situação na qual a capitania de Pernambuco já havia demonstrado que não possuía recursos financeiros para as operações. Assim, o governo de Pernambuco passou a enfrentar estas duas pressões - interna e externa - ao mesmo tempo que a Coroa sequer dispunha de navios suficientes para realizar o transporte do material que a Secretaria da Marinha e Ultramar demandava. O capitão-general, então, fretava navios de particulares e solicitava navios vindos do Rio de Janeiro, reservados para a carga de madeira, mas a necessidade de atender ao comércio impedia que essas embarcações fossem suficientes para o embarque de todo o material. Na medida em que o governador sanou o problema financeiro com o uso do donativo para reconstrução de Lisboa, ampliou-se a produção madeireira. Mas, no fim das contas, precisou suspender a compra de

---

<sup>54</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 88, D. 7180. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 30 de agosto de 2024.

todas as madeiras para o Arsenal<sup>55</sup> porque o conjunto dos problemas logísticos poriam todo trabalho e despesa em risco, dado que o clima quente e úmido dos trópicos não permitia demora.

O plano madeireiro na capitania da Paraíba, de 1754, foi enterrado junto com a falência da sua Provedoria e a subordinação do seu governo ao de Pernambuco, em 1756. Em lugar do plano inicial, a praça do Recife manteve a concentração do fluxo de cabotagem dos portos circunvizinhos que forneceria as madeiras para a Coroa. Disso resultou um problema financeiro em Pernambuco de nunca ter dinheiro para sustentar as operações madeireiras, que já estava anunciado desde 1754, mas foi contornado de forma eficiente com as propostas de Luís Diogo Lobo da Silva. Dessa sorte, a situação parecia menos tensa em 1759, como o governador teve oportunidade de demonstrar em ofício de 14 de março daquele ano, ao repassar os custos da nau de guerra para o tesouro dos Armazéns e usar o dinheiro dos donativos para comprar madeiras com economia 25% de gastos<sup>56</sup>.

Enquanto o governador de Pernambuco lutava para manter as finanças da capitania com o acréscimo dos gastos da Provedoria, a manutenção do abastecimento do Arsenal com as madeiras necessárias dependia, agora, do envio de navios do reino para Recife e da organização do tempo de produção, embarque e transporte. O momento demandava o desenvolvimento de uma estratégia para inserir os fatores climáticos dos trópicos na ordem dos planejamentos, tanto da produção quanto do transporte das madeiras.

A descrição que fizemos dos problemas administrativos de financiar e organizar a logística do trato madeireiro à serviço do Arsenal entre 1754 e 1759 ajuda a rediscutir algumas dimensões da exploração madeireira no Brasil, especificamente em Pernambuco e Paraíba. Shawn Miller defendeu que, apesar de Pernambuco ter sido o segundo maior fornecedor de madeiras para o reino, o trato madeireiro não era expressivo em comparação com a potencialidade florestal do Brasil e à produção madeireira das potências marítimas europeias, que demonstrou pelo balanço de importação de madeiras que Portugal fazia, sendo a maioria delas vindas da Inglaterra.

---

<sup>55</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 88, D. 7180. “Este conhecimento unido ao aviso, que recebi na Carta de V.Ex.<sup>a</sup> de doze de Setembro do ano passado me obrigou a suspender a continuação de as comprar...”

<sup>56</sup> No ofício, o governador demonstrava ter gasto com o custeamento da nau de guerra do comboio da frota 13:555\$986 rs, que seria pago pelo tesoureiro dos Armazéns de Guiné e Índias, no valor de 13:195\$590 rs - posto que havia sido abatido 360\$396 rs ao arremate das sobras dos mantimentos da fragata Nossa Senhora da Natividade. Assim, teria empenhado o dinheiro do donativo na compra das madeiras e passado os custos da nau de guerra para os Armazéns da Coroa. As vantagens da medida teriam sido que o governo de Pernambuco pode comprar as madeiras e não precisou pedir dinheiro emprestado para o custeamento da frota. AHU\_ACL CU\_015, Cx. 90, D. 7222. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 2 de setembro de 2024.

Contudo, Miller simplificou a questão ao descrever que em 1757 o governo de Pernambuco não tinha dinheiro para comprar as madeiras de construção e isso bastou para que elas ficassem no porto<sup>57</sup>. De fato, como observamos, a ausência de finanças impediu o aproveitamento das madeiras de construção por parte do Arsenal. Entretanto, a importância do uso desses recursos no reino obrigou o governo de Pernambuco a encontrar medidas eficientes para que as madeiras fossem produzidas e enviadas.

Os problemas fundamentais não eram, portanto, a oposição entre monopsônio e livre-mercado, como sugeriu Miller, mas da natureza contraditória das relações político-administrativas de Portugal e a esfera produtiva e econômica do Brasil. Isto é, se politicamente a Coroa dispunha por lei das árvores de melhor qualidade para construção civil e militar, as terras onde essas árvores estavam situadas foram concedidas aos colonos que as ocupavam como senhores de sesmarias e posseiros. Destarte, entre a intenção de ampliar a produção madeireira para o Arsenal régio e sua realização estavam os interesses dos senhores de terra e dos mercadores de grosso trato no uso das mesmas matas para construção dos engenhos, manufatura das caixas de açúcar e construção naval mercante.

Não obstante, notamos que por diversas vezes as madeiras não embarcaram nos navios para que não atrapalhasse o preenchimento do espaço de carga que estava comprometido com o transporte de mercadorias. O que mostra, mais uma vez, que o problema não era nem produtivo nem financeiro, mas das ordens e prioridades de governo. O problema madeireiro era a organização política do espaço e os conflitos que decorriam entre diferentes setores coloniais.

Tentar dimensionar o trato madeireiro em frente a esses impasses demanda algum esforço de quantificar as madeiras de construção, no que se segue a comparação que faremos entre as relações de madeiras produzidas pelos governadores de Pernambuco e os mapas das cargas dos navios que constam madeiras de construção. A comparação não diz respeito, portanto, ao volume da produção madeireira, mas ao seu transporte para o reino e a capacidade, ou não, da administração colonial correlacionar os interesses locais com os da monarquia.

## 1.2. As madeiras em Pernambuco

---

<sup>57</sup> “Despite concerns, the crown consistently failed to make sufficient funds available for the purchase of timber. In 1757 21 promissory notes, totaling 5,587 milréis, were granted to as many lumbermen.” MILLER, Shawn William. **Fruitless Trees...** *op. cit.* p. 78.

O governo de Luís Diogo Lobo da Silva produziu, para a Secretaria da Marinha e Ultramar, a informação de que o avultado gasto da produção madeireira ficaria perdido sem a devida organização das datas de chegada e de partida das frotas adaptadas ao fator humano - as mercadorias paradas na praça do Recife - e ao fator ambiental - o clima quente e úmido e os períodos de verão e inverno. Seja por causa do setor mercantil se opor a dar prioridade às madeiras, seja pela incapacidade de carga das frotas ou seja os seus atrasos anuais, vimos o governador-general pontuar que o problema dos envios de madeira era a dificuldade de coordenar o trato madeireiro com o regime de frotas.

Contudo, na década de 1760 as operações madeireiras tornaram-se matéria prioritária da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, dada a sua fundação a partir de Alvará de 1759 e o início de seu funcionamento a partir da data de viagem da primeira frota em 8 de agosto de 1760. A Companhia era uma instituição de comércio monopolista cuja criação se arrastava desde o começo do século XVIII uma vez que alguns setores do comércio de Pernambuco e Paraíba queriam segurança e privilégios comerciais garantidos. A criação da Companhia de Pernambuco e Paraíba, contudo, ainda que tivesse sido promovida pelos homens de negócios e grandes mercadores da região, pensando no desenvolvimento do comércio, foi implantada pela Coroa de maneira distinta dos privilégios esperados pelas elites locais. Fundamentalmente, o corpo de dirigentes e sócios favorecia que a acumulação dos capitais gerados pelo monopólio se concentrasse em Portugal, no Porto e em Lisboa. Entretanto, a dinâmica política e os privilégios jurídicos que a Companhia garantia para seus membros permitiu que os grupos ligados a ela em Pernambuco e Paraíba se destacassem no cenário local e se beneficiassem tanto econômica quanto politicamente.

Dos conflitos gerados localmente a partir da Companhia estavam denúncias de abuso do preço de embarque e transporte do açúcar, que fez vários comerciantes enviarem suas mercadorias por risco próprio, e o endividamento de senhores de terra locais, que teria sido matéria política da chamada “Revolução Pernambucana” de 1817, quando os revoltosos tomaram o poder e promulgaram a suspensão do pagamento da dívida. Os efeitos da Companhia na história local foram tamanhos que ela foi extinta em 1780, mas as dívidas mantiveram-se em negociação até a primeira década do século XX, arrastando-se por mais de um século. Ademais, outros fatores envolvendo a Companhia são matéria para outras pesquisas. Das competências da Companhia em relação ao trato madeireiro, destacam-se a composição do capital mercantil

com navios, que podiam ser empenhados para comprar as ações, e a isenção de impostos para a venda de madeiras no Reino, tal como destacaram Ribeiro Júnior e Érika Dias.<sup>58</sup>

Haja vista os elementos levantados pelos referidos historiadores, nos parece pertinente ressaltar algumas outras questões da relação entre a Companhia e o trato das madeiras. A instituição podia cortar madeiras sempre que precisasse, apenas pagando seu valor aos donos, e obrigar ao serviço dela todos os trabalhadores, barqueiros, taverneiros e artífices. Não obstante, à Companhia foram disponibilizadas estruturas físicas cobertas e descobertas para construção dos seus estaleiros: em Portugal, eram próximas à casa da Moeda que antes eram usadas pela Ribeira das Naus, em Pernambuco era a Casa do Ouro e seus Armazéns assim como a parte da Marinha mais cômoda para construção e conserto de navios. Ela ainda dispunha de total liberdade para produzir navios mercantes e de guerra, assim como de cortar as madeiras onde lhe fosse conveniente. Da mesma forma, ficava sob responsabilidade da Companhia o transporte das madeiras que fossem necessárias para os Armazéns assim como do pau-brasil, sendo-lhe pago os devidos fretes. Devemos salientar que apenas as madeiras de construção de edifício ficavam livres de pagar qualquer direito<sup>59</sup>. Pode-se perceber neste cenário que a Companhia teve amplo favorecimento para a construção naval, tanto mercante quanto de guerra, o que também se refletiu na sua liberdade para produção e envio das madeiras. Ainda que seja difícil de explorar a questão, fica patente que uma das prioridades da existência da Companhia era o trato madeireiro.

Ante esse contexto e para se compreender os problemas da dinâmica dos envios de madeira, separamos o estudo em duas partes, a primeira referente aos anos do regime de frotas tendo como marco inicial a centralidade do porto do Recife no trato madeireiro planejado pela Coroa, entre os anos de 1755-1765. A segunda parte é quando o regime de frotas se encerra e

<sup>58</sup> A respeito da formação do capital da Companhia com navios, veja-se: RIBEIRO JÚNIOR, José. **Colonização e monopólio no Nordeste brasileiro**: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, 1759-1780. São Paulo: Hucitec, 2004. p. 92 - 122. Destaca-se, a respeito disso, que a Companhia tinha, em 1764, 33 navios no valor de 213:811\$217 réis. Éricka Dias acrescenta que “Outro gênero bastante lucrativo do comércio colonial foram as madeiras. As madeiras estavam isentas de impostos por conta das necessidades provocadas pelo terramoto, e em quase todas as embarcações que seguiam para Lisboa seguia grande quantidade de vinhático, sucupira e tabuados. O monopólio do pau-brasil pertencia à Coroa mas cabia à Direcção o corte e à condução desta madeira para a Europa, gastos que eram pagos pela Fazenda Real.” DIAS, Érika Simone de Almeida Carlos. “**As pessoas mais distintas em qualidade e negócio**”: A Companhia de Comércio e as relações políticas entre Pernambuco e a Coroa no último quartel do setecentos. Tese (Doutorado) - Universidade Nova Lisboa - Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Lisboa, 2014. p. 195. Dias ainda destacou que no regime de frotas, mesmo antes da instalação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, já havia uma preocupação central no transporte de madeira para o reino, veja-se na mesma tese a página 103.

<sup>59</sup> **Instituição da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba**. Lisboa: Officina de Antonio Rodrigues Galhardo impressor da Real Meza Censoria, 1776. Capítulos 11, 13, 14, 23 e 35.

as notícias de embarque que temos provém da Companhia de Pernambuco e Paraíba, nesta parte abordamos os anos de 1766-1772.

Para os anos do regime de frotas comparamos as relações das madeiras que o governo produziu para a Secretaria da Marinha e Ultramar com os mapas das cargas das frotas. As relações de madeiras eram um balanço dos tipos de peças, também separadas pelas suas dimensões em comprimento, largura e espessura, e das quantidades produzidas comparadas com os seus custos, individuais e somados. Esses ofícios eram produzidos, geralmente, pelo provedor e pelo governador. Os documentos relacionam as peças individualmente com seus custos específicos e depois apresentam um resumo da quantidade total produzida e os valores gastos com essa produção. Esses resumos reúnem as diferentes partes dos navios (caverna, apostura, primeiros braços, etc.) sob o termo “paus”. Nesse conjunto, notamos que “Pau de construção” pode compreender tanto peças navais prontas quanto uma matéria-prima semi beneficiada, por exemplo, poderia aparecer na relação uma quantidade X de “primeiros braços” (peça naval) ou uma quantidade Y de “paus para primeiros braços” (madeira ainda por terminar).

De toda forma, os resumos das cargas apresentam tanto os “paus para (parte do navio)” quanto as peças já prontas sob o nome de “paus”. Demais demandas do Arsenal que aparecem nas relações das madeiras, como taboado, eixos de carretos e cossoeiras, recebem menção específica nos resumos. Por fim, cabe pontuar que as relações das madeiras do governo de Pernambuco eram documentos produzidos com a intenção de fornecer à Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar uma informação sobre as demandas régias por um determinado tipo de produto, se estavam sendo atendidas ou não pelo governo da capitania e o gasto financeiro gerado.

Os mapas e relações das cargas das frotas, que chamaremos apenas de mapas, mudam algumas questões referentes aos dados sobre as madeiras porque - diferentes das relações de madeiras - precisavam apresentar o balanço completo dos produtos que embarcavam nas frotas, como açúcar e couro. O objetivo dos mapas das cargas era diverso dos objetivos das relações de madeiras, tratava-se de documentação para fornecer informação da carga e os seus valores. Assim, eram produzidos por diversos oficiais como o governador, o ouvidor e a Mesa de Inspeção da Praça, e por vezes encontramos alguns produzidos pelo Capitão de Mar e Guerra da Frota. Nesses documentos, o termo “madeiras” fala do material de construção naval do Arsenal, sejam as peças, sejam o produto semi beneficiado. Já as demais cargas de madeiras recebem seus nomes específicos: taboado, eixos de carretos, cossoeiras etc. Portanto, tratamos

a categoria “madeiras” nos mapas da carga como equivalente ao termo “paus” dos resumos das relações de madeiras.

Em alguns casos o termo “madeiras” também acaba englobando as tábuas ou tabuados, mas isso não gera confusão em relação à sua especificidade porque na coluna do termo “madeiras” a linha que as quantifica, se englobar os tabuados, produz uma distinção com o acréscimo da abreviatura “tab.”, por exemplo, “30 tab.”. Após essa apresentação dos termos presentes nas relações de madeiras e nos mapas das cargas dos navios podemos elencar como escolhemos organizar os dados e as razões dessas escolhas.

Para a elaboração das tabelas dividimos as colunas em “madeiras” e as linhas em anos. Para as tabelas desta pesquisa, madeiras serão todos os materiais identificados nos documentos feitos de madeira. Por isso, o termo “madeiras” engloba os “paus”, os “taboados” e demais materiais que tinham as madeiras como insumo, cada qual separado com uma coluna específica. A distinção foi aplicada tanto às relações de madeiras quanto aos mapas das cargas. A razão disso é porque nosso objetivo é abordar os relatos do governo de Pernambuco sobre os problemas administrativos do embarque dos materiais a serviço do Arsenal, criando um critério de comparação entre as relações e os mapas. Nossas tabelas, portanto, organizam as categorias da seguinte forma: madeiras = paus + taboados + demais peças específicas. Dessa forma, as categorias “madeiras”, “paus” e “taboados” permitem comparar as informações entre as relações e os mapas.

Para fazer a comparação, a última linha das tabelas apresenta o termo “resumo”, à semelhança das relações das madeiras do governo de Pernambuco, que se refere ao total relativo de cada coluna da tabela ao longo dos anos. Já a última coluna apresenta o termo “total das madeiras”, quantifica o total de cada linha e permite verificar se a soma dos dados está adequada - o resumo do “total das madeiras” deve ser igual à soma de todos os “resumos”. Considerando que tivemos acesso às relações de madeiras do governo de Pernambuco para os anos de 1754-1763, e encontramos os mapas das cargas para os anos de 1756-1765, elaboramos uma terceira tabela contando apenas os resumos das duas relações dos anos de 1756-1763. Nessa terceira tabela, a célula com “r.m.” refere-se às relações das madeiras e a célula “m.p.” refere-se aos mapas das cargas. O termo “n.e.” nas células de todas as tabelas significa “não encontrado”, o que ocorre porque para o ano de 1761 não encontramos relações das madeiras e para o ano de 1763 não encontramos o mapa das cargas.

A diferença dos resultados quantitativos entre as relações das madeiras e os mapas das cargas pode ajudar a compreender melhor sobre o problema logístico do fornecimento de

madeiras para o Arsenal, observando alguns fatores que não são objetos das argumentações produzidas nos ofícios do governo.

**Tabela 1 - Madeiras nas relações das madeiras do governo de Pernambuco**

Ano/Madeiras	Paus	Eixos de carretos	Taboado	Remos	Espeques	<b>Total das madeiras</b>
1754	246	24	483	_____	_____	753
1755	147	_____	318	_____	_____	465
1756	115	_____	336	_____	_____	451
1757	379	6	460	88	_____	933
1759	_____	_____	354	222	300	876
1761	n.e.	n.e.	n.e.	n.e.	n.e.	0
1763	639	_____	_____	_____	_____	639
<b>Resumo</b>	<b>1526</b>	<b>30</b>	<b>1951</b>	<b>310</b>	<b>300</b>	<b>4117</b>

**Tabela 2 - Madeiras nos mapas das cargas dos navios**

ano/madeiras	Paus	Varas	Taboado	Vigas	Remos	Espeques	Cossoeiras	<b>Total das madeiras</b>
1756	81	650	320	74	_____	_____	_____	1.125
1757	368	_____	572	60	88	_____	_____	1.088
1759	_____	1.525	282	_____	48	300	_____	2.155
1761	_____	1.790	3	_____	_____	_____	600	2.393
1763	n.e.	n.e.	n.e.	n.e.	n.e.	n.e.	n.e.	0
1765	227	_____	24	_____	_____	_____	_____	251
<b>Resumo</b>	<b>676</b>	<b>3.965</b>	<b>1.201</b>	<b>134</b>	<b>136</b>	<b>300</b>	<b>600</b>	<b>7.012</b>

**Tabela 3 - Comparaçao dos resumos de 1756 a 1763 das relações de madeiras (r.m.) e dos mapas das cargas (m.c)**

1756-1763	Paus	Taboado	Remos	Espeques	<b>Total das madeiras</b>
r.m.	1.133	1.150	310	300	2.893
m.c	449	1.177	136	300	2.062

As tabelas foram produzidas pelo autor

Referências das relações de madeiras do governo e da Provedoria de Pernambuco: Ano de 1754 AHU\_ACL CU\_015, Cx. 76, D. 6369.; Ano de 1755 AHU\_ACL CU\_015, Cx. 79, D. 6581.; Ano de 1756 AHU\_ACL CU\_015, Cx. 81, D. 6757; Ano de 1757 AHU\_ACL CU\_015, Cx. 84, D. 6996.; Ano de 1759 AHU\_ACL CU\_015, Cx. 88, D. 7180.; Ano de 1763 AHU\_ACL CU\_015, Cx. 99, D. 7762.

Referências dos mapas das cargas das frotas: Ano de 1756 AHU\_ACL CU\_015, Cx. 81, D. 6767.; Ano de 1757 AHU\_ACL CU\_015, Cx. 84, D. 6997.; Ano de 1759 AHU\_ACL CU\_015, Cx. 90, D. 7268. Ano de 1761, AHU\_ACL CU\_015, Cx. 95, D. 7503.;

Percebemos com essa breve comparação a discrepância dos registros. Os remos são duas vezes mais numerosos nas relações de madeiras do que nos mapas da carga. Apesar dos paus serem 2,5 vezes mais abundantes nas relações do que nos mapas, devemos considerar que a maior carga de paus das relações situa-se no ano de 1763, com 639 paus, ano para o qual não temos os dados dos mapas. Se aceitarmos replicar os “paus” da relação do ano de 1763 no resumo do mapa, ainda assim obteremos o resultado de 1088 paus para os mapas das cargas, uma diferença de 44 paus comparando com a relação. O taboado chama a atenção porque é quantitativamente maior nos mapas do que nas relações. Essas diferenças nos dados informam que o problema dos envios de madeiras para o reino eram mais do que as questões pontuadas pelo governador de Pernambuco. Havia uma intensa dificuldade no controle e gestão da produção, embarque e envio das madeiras de Recife para Lisboa.

Em primeiro lugar, não trabalharemos com a hipótese que recrimina os oficiais da administração colonial. Optamos por recusar essas hipóteses porque elas encaminhariam a pesquisa a discutir se o governador de Pernambuco estava valorizando suas decisões mais do que a realidade da carga mostrava ou se havia algum contrabando de madeira nas paradas dos navios. A primeira hipótese não parece convincente porque a diferença dos mapas da carga e das relações das madeiras pode ser explicada de outras formas como, por exemplo, parte da madeira poderia não ser contabilizada na carga porque era lastro do navio ou foi embarcada no navio de guerra - que não seria objeto da maior parte dos mapas da carga mercantil. Já a hipótese de contrabando é pertinente, Fernanda Faust já apontou que alguns problemas no estaleiro de Pernambuco em relação ao trato madeireiro envolvendo descaminhos e contrabando<sup>60</sup>. Contudo, essa investigação foge ao escopo desta pesquisa e não entra em contradição com nosso argumento, isto é, se falamos que o problema central do trato madeireiro era a logística do transporte, perceptível na dificuldade de controle e gestão dos recursos por parte da administração portuguesa, o próprio contrabando existia nessas lacunas administrativas. Discutiremos, portanto, os problemas logísticos relacionados a essas dificuldades administrativas, que parecem explicar mais adequadamente o problema do trato madeireiro em Pernambuco.

Uma das situações que ajudam a entender os problemas logísticos é a relação das madeiras que consultamos para o ano de 1757, um ofício do governador Luís Diogo Lobo da Silva. No documento, o governador reclamava dos problemas das faltas de navios para todas as madeiras, motivo pelo qual ficaram no porto “mil paus de várias qualidade” e 125 dúzias de

---

<sup>60</sup> FAUST, Fernanda Cordeiro de Almeida. “Em benefício comum de meus vassalos”... *op. cit.*

taboado de sucupira. Por causa da falta de navios, o governador requisitou dois ao governo do Rio de Janeiro, mas só chegou um junto de uma galera e uma corveta, logo após a frota. Os donos dos navios que aportavam em Pernambuco recusaram-se a carregar as madeiras porque já haviam reservado o espaço da carga para as mercadorias e, se tentasse embarcar as madeiras junto, o peso da demanda do Arsenal estragaria os produtos que iam ao reino<sup>61</sup>.

Por causa da situação, o governador teve de elaborar duas relações diferentes: uma para as três embarcações que chegaram do Rio de Janeiro e outra para a nau de guerra da frota. Esse tipo de situação provavelmente gerava dificuldade na hora de contabilizar a carga total, ajudando a compreender a discrepância dos dados que obtivemos para as tabelas. Mas o caso era mais complexo do que esse acontecimento pontual. Dividimos aqui a documentação da tabela em dois tipos, relações de madeiras e mapas das cargas, como forma de perceber o desencontro das informações dadas por elas. Contudo, o desencontro acontecia mesmo entre uma relação e outra, assim como acontecia entre um mapa e outro.

Em 15 de março de 1759, foram produzidas duas relações de madeiras, ambas tratando de uma outra de 20 de fevereiro de 1759 - a qual usamos para produção da tabela. Uma delas foi produzida pelo governador da capitania e a outra foi produzida pelo provedor da Fazenda. No ofício do governador é dito que precisava repetir a informação porque na relação de 20 de fevereiro havia esquecido de deixar registrado os 200 meios de sola requisitados pelo Arsenal. Dessa forma, os documentos de fevereiro e de março, produzidos pelo governador, relatam o embarque de 222 remos, porém, paralelamente, o provedor da Fazenda enviou uma relação da mesma carga contando 230 remos.<sup>62</sup> Entre uma relação e outra, oito remos de jenipapo foram registrados como parte de uma mesma carga e a existência ou inexistência desses remos a mais é algo que não é possível de se verificar nem nos mapas das cargas e nem nas relações de madeiras por causa dos desencontros das informações. Uma situação que não era favorável para uma adequada organização do material do Arsenal, mas que poderia facilitar descaminhos.

A mesma confusão aconteceu com os mapas das cargas no ano de 1761. No dia 15 de fevereiro daquele ano, encontramos dois mapas das cargas da frota, um remetido pelo governador e outro pela Mesa de Inspeção. Optamos por usar o mapa da carga do governador na elaboração da tabela porque o mapa da Mesa de Inspeção fala da carga dos “Navios

---

<sup>61</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 84, D. 6996.

<sup>62</sup> O documento de fevereiro usado para fazer a tabela encontra-se em AHU\_ACL CU\_015, Cx. 88, D. 7180. O documento de 15 de março produzido pelo governador encontra-se em AHU\_ACL CU\_015, Cx. 90, D. 7232. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025. E, por fim, o documento de 15 de março produzido pelo provedor encontra-se em AHU\_ACL CU\_015, Cx. 90, D. 7234.

Preferentes e de Transporte” da cidade de Lisboa e do Porto, enquanto que o mapa do governador se propunha a falar de toda a carga da frota. Dessa forma pudemos observar um maior número de madeiras - o ofício do governador acrescia varas de parreira e taboado de Tapinhoa - , mas a quantidade de cossoeiras é diferente entre um mapa e outro. No mapa do governador contam 50 dúzias de cossoeiras, ou seja, 600, mas o mapa da Mesa de Inspeção conta apenas 528. Ainda que se possa dizer que em algum navio não inspecionado pela Mesa estavam as 6 dúzias faltantes, que a relação de “toda a carga” abordaria, o que chama a atenção é a produção de dois documentos, na mesma data, produzindo informações sobre objetos muito semelhantes em direção à mesma Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar e com informações desencontradas.<sup>63</sup>

A profusão de documentos relativos aos embarques das madeiras gerava problemas de organização no Arsenal, o que é observável em uma fonte de 1757. Nesse documento, o provedor dos Armazéns solicitava ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Tomé Joaquim da Costa Corte Real, que revisasse as relações de madeiras do governo de Pernambuco. A razão disso foi alguma confusão que ocorreu no abastecimento do Arsenal, que transparece em algumas diferenças entre o que foi entregue e o que estava previsto para chegar. Foram entregues ao Armazém 1 pau a mais do que o esperado e dois remos a menos. Ao fim da fonte há uma descrição das razões pelas quais o desencontro de informações aconteceu, entretanto, a tinta transpassou os papéis e a leitura da fonte se tornou bastante difícil.

Mas encontramos algumas passagens que dão indício de que o problema da administração das madeiras estava relacionado à produção dos documentos que registravam sua existência, sua entrada e sua saída dos portos: “Na relação do taboado se faz menção de cento vinte quatro tábuas q se embarcaram no d.º Navio mas no Conhecim. da carga se declara oitenta, as q’ ...”<sup>64</sup>. Não conseguimos, infelizmente, ler as próximas três linhas que, provavelmente, tentam explicar algo sobre a diferença da quantidade de tábuas entre a “relação” e o “conhecimento” - dois tipos de documentos distintos. Augusto Salgado já estudou como esses desarranjos aconteciam dentro do Arsenal por causa das condições técnicas e salariais da mão-de-obra no reino<sup>65</sup>, acrescemos, sem nada obstar, que o problema logístico do trato madeireiro estendia-se ao abastecimento vindo da colônia, atravessando pelo menos Pernambuco e Paraíba.

---

<sup>63</sup> Mapa do governador em: **AHU\_ACL CU\_015, Cx. 95, D. 7503.** Mapa da Mesa de Inspeção em: **AHU\_ACL CU\_015, Cx. 95, D. 7502.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

<sup>64</sup> **AHU\_ACL CU\_015, Cx. 83, D. 6894.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

<sup>65</sup> SALGADO, Augusto. Arsenais e Estaleiros. *op. cit.* p. 190.

A comparação indica que o problema de organização não se restringia aos limites impostos pelos embarques anuais das frotas e dizia respeito à própria estrutura administrativa, que produzia informações desencontradas. Portanto, até onde pudemos perceber, o trato madeireiro à serviço do Arsenal dependia de uma mudança na organização da administração das madeiras. Esse objeto ficou à cargo da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. Frente às dificuldades administrativas, é necessário discutirmos alguns outros fenômenos que atuavam junto ao trato madeireiro e que impunham outras dinâmicas e outros problemas para a administração das madeiras. Para abordarmos a questão, elaboramos outras duas tabelas, para os anos de 1766 ao de 1772, com base nos mapas das cargas, a primeira se refere aos relatos das madeiras e a outra é referente ao pau-brasil.

Antes de abordarmos a carga da Companhia de Pernambuco e Paraíba devemos apontar que as informações das tabelas anteriores referiam-se aos anos do regime de frotas, quando o embarque das mercadorias ocorria uma vez ao ano. A situação era favorável para nós nesse aspecto, afinal, o relato dos embarques era provavelmente o único relato do ano, permitindo uma apresentação quantitativa mais aproximada da realidade da época. Já as tabelas 4 e 5 foram elaboradas com dados produzidos depois do regime de frotas, portanto, não podemos assegurar que conseguimos abordar todos os embarques existentes em cada ano<sup>66</sup>. Considerando essas limitações, não podemos tirar conclusões referentes ao total de madeiras nem ao total de pau-brasil. Essas impossibilidades não afetam, todavia, nossa abordagem, posto que iremos comparar a relação entre o pau-brasil e as madeiras para entendermos as dificuldades do trato madeireiro ao comparar como se executavam duas demandas régias em simultâneo, o pau-brasil e as madeiras.

Para que a comparação seja feita, registramos o número de viagens em cada ano, permitindo comparar a relação entre o aumento dos envios das demandas régias, ou sua queda, com o registro de embarques anuais. Ao mesmo tempo, tanto o pau-brasil quanto as madeiras foram consultados nos mesmos mapas, ou seja, compartilhavam o mesmo espaço de carga e, portanto, as diferenças entre eles permite perceber qual a encomenda Real era prioritária para se executar. Falemos, enfim, da organização das tabelas.

A tabela das madeiras foi elaborada com os mesmos critérios das anteriores: madeiras = paus + taboados + demais peças. Contudo, alguns problemas devem ser apontados. O primeiro

---

<sup>66</sup> A pesquisa de José Ribeiro Júnior apontou que havia uma variação de 40 a 70 viagens anuais, um número bem superior ao que pudemos abordar. RIBEIRO JUNIOR, José. **Colonização e monopólio no Nordeste brasileiro...** op. cit. p. 121. Mas seu balanço parece abordar as viagens totais da Companhia, incluindo as viagens do reino para Pernambuco, de Recife para Angola e Moçambique até chegar em Goa. Portanto, nossos dados não são tão descrepantes, mas restrinidos a um recorte espacial dos fluxos da Companhia: Pernambuco-Reino.

problema é o fato de que a especificidade na catalogação dos materiais feitos de madeira se desfaz na própria documentação coeva. Se antes era plenamente conversível o termo “madeiras” dos mapas pelo termo “paus” das relações, agora a situação é um pouco mais complexa. O motivo disso é que apareceu nos mapas a categoria “madr.<sup>a</sup> tábua”, tornando difícil separar o que seja “pau” e o que seja “taboad”, porque a marcação que distingue “madeira” de “taboad”, contabilizando ambos de forma individual, foi desfeita. A mesma situação se repete com as “cossueiras”, que aparecem em algumas relações como “tábuas e cossueiras”, mostrando que a elaboração do mapa já não tinha interesse em especificar cada demanda e as contabilizava simultaneamente - ainda que a distinção nominativa marcasse a diferença entre “taboad” e “cossueira”, o registro da existência do material não os distinguia quantitativamente.

Apesar dessas diferenças de anotação nos mapas das cargas, mantivemos, fundamentalmente, a mesma categorização que fizemos para as tabelas anteriores, uma escolha que derivou do fato de que as alterações dos documentos são pontuais. Por exemplo, a anotação “madr.<sup>a</sup> tábua” ocorre apenas para o ano de 1771 e, ainda assim, existem mapas que abordam de maneira distinta o termo “madeira” do termo “tábuas” e “taboad”, a mesma situação acontece na anotação “taboad e cossueiras”, que ocorre exclusivamente para o ano de 1766. Dessa forma, para mantermos as categorias das tabelas anteriores e respeitarmos as alterações que oficiais da Coroa portuguesa fizeram, anotamos na tabela número 4 as mudanças coevas com colunas próprias.

Falando, agora, da tabela referente ao pau-brasil, a categorizamos em “toros” e “quintais”. O “quintal” parece ser referência a uma medida de peso, equivalente a quatro arrobas<sup>67</sup>, e “toros” era a quantidade de produtos semi beneficiados. Os mapas que consultamos, especificamente, não continham a palavra “toro”, esse termo é mais comum em alguns documentos da década de 1780 e 1790. Os mapas das cargas de 1766 até 1772 apresentam a categoria “pau-brasil” e uma determinada quantificação abaixo dela, ao lado vem a categoria “quintais” e abaixo dela sua quantidade. Apesar de não haver nenhuma especificação do que a coluna da categoria “pau-brasil” estava quantificando, sabemos que os *conhecimentos*<sup>68</sup>

---

<sup>67</sup> “Peso de quatro arrobas”. SILVA, Antônio de Moraes e BLUTEAU, Rafael. **Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e accrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro (Volume 2: L - Z)**. Lisboa : Na Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789, 2 v., v. 2, p. 278. O dicionário também faz alusão ao quintal como uma forma de designar um espaço murado com árvores frutíferas, mas dado o fato de que os quintais de pau-brasil registravam a carga do navio, só pode corresponder à anotação do peso da carga.

<sup>68</sup> Conhecimento era um documento no qual se forneciam algumas informações referentes à carga do navio, sua qualidade, seu destino, o nome do navio, seu capitão e a importância financeira do material. Era um documento

apresentam o pau-brasil em “paus” e “quintais”, e notamos que quando é possível comparar a categoria “paus”, dos conhecimentos, com a coluna do pau-brasil, dos mapas, os números coincidem. Dessa forma, a quantificação que os mapas fazem da coluna “pau-brasil” é a quantificação do número de “paus” que aparecem nos conhecimentos. Dito isso, o termo “toros” substitui o termo “paus”, o que é necessário para que a comparação não gere confusão entre o que é “pau-brasil” e o que é “pau de construção” - já que na tabela das madeiras tomamos apenas por “paus”.

**Tabela 4 - Madeiras nos mapas das cargas dos navios da Companhia de Pernambuco e Paraíba (1766-1772)**

ano/madeiras	Viagens	Paus	Taboado e Cossoeira	Taboado	Cossoeiras	Aduelas	Varas	Achas de Lenha	Mdr. <sup>a</sup> Tábua	Total
1766	4	576	710							1286
1767	3	26		138	505					669
1768	5	484		1417		3549	450			5900
1769	7	401		1018	31		525			1975
1770	10	24		314	72		1800	500		2710
1771	12	60		79	11		300		137	587
1772	14	75								75
<b>Resumo</b>		1646	710	2966	619	3549	3075	500	137	13202

**Tabela 5 - Pau-brasil nos mapas das cargas dos navios da Companhia de Pernambuco e Paraíba (1766-1772)**

Ano/Pau-Brasil	Viagens	Quintais	Toros	Não Especifica	Quintais/Viagem
1766	4	18711	69075		4677,75
1767	3	15451	51515		5150,33
1768	5	22889	60317		4577,8
1769	7	22005	79527		3153,57
1770	10	30503	108278		3050,3
1771	12	16126	22448	5000	N/F
1772	14	8395	36811	18373	N/F

As tabelas foram produzidas pelo autor

Fontes consultadas: ano de 1766, AHU\_ACL CU\_015, Cx. 103, D. 7998., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 103, D. 8009., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 103, D. 8022., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 104, D. 8033.; ano de 1767,

que fornecia o conhecimento de uma encomenda específica, o navio no qual foi transportada e o responsável pela segurança da carga.

AHU\_ACL CU\_015, Cx. 104, D. 8085., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 104, D. 8096., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 105, D. 8112.; ano de 1768, AHU\_ACL CU\_015, Cx. 105, D. 8133., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 105, D. 8138., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 105, D. 8154., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 105, D. 8193., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 106, D. 8208., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 106, D. 8229.; ano de 1769, AHU\_ACL CU\_015, Cx. 106, D. 8238., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 106, D. 8253., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 106, D. 8264., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 107, D. 8289., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 107, D. 8296., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 107, D. 8318., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 107, D. 8335.; ano de 1770, AHU\_ACL CU\_015, Cx. 108, D. 8375., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 108, D. 8396., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 109, D. 8410., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 109, D. 8422., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 109, D. 8427., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 109, D. 8442., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 109, D. 8445., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 109, Cx. 8459., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 109, D. 8477., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 110, D. 8489.; ano de 1771, AHU\_ACL CU\_015, Cx. 110, D. 8524., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 111, D. 8540., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 111, D. 8546., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 111, D. 8547., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 111, D. 8554., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 111, D. 8562., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 111, D. 8569., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 111, D. 8579., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 111, D. 8580., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 111, D. 8590., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 111, D. 8600., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 111, D. 8609.; ano de 1772, AHU\_ACL CU\_015, Cx. 112, D. 8640., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 112, D. 8641., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 112, D. 8650., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 112, D. 8669., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 113, D. 8671., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 113, D. 8684., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 113, D. 8689., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 113, D. 8694., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 113, D. 8716., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 113, D. 8717., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 113, D. 8721., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 113, D. 8726., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 113, D. 8733., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 113, D. 8736.

Nota-se que, à exceção do ano de 1767, todos os anos até 1770 representam uma diminuição relativa do envio de pau-brasil, na qual a distribuição do material por viagens era decrescente com o passar do tempo, enquanto aumentou o envio absoluto. Érika Dias salientou que uma das responsabilidades da Companhia era atender o trato do pau-brasil de 20 mil quintais por ano<sup>69</sup>. Com essa informação devemos apontar algumas questões que são ressaltadas ao comprarmos as remessas das madeiras de construção e do pau-brasil.

Quando houve o maior envio de “paus” e um significativo envio de “cossueiras”, nos anos de 1766 e 1767, foram os anos que, somados, representaram um déficit de 5838 quintais no contrato do pau-brasil. Já nos anos de 1768 e 1769, quando diminuiu o número de “paus”, mas se ampliou o envio de “taboadão”, houve um envio de 4894 quintais a mais que o previsto no contrato do pau-brasil. Somando-se os 4 anos ainda se mantinha um déficit de 944 quintais de pau-brasil. Talvez isso explique o envio de 10 mil quintais a mais que os 20 mil previstos no ano de 1770, como se tentasse cumprir a demanda anual e compensar os déficits passados. Esse envio de 30 mil quintais de pau-brasil, a maior remessa do nosso recorte, foi acompanhado de uma diminuição no envio de “paus”, “taboadão” e “cossueira”. Fica visível que, na dificuldade de se executar as duas demandas régias simultaneamente, o pau-brasil tinha preferência sobre as madeiras.

<sup>69</sup> DIAS, Érika Simone de Almeida Carlos. “As pessoas mais distintas em qualidade e negócio”... *op. cit.* p. 196.

Cabe destacar, por fim, que os anos de 1771 e 1772 representam uma queda generalizada da capacidade de carga das esquadras da Companhia. As viagens dos anos de 1766 a 1770 eram frequentemente formadas por esquadras de três, quatro navios e até cinco navios, algumas vezes iam apenas dois. Mas os anos de 1771 e 1772 são problemáticos, apesar de haver várias viagens, às vezes mais de uma por mês, a maior parte delas era de apenas um navio, às vezes chegando a dois. É difícil de compreender a queda da capacidade de carga e, consequentemente, das mercadorias e demandas régias embarcadas em direção ao reino. Uma das causas pode ser o fato de que alguns navios pertencentes à Companhia, sejam adquiridos ou sejam empenhados para compra de ações, já eram bem gastos e representavam riscos de naufrágio. Não sem razão, no ano de 1773 encontramos registro de dois naufrágios da Companhia, um no Rio Grande do Norte e outro na Paraíba<sup>70</sup>.

A carência de navios nos anos de 1771 e de 1772 parece explicar a queda geral tanto do pau-brasil como das madeiras. Essa ausência de meios de transporte criou problemas no contrato do pau-brasil e virou assunto dos ofícios do governo. Em 23 de março de 1772 o então governador capitão-general de Pernambuco, Manoel da Cunha Meneses, informava à Martinho de Melo e Castro, secretário da Marinha e Ultramar, que ficavam no Armazém de Recife 20.544 quintais de pau-brasil que não poderiam ser enviados para o reino ao longo do ano. O governador alegou que a Companhia de Pernambuco e Paraíba não tinha condições de transportar o pau-brasil e os gêneros do país simultaneamente, razão para pedir providência régia sobre o envio de embarcações.<sup>71</sup>

A situação demonstra que uma vez ficando impossibilitado de se transportarem em simultâneo o pau-brasil e os gêneros dos mercadores estes últimos tinham preferência na execução dos embarques, a mesma situação que ocorrera com as madeiras entre 1756 e 1759. O que percebemos aqui permite aferir que um dos principais problemas na logística madeireira era a quantidade de produtos que os navios ficavam obrigados a transportar: havia as madeiras, o pau-brasil, o açúcar e os couros. Dessa forma, o problema do trato madeireiro não se limitava ao regime de frotas, de sorte que mesmo quando ficou a cargo da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba não era possível satisfazer as demandas dos mercadores e da Coroa simultaneamente.

<sup>70</sup> Respectivamente **AHU\_ACL CU\_015, Cx. 114, D. 8739**. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025. e **AHU\_ACL CU\_015, Cx. 114, D. 8744**. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025. O navio que naufragou na Paraíba, diga-se de passagem, não permitiu o aproveitamento de nenhuma de suas partes, o que demonstra o tamanho do desgaste da embarcação.

<sup>71</sup> **AHU\_ACL CU\_015, Cx. 112, D. 8641**. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

Outro grande problema da administração colonial sobre as madeiras eram as múltiplas atividades a que estavam obrigadas. Serviam para a construção naval de guerra de Portugal, para a manufatura de caixas de açúcar dos senhores de engenho, produção de navios mercantes da Companhia de Pernambuco e Paraíba, produção de sumacas para comércio de cabotagem e conserto de navios que ancoravam em Recife. Isto, é claro, são as atividades que encontramos nas documentações que consultamos até aqui, então descartamos a fertilização da terra pela técnica da coivara, o abastecimento dos fornos dos engenhos, a produção de farinha de mandioca (lenha para o fogo), o cozimento de alimentos diariamente (lenha), produção de utensílios domésticos, produção de mobílias, construção de pontes, construção de carros de bois etc. etc. Enfim, a produção madeireira precisava atender as necessidades dos colonos e da Coroa.

Veja-se, por exemplo, o uso que os senhores de engenho faziam das madeiras para encaixotar o açúcar. Se aceitarmos como parâmetro os cálculos e medidas de Shawn Miller, 5.489 caixas de açúcar enviadas do Rio de Janeiro para o reino em 1779 seriam equivalentes a 325.464 pés de tábuas. Se tomarmos a medida de 26 pés para cada tábuas, como eram as pedidas pelo Arsenal em 1755, a razão da madeira usada para construir caixas pelo tamanho das tábuas do Arsenal equivale a 12.517 tábuas. E, para o ano de 1757, nos mapas da carga da frota, encontramos a quantidade de 5.918 caixas de açúcar saídas de Pernambuco. O açúcar de um único ano consumiu, em Pernambuco, mais de 3 vezes a quantidade de tábuas produzidas para o Arsenal em 17 anos. Para o ano de 1769 o número de caixas é ainda maior, 7.401, algo para mais de 16 mil tábuas, ou 4 vezes mais que o enviado para o Arsenal.<sup>72</sup>

Tratando-se da construção de naus de guerra, na encomenda da Secretaria da Marinha e Ultramar que localizamos no ano de 1755<sup>73</sup> constavam diversas peças de construção náutica, com as quais faremos uma comparação do total de “paus” e “taboados” das tabelas, descritas acima, vertendo cada peça individual da encomenda régia na categoria “paus”. Ao longo dos anos de 1755 até 1772 os mapas registraram um total de 2322 “paus” e 4143 “taboados”. Doutro lado, a encomenda de madeira do Arsenal régio constava um pedido de 4532 “paus” e 2500 de “taboados”, que serviriam para duas naus de 60 peças de artilharia. Nota-se que em 17 anos os envios de madeira de Pernambuco e Paraíba perfizeram pouco mais da metade da encomenda, ou seja, enviou-se o material necessário para a construção de apenas um navio de 60 peças de artilharia.

---

<sup>72</sup> Para fazer essa soma usamos os mesmos mapas que foram usados nas tabelas 2 e 4.

<sup>73</sup> AHU CU\_014, Cx. 18, D. 1438. *op. cit.*

As dificuldades para que o Arsenal português tivesse madeiras do Brasil a seu dispor fica mais evidente quando comparamos com sua vizinha, a Espanha. Se compararmos com as informações que María Amparo López Arandia obteve sobre a produção madeireira para o abastecimento de Cartagena, área mediterrânea da construção naval espanhola e abastecida pela serra de Segura, vemos que em 1787 produziram-se 471 peças, em 1788 2 mil peças, em 1790 foram 2.020 e em 1791 foram 3.400, somando um total de 7.891 peças<sup>74</sup>. A comparação chega a ser absurda: em 17 anos, Pernambuco e Paraíba enviaram para o Arsenal Real de Portugal 2.322 peças navais, isto é, em comparação com a serra de Segura houve três vezes mais tempo de produção e um envio 3,4 vezes menor.

Estudando a exploração madeireira nas montanhas de Santander na Espanha, Álvaro Aragón Ruan apontou que a construção naval foi responsável por um intenso desflorestamento da região e contabilizou a produção de 530 mil côvados cúbicos de peças navais de 1748 a 1754<sup>75</sup>. A comparação destes resultados com os nossos é particularmente difícil porque os documentos portugueses que consultamos fazem a contagem por material (paus, taboado etc.), já na pesquisa de Álvaro Ruan, referente à Espanha, a produção madeireira foi quantificada em volume de côvados cúbicos. Essas diferenças específicas criam diversas imprecisões para comparar as quantidades produzidas entre as regiões da Espanha e do Brasil (diferenças nos volumes que cada peça ocupa, os espaços que ficavam vazios dentro das embarcações etc.). De toda forma, os 530 mil côvados cúbicos seriam equivalentes a cerca de 152.372,88 metros cúbicos, uma cifra que ultrapassa bastante a produção madeireira que vimos ocorrer em Paraíba e Pernambuco. Assumindo os cálculos de Shawn Miller, uma nau de 74 peças consumia o volume de 3.600 m<sup>3</sup>, ou seja, a madeira produzida em Santander equivalia a 42 naus de 74 peças de artilharia.

Apenas para uma questão de aproximação, tentaremos expor o nível de exploração madeireira de Santander expressando-o em volume de madeiras que seriam úteis para a confecção de caixas de açúcar no Brasil. Carlos Engemann *et. al.* calcularam o volume de

<sup>74</sup> ARANDIA, María Amparo López. Aprovisionando de madera el arsenal de Cartagena: el proyecto de Manuel Bernia y las flotaciones por el río Segura (1784-1793). **TIEMPOS MODERNOS**. Revista Eletrônica Tiempos Modernos, vol. 9, n. 36, p. 127-168, 2018. Disponível em: Aprovisionando de madera el arsenal de Cartagena: el proyecto de Manuel Bernia y las flotaciones por el río Segura (1784-1793) | López Arandia | Revista electrónica de Historia Moderna. Acesso em 22 de outubro de 2024.

<sup>75</sup> RUANO, Álvaro Aragón. "Ríos de madera". Recursos forestales e hídricos para la Real Armada durante el siglo XVIII en Guipúzcoa y Navarra. **TIEMPOS MODERNOS**. Revista Eletrônica Tiempos Modernos, vol. 9, n. 39, p. 426-455, 2019. Disponível em: "Ríos de madera". Recursos forestales e hídricos para la Real Armada durante el siglo XVIII en Guipúzcoa y Navarra | Aragón Ruano | Revista electrónica de Historia Moderna. Acesso em 23 de outubro de 2024.

madeira em uma caixa de açúcar em 0,21 m<sup>3</sup> por caixa<sup>76</sup>, o que parece se tratar de uma equivalência entre o volume madeireiro de Santander e a quantidade de 725.585 caixas açúcar. Fica evidente o avultado volume madeireiro de Santander quando comparado com Pernambuco e Paraíba. Se lembarmos que o volume de 7.000 caixas superou em 4 vezes a produção de tábuas para o Arsenal, as madeiras de Santander fazem a produção de Paraíba e Pernambuco parecer quase nula.

A discrepância, contudo, só é gritante quando colocamos os termos em níveis absolutos: a totalidade da produção madeireira registrada em diferentes territórios. Quando os termos são postos em níveis relativos, comparando a produção total com o tempo social de produção e circulação (quantidade de madeira por viagem), as diferenças se diluem. Veja-se, por exemplo, que em 1757 mil paus e 125 dúzias de taboado de sucupira ficaram parados em Recife sem serem embarcados nas frotas<sup>77</sup>, em 1759 deixou-se de enviar 2.822 paus e 178 dúzias de taboado de Sucupira e Amarelo para construção das naus de guerra<sup>78</sup>, em 1763 ficaram 1.015 paus em Recife<sup>79</sup>, em 1765 ficaram 940 paus, sendo que 333 apodreceram<sup>80</sup>.

Se juntarmos esses quatro anos de material não enviado ao Arsenal de Lisboa - razão pela qual os cortes frequentemente eram interrompidos - e os somarmos ao material enviado que registramos nas tabelas, temos que a produção madeireira somava 7.011 paus, uma produção equivalente à serra de Segura na Espanha, com uma diferença de 880 peças. Saliente-se que excluímos do cálculo o total do taboado que não foi enviado, o qual regista aqui 3.636 tábuas - tornando a produção de Pernambuco e Paraíba efetivamente maior que a de Segura.

O mesmo ocorre para o enorme registro madeireiro de Santander. O segredo daquele avultado volume foi o número de viagens realizadas entre a serra e o estaleiro: registrou-se 1.239 viagens. Nesse cenário, o envio de madeiras era equivalente a 427,76 côvados cúbicos por viagem ou 122,98 metros cúbicos, que seria proporcional a 1.405,49 caixas de açúcar. O volume de madeiras por viagem demonstra que a comparação da capacidade produtiva de Pernambuco e Paraíba com Santander não é tão discrepante quanto pareceu no começo. A produção relativa, do total de madeiras pelo tempo social de produção, diz respeito à capacidade produtiva, assim, em termos relativos, a produção de Pernambuco e Paraíba era equivalente à

<sup>76</sup> ENGEMANN, C. et al. Consumo de recursos florestais e produção de açúcar no período colonial: o caso do engenho do Camorim, RJ. In: OLIVEIRA, R. R. (Org.). **As marcas do homem na floresta:** história ambiental de um trecho de Mata Atlântica. Rio de Janeiro: Ed. PUC-Rio, 2005. p. 107-128.

<sup>77</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 84, D. 6996.

<sup>78</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 88, D. 7180.

<sup>79</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 99, D. 7762.

<sup>80</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 102, D. 7946. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

de Santander. Entretanto, como já verificamos e repetimos algumas vezes até aqui, o principal motivo para as madeiras ficarem estagnadas em Recife e apodrecerem era a incapacidade de transportá-las para Lisboa. Por trás dos registros absolutos esconde-se a circulação e o transporte como fundamentos da aceleração ou retardo da produção.

Fica evidente que para Portugal seria impossível alcançar o mesmo nível de transporte das madeiras que ocorreu na sua vizinha. Enquanto a Espanha dispunha de um bom volume de madeiras dentro do próprio reino, em sua área continental, Portugal estava adquirindo seu material de construção naval do outro lado do oceano Atlântico. A razão de 1.239 viagens por 7 anos do trato madeireiro de Santander fornece uma média de 177 viagens por ano. Já as viagens de Recife para Lisboa demoravam uma média de 70 dias, segundo Ribeiro Júnior. Supondo que um navio percorresse a rota intercontinental em 70 dias, ele só seria capaz de realizar cerca de 5 viagens no ano. Seriam necessários cerca de 35 a 36 navios transportando madeiras todos os anos, e a proposta mais otimista, não concretizada, foi a do provedor dos armazéns em 1754, que sugeriu apenas dois navios buscando madeiras na Paraíba.

Ainda que se exclua os entrepostos africanos e viagens para a Ásia, e considerando apenas viagens diretas da Paraíba até Lisboa, seria impossível alcançar o mesmo nível na velocidade do transporte que a área de Santander, na Espanha. Chega a ser irônico que o mesmo oceano que conferiu a Portugal o título de potência marítima no século XVI transformou-se no seu maior obstáculo no século XVIII. O cenário pode explicar porque em 1757 houve incentivos para construção naval nas colônias, como já foi comentado por Fernanda Faust.

A medida de transpor a construção de navios para o ultramar parece ter dado resultados bastante eficientes, pelo menos no que concerne aos navios mercantes. Celsa Pinto conseguiu localizar, em Damão, um importante centro de construção naval lusitano na Índia, a construção de cinco navios mercantes ao longo da década de 1770, e um outro em 1761<sup>81</sup>. Situação semelhante parece ter ocorrido em Pernambuco e na Paraíba. José Ribeiro Júnior apontou que na década de 1760 a Companhia de Pernambuco e Paraíba haviam 34 navios, que foram reduzidos para 21 até o fim da década de 1770, com o diferencial de que esses últimos tinham maior capacidade de carga e eram contabilizados com maior valor monetário<sup>82</sup>. O quadro parece indicar que houve uma grande renovação dos navios mercantes nas capitâncias de Pernambuco

<sup>81</sup> PINTO, Celsa. **TRADE AND FINANCE IN PORTUGUESE INDIA**: A study of the Portuguese Country Trade 1770-1840. Nova Deli: Concept Publishing Company, 1994. pp. 201-207. Navios construídos em Daman: Francisco Xavier em 1770; Santa Anna e São Joaquim em 1761; Real Fidelíssima em 1777; Temível Portuguesa em 1778; chalupas São Pedro de Alcântara em 1771; Nossa Senhora das Necessidades e São Jozé em 1772.

<sup>82</sup> RIBEIRO JÚNIOR, José. **Colonização e monopólio no Nordeste brasileiro...** *op. cit.*

e Paraíba, tendo Recife como um centro de construção naval. Só na Paraíba, na desembocadura do rio homônimo, foram construídos 4 grandes navios e uma sumaca na atual Ilha da Restinga.<sup>83</sup>

Parece claro que a construção de navios mercantes era vital para os colonos. A exemplo do ano de 1772 quando o general de Pernambuco, Manoel da Cunha Meneses, comentava com a Secretaria sobre as dificuldades para dar conclusão a um navio que estava sendo construído em Recife.

É Sem dúvida, que o País é abundante de madeiras, mas estas pelo continuado corte em que actualmente andam para construir grande número de Sumacas que em todos os annos Se lançam ao Mar do Estaleiro desta capital, tem feito que as matas que Se Achavam junto a Marinha, e na mais fácil condução estão já extintas de Madeiras próprias para Navios.<sup>84</sup>

Assim, precisaram buscar as madeiras na “terra adentro”, o que criava despesa com carros de condução. Veja-se, portanto, que apesar de não haver madeira para atender as demandas régias construía-se navios para a Companhia, de que Ribeiro Júnior identificou um navio concluído no estaleiro de Pernambuco em 1773<sup>85</sup>. Acrescente-se que os mercadores, esses sim, com bastante liberdade de usufruir das madeiras, usavam as matas para construir suas sumacas. E não só as construíram, mas que “todos os annos Se lançam ao Mar”, já a Coroa não dispôs da madeira necessária para navios de guerra por mais de uma década.

Apesar de não podermos dimensionar o uso de madeiras de construção nas sumacas, nas barcaças e nos navios mercantes, parece ser consistente a percepção de que houve grande uso das matas a favor dos homens de negócios e dos mercadores locais. As informações que obtivemos até aqui confirmam que a exploração madeireira foi significativa, tanto em nome de particulares como em nome da Coroa, nas regiões de Pernambuco e Paraíba. As dificuldades do Arsenal régio parecem ter se circunscrito em dois fatores: 1) a distância entre Brasil e Portugal impedia uma dinamização da produção de navios de guerra por retardar o transporte do material produzido no Brasil; 2) os donos dos navios e mercadores eram favorecidos nos embarques, razão para que as madeiras não fossem inteiramente embarcadas e apodrecessem no estaleiro de Recife.

<sup>83</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 176, D. 12323. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

<sup>84</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 112, D. 8642. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 2 de fevereiro de 2024.

<sup>85</sup> RIBEIRO JÚNIOR, José. **Colonização e Monopólio** ... *op. cit.* p. 119.

### 1.3 Reinsertando a Paraíba nos relatos da administração das madeiras

O esforço empreendido até este momento foi de descrever os problemas administrativos para aquisição de madeiras de construção que os governadores de Pernambuco enfrentaram entre 1755 e 1770. Com o que obtivemos, podemos dialogar com alguns aspectos da exploração madeireira já levantados por duas pesquisas do campo da história ambiental do Brasil. Uma é a análise de Warren Dean e a outra a de Shawn Miller. Dean falou da questão madeireira no Brasil de maneira mais tangencial, sua preocupação fundamental era compreender o processo de destruição florestal da Mata Atlântica. Miller, por outro lado, fez uma pesquisa que focou especificamente no trato madeireiro durante o período colonial do Brasil. Cada qual produziu conclusões com as quais nossa investigação está de acordo e outras que destoam das informações que apresentamos acima.

Dean comentou que, ao longo do século XVIII, o baixo aproveitamento de madeiras de construção do Brasil seria resultado de uma má administração, haja vista que a maior parte da construção de navios oceânicos era feita em Portugal e, mesmo que o Brasil tivesse madeiras de melhor qualidade, a maior parte do material dos Arsenais lusitanos era importado da Inglaterra. Sua visão acerca da relação sociedade-natureza no Brasil do século XVIII apoia-se na concepção de que o conhecimento indígena, que era incorporado pelos colonos por meio da rapina escravista e do escambo, foi se perdendo ao longo da colonização e, em razão disso, quando houve uma necessidade crescente de madeiras de construção, a confusa administração colonial e a falta de interesse dos colonos em fazer proveito do ecossistema tropical combinaram-se como fatores que impossibilitaram o trato madeireiro.<sup>86</sup>

---

<sup>86</sup> DEAN, Warren. **A ferro e fogo:** a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira. São Paulo: Companhia das Letras, 1996. Warren Dean argumentou que as relações sociedade-natureza na colonização do Brasil foram marcadas por uma intensa exploração florestal nos primeiros dois séculos - em virtude da ampliação das áreas açucareiras e do trato do pau-brasil - sucedida de uma estagnação do desflorestamento no pós-guerra luso-batava. Este último fator foi resultado da concorrência antilhana, do recrudescimento dos canaviais e da desterritorialização das nações indígenas, que fez decrescer a agricultura de coivara. Assim, a partir de 1690, no período de pungência aurífera, os colonos teriam perdido o conhecimento indígena sobre o ecossistema sul-americano e desenvolvido uma relação utilitarista com o solo e com os recursos minerais, o que se converteu num desinteresse acerca das potencialidades econômicas das florestas tropicais. Razão para a configuração cultural, política e econômica do século XVIII que dificultava o trato madeireiro.

Shawn Miller, por sua vez, a quem recorremos por diversas vezes para elaboração de leituras quantitativas, trabalhou com a percepção de que o monopsônio português incentivou o desflorestamento em áreas onde estavam os engenhos de açúcar: já que seus senhores não recebiam dinheiro algum pelas madeiras, a floresta valia mais carbonizada e feita de fertilizante. Por outro lado, a ausência de recursos financeiros na Coroa impediu a compra das madeiras, tornando o monopsônio insustentável. Enfim, a mão-de-obra absorvida por estaleiros de particulares, a ausência de numerário nos cofres e a destruição das florestas combinavam-se de forma a impossibilitar a produção de navios de guerra.<sup>87</sup>

A respeito do que Dean argumentou, a organização da administração dos cortes era algo que efetivamente dificultava um fornecimento contínuo de madeiras do Brasil para Portugal. Como notamos ao compararmos as relações de madeiras do governo de Pernambuco com os mapas da carga dos navios das frotas entre 1757 e 1764, a contabilidade da produção, a falta de organização no Arsenal em Lisboa para receber o material e os registro de informações desencontradas nos documentos oficiais, decerto dificultaram o bom aproveitamento da potencialidade madeireira de Pernambuco e Paraíba. Concordamos também com Shawn Miller no que toca ao fato de que a construção dos navios de guerra da Coroa portuguesa sofreu inúmeros impasses. Mesmo quando a produção de navios de guerra na colônia foi incentivada, o Arsenal não teve suas demandas atendidas. A razão fundamental desta situação era que a construção de navios mercantes para particulares absorvia a maior parte do potencial madeireiro das florestas de Pernambuco e Paraíba para a arquitetura naval. Miller ainda conseguiu verificar a construção de 4 navios mercantes por ano na Bahia, por volta de 1799, e a existência de alguns milhares de carpinteiros navais no Maranhão, onde não existia estaleiro régio.

A descrição que fizemos das ações administrativas dos governos de Pernambuco para aquisição de madeiras de construção, essencialmente, identifica os mesmos problemas que Warren Dean e Shawn Miller apontaram sobre o abastecimento do Arsenal da monarquia portuguesa. Contudo, os motivos que explicam essa realidade não são os mesmos. Ao que pudemos observar nesta pesquisa, a questão do trato madeireiro não era limitada por falta de conhecimento sobre o manejo florestal nos trópicos como Dean apontou. Na verdade, havia preocupação tanto por parte da administração colonial quanto dos senhores de engenho em ter reservas de matas na capitania, que divergiam, na verdade, em quem faria uso e proveito dos recursos.

---

<sup>87</sup> MILLER, Shawn William. **Fruitless Trees...** *op. cit.*

A respeito do conhecimento acerca da floresta e das madeiras, havia uma longeva tradição de manejo florestal lusitana que ao longo dos séculos esforçou-se em capturar a realidade do Brasil, como foi argumentado por Carlos de Abreu Castro<sup>88</sup>. Da mesma forma, ainda que não houvessem registros formais das madeiras mais próprias para construção, os práticos dos engenhos, os trabalhadores que efetivamente realizavam os cortes, tinham esse conhecimento, como deixou transparecer o padre Antonil ao descrever a madeira e o madeiramento necessário para construção de engenho<sup>89</sup>.

No que toca ao estudo de Shawn Miller, há uma visão muito restrita das madeiras como mercadoria de exportação. Além do fato de que o caráter mercadológico das madeiras não era algo tão consolidado<sup>90</sup>, existiam outras formas de uso que não foram discutidas. Chama a atenção que entre 1768 e 1771 conseguimos registrar o envio de 3.075 varas, as quais parecem se tratar de varas de parreira, considerando um primeiro envio em 1761 para as quintas reais<sup>91</sup>. É difícil entender porque a necessidade dessa demanda, especialmente considerando que as varas de parreira não constituem um material de carpintaria dos mais refinados e, em tese, os pinhais de Portugal poderiam dispor de madeiras para essa finalidade.

O envio, entretanto, permite perceber outros circuitos econômicos que se apropriaram das madeiras brasileiras - a vinicultura, neste caso. Este exemplo serve para demonstrar que o trato madeireiro contém outras possibilidades de investigação e outros elementos da vida econômica e cultural do século XVIII para além da construção civil e militar. Miller não chegou a supor as madeiras inseridas como matéria-prima na cadeia econômica da produção de vinhos, e há de se considerar a importância que esse produto alcançou em Portugal após o tratado de Methuen.

Já no que se refere aos argumentos sobre as impossibilidades da Coroa de comprar madeiras de construção e da destruição das matas pelos senhores de engenho, as observações

<sup>88</sup> CASTRO, Carlos Ferreira de Abreu. **Gestão Florestal no Brasil Colônia**. Tese (Doutorado). Universidade de Brasília - Centro de Desenvolvimento Sustentável, 2001

<sup>89</sup> “Chamam paus de lei aos mais sólidos, de maior dura e mais aptos para serem lavrados, e tais são os de sapucaia, de sapupira, de sapupira-cari, de sapupira- -mirim, de sapupira-açu, de vinhático, de arco, de jetaí amarelo, de jetaí preto, de messetaúba, de maçaranduba, pau-brasil, jacarandá, pau-de-óleo, picaí e outros semelhantes a estes.” ANTONIL, André João. **Cultura e opulência no Brasil**. Rio de Janeiro: Fundação Darcy Ribeiro, 2013. p. 74.

<sup>90</sup> A respeito disso, Paulo Henrique Martinez apoiou-se em Warren Dean e José Augusto Pádua para discutir a exploração madeireira no século XIX, apontando que a independência do Brasil franqueou um forte impulso nos processos internos de acumulação capitalista. Via de regra, a ação do Império do Brasil, ainda que não fora dotada de sucesso, assemelhou-se ao que observamos nesta pesquisa para o período colonial: tentativa de interromper a apropriação dos bens nacionais por particulares. Via de regra, a madeira para abastecimentos dos Arsenais da marinha não figurava como mercadoria, mas como bem do Estado. Ver MARTINEZ, Paulo Henrique. O EXTRATIVISMO DA MADEIRA NO IMPÉRIO DO BRASIL. **Nova Revista Amazônica**. VOLUME IX - Nº 03 - DEZEMBRO 2021. p. 213-222. Disponível em: v. 9, n. 3 (2021). Acesso em 07 de novembro de 2024.

<sup>91</sup> **AHU\_ACL CU\_015, Cx. 95, D. 7488.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

que fizemos sobre a produção madeireira apontaram que os problemas para a compra de madeiras não eram os principais, ainda que frequentes. Por diversas vezes a Provedoria de Pernambuco interrompeu a compra de madeiras aos fabricantes porque elas apodreciam no estaleiro do Recife, uma vez que não haviam viagens e navios suficientes para o seu embarque. Nesse sentido, devemos dizer que: 1) os problemas financeiros foram contornados com o uso de crédito, razão para existir produção; 2) os senhores de engenho não estavam tão interessados em desperdiçar recursos florestais de maneira indiscriminada, mas, antes, queriam resguardar o uso das matas para benefício próprio; 3) e os mercadores de grosso trato evitavam o embarque das madeiras para resguardar a capacidade de carga para as mercadorias dos seus contratos.

Portanto, o maior problema do trato madeireiro para a administração colonial e a construção naval do reino era a dependência que tinham para com os mercadores de grosso trato. Na ausência de charruas régias vindas para buscar madeiras, a solução foi fretar navios de particulares, os quais recusavam o transporte, alegando o risco de ter a carga mercantil destruída pelo peso das madeiras.

Nesse sentido, a tese de Diogo Cabral é mais pertinente para o entendimento dos problemas no trato madeireiro, considerando as florestas como um objeto de disputa entre roceiros, senhores de engenho, mercadores e a Coroa. Diogo Cabral observou que a política florestal lusitana foi intensificada após 1780, porém, confrontou-se com a ascensão do açúcar, possível graças às guerras do Caribe que diminuíram a presença da concorrência antilhana no mercado Atlântico. Disso resultou que os senhores de engenhos não se punham a perder o tempo da produção de açúcar favorecendo o Arsenal Régio, nem a ceder as florestas das suas terras - seja pelo baixo valor que a Coroa se propunha a pagar pela extração de madeiras, seja pela necessidade de lenha para as caldeiras, seja por ambos.

Consequentemente, os pequenos roçados de livres pobres e indígenas foram sobrecarregados com as funções de fornecer a farinha de mandioca para os centros urbanos e para os senhores de engenho, além dos trabalhadores realizarem os cortes das madeiras. Ao mesmo tempo, os donos de engenho tentavam tomar as terras dos roceiros. A exemplo disso, Diogo Cabral ainda lembra que houve um pedido feito à Mesa de Inspeção, em 1792, de senhores de engenho na Paraíba para expropriar terras de alguns roceiros próximos das áreas canavieiras<sup>92</sup>.

---

<sup>92</sup> “Já em 1792, 22 senhores de engenho da Paraíba no Norte enviaram uma petição à Mesa de Inspeção da capitania pedindo, muito gentilmente, a expulsão dos roceiros instalados nas várzeas próximas às suas propriedades.”. CABRAL, Diogo de Carvalho. **O ‘BOSQUE DE MADEIRAS’ E OUTRAS HISTÓRIAS: A MATA ATLÂNTICA NO BRASIL COLONIAL (SÉCULOS XVIII E XIX).** Tese (Doutorado). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Rio de Janeiro, 2012. p. 133.

Mas, no que diz respeito, especificamente, à dificuldade de construção naval de guerra, as demandas dos colonos frequentemente eram colocadas à frente das necessidades régias. Os motivos podem ser interpretados de diferentes maneiras, como a percepção de que o bom governo deveria preservar a paz dos moradores e executar a vontade régia simultaneamente<sup>93</sup>, sendo que os arranjos verificados aqui foram na maioria das vezes favoráveis aos colonos.

Da mesma forma, pode-se supor que era consequência política da pressão que o setor mercantil exercia sobre a administração colonial<sup>94</sup>: sem o envio das mercadorias não haveria arrecadação, e, sem a arrecadação, não haveria receita para a Coroa. Portanto, as mercadorias deveriam ter preferência em relação às madeiras. Talvez a interpretação mais convincente seja a junção das duas anteriores: a administração colonial precisava abrir espaço político para os interesses locais em vista de manter um bom governo e os colonos usavam a ambiguidade das necessidades régias (necessidades materiais por madeira e necessidades fiscais por mercadorias) como forma de exercer pressão política. Desta feita, os interesses mercantis eram favorecidos, o que interrompia o fluxo de madeiras para o reino e retardava a construção das naus de guerra da Coroa.

A partir dessa conclusão, devemos retornar ao ofício de Manuel da Cunha Meneses, de 1772, sobre a construção naval em Recife, agora com o fito de que as madeiras eram, antes de tudo, um objeto de conflito político-econômico. A respeito desse documento, que fornece detalhes importantes sobre a renovação da construção de navios de grande porte em Recife, tanto Ribeiro Júnior quanto Fernanda Faust já apontaram algumas questões pertinentes. Destacam-se a esse respeito: 1) a construção naval dependia da cooperação do trabalho de indivíduos de diferentes classes sociais, passando por indígenas, escravos, negros forros, pardos

<sup>93</sup> “Ao monarca cabia nomear pessoas que administrassem bem a justiça, que defendessem os interesses régios e particulares dos colonos, que não os desampararem nos momentos de perigo. Caso contrário, os colonos poderiam se rebelar com intuito de prestar vassalagem a um rei estrangeiro.” SOUZA, Laura de Mello e BICALHO, Maria Fernanda Baptista. **1680-1720: o império deste mundo**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p. 90. Lógica de governo que se contextualiza no período de centralização joanina, do reinado de D. João V, no qual mesmo assegurando liberdade de ação para o rei ante seus conselheiros, muito devido ao acúmulo de ouro vindo do Brasil, as formas paternais de bondade e perdão ainda eram fundamento importante da organização política da Coroa portuguesa. Essa configuração lógica dos arranjos políticos, que procurava cativar os súditos pela recompensa, vigorava por meio de canais de comunicação com o monarca e seus Conselhos, criando espaços de negociação de poder fundado nas responsabilidades que ambas as partes assumiam, dos súditos em servir o rei e deste em recompensar aqueles.

<sup>94</sup> “Todavia, o Estado, entre os séculos XV e XVIII, está longe de preencher todo o espaço social, ele não tem essa força de penetração “diabólica” que atualmente lhe é atribuída, faltam-lhe os meios. [...] Os Estados-cidades que, adiantando-se aos Estados-territoriais, desempenham os papéis principais até o início do século XVIII, são então instrumentos inteiramente nas mãos de seus mercadores.” BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII: o tempo do mundo**. 2<sup>a</sup> ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009. p. 40. Braudel explica, assim, que uma economia pujante dispunha do crédito, das redes mercantis e da riqueza necessária para se afirmar como centro militar e decisório sobre um vasto território, lhe conferindo uma posição política de prestígio que estava intimamente atrelada e mantida pelos grande mercadores e suas redes.

livres e, finalmente, os brancos, geralmente como oficiais e com melhor salário; 2) os carpinteiros dotados de competência para a construção de navios tinham soldos mais caros no Brasil, eles alegavam que o clima quente dificultava o trabalho e a alimentação era importada da Europa, marcando uma provável origem europeia; 3) a iniciativa de construir o navio reativava uma força de trabalho que há 32 anos não era mobilizada, sendo o último navio construído em Recife chamado Capellos, que havia se perdido pela incompetência de um administrador que não tinha “as luzes” da construção especializada; 4) por fim, o governador argumentava que, investindo em arquitetos navais especializados, a Coroa teria em Pernambuco navios de qualidades comparáveis aos da Dinamarca, da Suécia e da Rússia, até então referência de arquitetura naval européia, ao que nos pareceu sugerir a fala do governador Manuel da Cunha Meneses.<sup>95</sup>

O que podemos acrescentar a essa discussão é que ao mesmo tempo em que as madeiras tornaram-se um objeto central da administração de Pernambuco e Paraíba, a Secretaria da Marinha e Ultramar deu instruções para ampliar as áreas de busca por madeiras. Em 31 de maio de 1775 o governador de Pernambuco, agora, José César de Meneses, dava notícias sobre a execução de duas ordens vindas da Secretaria: a primeira de 25 de junho de 1774, para buscar paus de óleo para mastreação de uma fragata e a segunda de 28 de março de 1775, de buscar madeiras na Paraíba para obras no Arsenal.<sup>96</sup>

A respeito das madeiras que saíram da Paraíba, foram 157 peças ao custo de produção de 461\$330 réis, porém, a Coroa pagou 635\$330 réis, resultado do custo de 174 mil réis de frete para levar a madeira da Paraíba ao Recife. Nota-se que quando a Paraíba passa a ser mencionada na administração das madeiras nos governos de Pernambuco explicam-se os avultados gastos, com o acréscimo de 37,7% dos custos madeireiros, no caso dessa encomenda. A situação trazia à tona o projeto do provedor dos Armazéns de 1754: manter a centralidade do Recife ou construir uma estrutura portuária na Paraíba? Mas, agora, o governo da Paraíba já estava subordinado ao de Pernambuco e o trato madeireiro tornaria-se objeto de uma disputa dos governos das capitania: a autonomia da Paraíba.

As madeiras, como elemento fulcral da administração, ganharam nova atenção com uma provisão emitida pelo Real Erário, em 23 de fevereiro de 1775, para que os navios reais

---

<sup>95</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 112, D. 8642.; FAUST, Fernanda Cordeiro de Almeida. “**Em beneficio comum de meus vassalos**”... *op. cit.* RIBEIRO JÚNIOR, José. **Colonização e monopólio no Nordeste brasileiro**... *op. cit.*

<sup>96</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 119, D. 9124. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web. Acesso em 2 de fevereiro de 2024.

destinados a Pernambuco fossem carregados exclusivamente por madeiras<sup>97</sup>. É notória a importância que a Coroa portuguesa passou a dar ao trato madeireiro, especialmente ao vermos uma parte do plano do provedor dos Armazéns de 1754, de levar charruas reais para buscar somente madeiras, ser executada. Contudo, para o ano de 1776, encontramos o registro de apenas 25 paus, entre mastros feitos de louro e materiais para engenho régio de moer pólvora, e 240 cossoeiras.

E o reduzido envio foi justificado por José César de Meneses como consequência de duas situações: nunca haver espaço de carga nos navios que estavam em Recife e não haver espaço nos Armazéns para estocar a madeira, razão para ter deixado 8 mastros estirados na praia. Ainda chamou a atenção o começo de estudos por madeiras, como foi o caso do governador mandar amostras de camassari para serem testadas se podiam servir para mastros, a respeito de que, Meneses alertava que essa verificação era necessária porque os paus de óleo frequentemente vinham furados por causa da busca dos locais, provavelmente indígenas, pelas finalidades que davam à copaíba, possivelmente medicinais.<sup>98</sup>

Foi a partir do ano de 1777 que houve um maior proveito madeireiro. Encontramos para os anos de 1777 e 1778 um total de envios de paus de construção de 1.691, mais da metade do que representou os anos de 1754 a 1770 (2.322 paus). Desses 1.691, 897 foram provenientes da Paraíba, ou, 53% do total, enquanto outros 605 foram registrados como vindos de “vários portos”. Da praça do Recife registraram-se apenas 189 paus.<sup>99</sup> Todavia, fazendo justiça à produção recifense, é importante marcar que várias madeiras serviam para reparos dos carros de artilharia e construção do palácio Real em Lisboa, e do Recife saíram a maior parte das

---

<sup>97</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 123, D. 9405. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025. Apesar desse ofício ser datado de 13 de agosto de 1776, o governador José César de Meneses notificou aos ministérios da Coroa uma vistoria que fez em um navio real e fundamenta sua decisão citando a provisão. Sobre esta, por sua vez, não encontramos o registro oficial.

<sup>98</sup> Documentos consultados: AHU\_ACL CU\_015, Cx. 123, D. 9357.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 123, D. 9382.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 123., D. 9387. AHU\_ACL CU\_015, Cx. 123, D. 9396.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 123, D. 9404., AHU\_ACL CU\_015, Cx. 124, D. 9409.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 124, D. 9420.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 125, D. 9476.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 125, D. 9484.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 125, D. 9506.

<sup>99</sup> Documentação consultada: ano de 1777: AHU\_ACL CU\_015, Cx. 125, D. 9529.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 125, D. 9534.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 126, D. 9547.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 126., D. 9568.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 126, D. 9587.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 126, D. 9599.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 127, D. 9631.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 127, D. 9642.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 127, D. 9672.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 128, D. 9696.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 128, D. 9713.; ano de 1778: AHU\_ACL CU\_015, Cx. 128, D. 9746.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 129, D. 9757.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 129, D. 9766.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 129, D. 9774.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 129, D. 9783.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 129, D. 9798.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 130, D. 9820.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 130, D. 9845. AHU\_ACL CU\_015, Cx. 131, D. 9854.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 131, D. 9858.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 131, D. 9891.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 132, D. 9902.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 132, D. 9905.

cossoeiras - sobre as quais encontramos um registro de madeiras destinando-as para a reconstrução do palácio de Lisboa - e cerca de 1.200 espeques.

Após os envios de navios reais para buscar exclusivamente madeiras, dois anos conseguiram representar a capacidade de transporte de 72,82% dos envios de 16 anos nos quais os embarques foram dependentes dos mercadores da praça recifense. Mas o que mais chama a atenção é que, uma vez inserida a capitania da Paraíba nos registros de embarques da administração colonial, podemos notar que ela participava de mais de 50% da produção total de madeiras para construção naval.

A respeito da capacidade de transporte do material, parece que uma das estratégias da Coroa portuguesa foi se aproveitar da liberdade de construção naval da Companhia de Pernambuco e Paraíba e sua posição privilegiada no trato madeireiro, estabelecida no alvará de sua criação. Em 13 de abril de 1778 houve um ofício que o governador José César de Meneses notificou à Secretaria da Marinha e Ultramar o uso que fez da autoridade que lhe foi conferida para punir os membros da direção da Companhia de Pernambuco e Paraíba no atraso das madeiras<sup>100</sup>. Dessa sorte, em 1778, sem mês e data especificado, a “charrua nova” da Companhia transportou em uma única leva da Paraíba 513 paus de construção<sup>101</sup>.

A situação de pelo menos 3 navios construídos em Recife entre 1772 e 1780<sup>102</sup> e 4 navios construídos na Paraíba combinou-se com a articulação da Coroa para adquirir maior número de madeiras em menos tempo. Contudo, apesar do aumento da produção madeireira, devemos salientar um detalhe importante. Se algo próximo ou maior que 50% das madeiras estavam vindo da Paraíba, também era dela que vinha a maior quantidade de registros de “paus para [peça naval]”. Esse tipo de registro sugere uma produção de menor beneficiamento da matéria-prima, uma vez que os registros de Pernambuco costumam falar de peças acabadas, citando o nome da peça naval em si mesma. Uma situação que permite perceber que a centralidade do Recife reproduzia uma diferenciação espacial do trabalho: em Lisboa, como centro, ocorria a construção naval de guerra, em Recife, como área semi-periférica ou centro regional, desenvolvia-se uma construção naval mercante; e na Paraíba, periférica a Pernambuco, ocorria uma atividade quase extrativista, que dispensava a especialização técnica.

---

<sup>100</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 129, D. 9764. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de junho de 2025.

<sup>101</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 132, D. 9905.

<sup>102</sup> Um foi visto por Ribeiro Júnior em 1773, outro foi o paquete Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José, findo em 1776, como indica o ofício AHU\_ACL CU\_015, Cx. 127, D. 9672, enviando suas sobras para Lisboa. Por fim, encontramos a “charrua nova”, Providência, em 1778: AHU\_ACL CU\_015, Cx. 132, D. 9905.

Essa organização espacial se insere em processos mais amplos. Após o desgaste das matas do Alto Tejo, que - segundo Cristina Joanez Melo - estavam reservadas para uso exclusivo da Coroa desde 1575 e foram esgotadas ao longo dos séculos XVI e XVII, as madeiras do Brasil figuraram como pauta importante para o Arsenal de guerra português<sup>103</sup>. Paralelamente, a conjuntura internacional da década de 1770 demarcou, mais uma vez, a importância da construção naval e da preparação do exército.

Como dissemos anteriormente, Noruega, Suécia e Rússia eram referências para construção naval europeia. Essa disposição para carpintaria naval parece ter uma tradição longeva. Braudel já teria comentado sobre o comércio de madeira durante o período que mercadores venezianos começaram a estabelecer conexões mercantis entre o mar do Báltico e o Mediterrâneo, por volta do século XIII<sup>104</sup>. Ante a posição importante dos três países na produção de navios, deve-se considerar que a Rússia já estava bastante empenhada com a própria construção de navios de guerra desde a década de 1720, quando Pedro I estabeleceu reservas florestais para a marinha bélica, não obstante, entre 1768 e 1790 envolveu-se em duas guerras, a primeira com o Império Otomano e a segunda com a Suécia<sup>105</sup>.

Por outro lado, desde a década de 1690, o comércio de alcatrão e piche da Suécia - fundamentais para impermeabilizar navios - tornou-se extremamente custoso por causa do monopólio da Stockholm Tar Company, razão para Inglaterra ter buscado intensificar a importação de suas colônias, a respeito das quais, no que tange o alcatrão e o piche, a Carolina do Norte teve um importante papel, como foi discutido por Driscoll e Kick.<sup>106</sup> A discussão que Driscoll e Kick fizeram apontou para uma correlação entre a intensificação do extrativismo vegetal na região da planície costeira da Carolina do Norte e a formação de mão-de-obra pouco especializada, desgaste ecológico e perda das potencialidades econômicas do ambiente, cujas consequências foram de longo prazo, alcançando os dias atuais.

<sup>103</sup> MELO, Cristina Joana. Menos coutadas melhores pinhais: império, inundações, fisiocracia, guerra e especialização das matas reais em Portugal (1777-1824). **TIEMPOS MODERNOS**. Revista Eletrônica Tiempos Modernos, vol. 9, n. 39, p. 456-487, 2019. Disponível em: Menos coutadas melhores pinhais: império, inundações, fisiocracia, guerra e especialização das matas reais em Portugal (1777-1824) | Joana de Melo | Revista electrónica de Historia Moderna. Acesso em 23 de outubro de 2024. Um indício da importância do trato madeireiro no Brasil no século XVIII seria, segundo o que essa pesquisa sugere, que Portugal teria visto a regeneração dos pinhais devido ao longo período de descanso dessas matas, assegurado pelo uso de madeiras do Brasil. Motivo para que, no século XIX, os pinhais serviram novamente para o abate, livrando Portugal da dependência que tinha dos domínios do ultramar para o abastecimento do Arsenal régio.

<sup>104</sup> BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo...** *op. cit.*

<sup>105</sup> WEINER, Douglas R. The Predatory Tribute-Taking State: A Framework for Understanding Russian Environmental History. *in: BURKE III*, Edmund and POMERANZ, Kenneth. **THE ENVIRONMENT AND WORLD HISTORY**. Berkeley; Los Angeles, London: University of California Press, 2009. pp. 276-316.

<sup>106</sup> Driscoll, A. & Kick, E.. Naval Stores Extraction in Eastern North Carolina: The Historical Basis of Spatial Inequality within a Core Nation. **Journal of World-Systems Research**, 19(1), 1-23, 2013. Disponível em: <https://doi.org/10.5195/jwsr.2013.518>. Acesso em 28 de outubro de 2024.

A posição da Carolina do Norte como grande fornecedora de insumos para construção naval inglesa entre a década de 1720 e a interrupção do fornecimento, devido a guerra de independência dos Estados Unidos da América, em 1776, é temporalmente distinta - ainda que próxima - da inserção da capitania da Paraíba, no Império Português, como um dos focos da administração das madeiras centrada em Pernambuco. Contudo, a conjuntura de guerra, a diminuição de possibilidades de aquisição mercadológica do material de construção naval e a relação entre a regeneração dos pinhais portugueses com a importação de madeiras do Brasil parecem inserir a Paraíba em um quadro de divisão dos espaços produtivos entre centro e periferia muito semelhante à da Carolina do Norte.

Se Portugal, como centro do processo colonizador, intensificou a requisição de madeiras nas áreas semi-periféricas, ou centros regionais, Pernambuco era instado a inserir sua periferia no fornecimento de material de construção naval. Por fim, considerando a Paraíba como parte da periferia do porto do Recife, sua inserção se deu com envio de madeira semi-beneficiada, cuja participação no trato madeireiro tinha uma presença menor da especialização artesanal da carpintaria.

A respeito da expansão das áreas dos cortes à serviço do Arsenal e da construção naval mercante, o problema alcançava outras regiões do Brasil, como a Bahia, onde o padre Marcelino Francisco de Melo requereu à rainha, Dona Maria I, medidas para conservar as árvores próprias para construção, posto que as áreas de extração estavam direcionando-se cada vez mais para o interior em virtude do esgotamento das matas do litoral.<sup>107</sup> Uma situação que mostra, mais uma vez, áreas periféricas sendo inseridas como foco do trato madeireiro. No que toca, e parece demonstrar, o caráter periférico do manejo florestal da Paraíba foram os envios de Ipecacuanha que encontramos em alguns mapas das cargas dos navios usados para montar as tabelas 4 e 5. São conhecidas as funções medicinais daquela raiz e o aspecto extrativista de sua exploração no período colonial, ainda que o conhecimento farmacológico atual não coincida com a maioria dos seus usos populares<sup>108</sup>.

Finalizando a questão, a abordagem que fizemos neste capítulo foi de investigar como os governos da capitania de Pernambuco tentaram cumprir as demandas régias por madeiras de construção, focando na questão naval. Descrevendo os processos decisórios e os impasses que surgiram para o governo, debatemos como a administração colonial agiu sobre as questões

<sup>107</sup> AHU\_ACL CU\_005, Cx. 173, D. 13085. Disponível em: Projeto Resgate - Bahia Avulsos (1604-1828) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

<sup>108</sup> ORAIS, S. M. DE . et al.. Plantas medicinais usadas pelos índios Tapebas do Ceará. **Revista Brasileira de Farmacognosia**, v. 15, n. 2, p. 169–177, abr. 2005.

referentes ao trato madeireiro. Consequentemente, pode-se perceber que as madeiras se tornaram um objeto central da ação dos governos, resultando em uma disputa entre diferentes interesses - os mercadores, os senhores de terras e a própria Coroa.

Nesse sentido, em virtude das tentativas de preservar o equilíbrio entre o interesse da realeza e o interesse dos colonos por madeiras, o governo de Pernambuco precisou fazer uso do alcance de sua jurisdição para ampliar a quantidade de áreas empenhadas no fornecimento madeireiro, elaborando planos para a comarca de Alagoas e mantendo a capitania da Paraíba como uma zona periférica de abastecimento do Recife. A inserção da Paraíba como área periférica da produção marca uma limitação do processo: o lugar onde havia menos possibilidade de mobilização de mão-de-obra especializada em construção naval para execução da necessidade da Coroa também enviava a maior quantidade de madeiras. Esse problema foi matéria dos governos de Pernambuco e tornaram-se motivo para o governo da Paraíba reivindicar sua independência em relação aos processos decisórios que emanavam do governo duartino. Compreender como a administração tentou entender a distribuição espacial dos recursos florestais da Paraíba e investiu no aprimoramento de mão-de-obra são objetos do próximo capítulo.

## Capítulo 2

### A serviço da Coroa: entre o alferes e o general

Este capítulo tem como interesse o entendimento da jurisdição do governo de Pernambuco sobre as matas da área administrativa da Paraíba a partir da Inspetoria das matas, o que nos leva a investigar determinados aspectos sobre a forma em que o espaço florestal da capitania tornou-se objeto de interesse específico da Coroa e seus Ministérios. Portanto, precisamos entender como a Coroa queria que as florestas fossem usadas e os impasses para a execução dessas demandas.

#### 2.1. As florestas enquanto recurso: jurisdição sobre as matas

No capítulo anterior discutiu-se que o trato madeireiro das capitâncias do norte tinha o governo de Pernambuco como centro de ação política, sendo o porto do Recife um posto estratégico da exploração madeireira por catalisar as produções da comarca das Alagoas e da capitania da Paraíba. Em que pese a abrangência territorial da influência da vila do Recife, o governo de Pernambuco, durante os anos de 1755-1770, sofreu revéses em relação aos contratos das madeiras. Diante dos impasses, os governadores fizeram uso de crédito, financiamento da produção - tentando contornar os intermediários -, fretaram navios mercantes e consumiram o donativo gratuito que os principais da terra forneceram para a reconstrução de Lisboa na compra de madeiras. Essas ações demonstraram que as madeiras ocuparam um lugar de destaque na administração colonial e nos interesses da Coroa portuguesa sobre os recursos florestais do Brasil. Contudo, também demonstraram que o governo de Pernambuco não conseguia organizar o espaço que estava sob sua jurisdição para executar as demandas madeireiras da Coroa, muito devido à incompatibilidade entre a extensão do território administrado e o alcance do poder régio por meio de suas instituições, e dos interesses divergentes de seus súditos vinculados à mercancia no Recife.

Segundo o que investigamos no capítulo anterior, no caso de Pernambuco e Paraíba, os impasses madeireiros resultaram do conflito entre os interesses dos particulares e os da Coroa, o que tornava o trato da madeira um objeto urgente para o governo da capitania. Apesar dos

esforços dos governadores, os cortes de madeira, ainda que direcionados em execução da vontade régia, pendiam cada vez mais para o enriquecimento dos setores mercantis.

Essa configuração também ocorreu para a Companhia de Pernambuco e Paraíba, apesar da lógica do assim chamado pacto colonial<sup>109</sup>. Nesse contexto, a natureza brasileira passou a se tornar um objeto de especial atenção do empreendimento ultramarino português. A partir da década de 1780, Portugal iniciava o projeto das expedições filosóficas, as quais deveriam fazer novas descobertas sobre a botânica, sobre a fauna e sobre a geografia dos territórios coloniais lusitanos<sup>110</sup>. Essas descobertas, em tese, ajudariam tanto na melhoria econômica da agricultura quanto da indústria.

Das expedições, destacou-se o trabalho pioneiro empreendido pelo naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira, entre 1783 e 1792, com a descrição da riqueza da fauna e da flora amazônica, e que podem ser pensados na sua importância geopolítica, econômica e científica, mas também como uma demonstração da dependência que a ciência européia, na aurora de seu desenvolvimento, padecia em relação aos saberes tradicionais dos povos originários do continente americano.<sup>111</sup> Um dos aspectos culturais do conhecimento produzido pelas viagens filosóficas e sua posterior circulação na Europa trata da construção das imagens de grandeza de um Império, pelas maravilhas e pelo maravilhamento que as estranhezas do além-mar produziam. Assim, no aspecto do universo cultural e social das expedições naturalistas, a retomada econômica do Império português encontrava seu meio de realização na ciência, a qual, por sua vez, estava carregada de uma força simbólica em que a construção de um centro de desenvolvimento científico também correspondia à exposição das grandezas de

<sup>109</sup> Esse argumento entra na discussão sobre as Companhias pombalinas, notadamente a de Pernambuco e Paraíba. Pode-se pensar a Companhia de Pernambuco e Paraíba no processo de reforço da exploração econômica dos recursos coloniais, seja pelos limites que os monopólios impunham sobre o comércio de importação e de exportação, seja pela distribuição desigual de ações da Companhia que concentravam as rendas na metrópole. Ver RIBEIRO, Júnior, José. **Colonização e monopólio no Nordeste brasileiro**: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, 1759 - 1780. 2. Ed. São Paulo: Hucitec, 2004. Por outro lado, pode-se tentar observar como determinados indivíduos e grupos se infiltraram na malha administrativa e comercial da Companhia e preservaram ou renovaram antigas configurações sócio-econômicas, beneficiando-se do processo. Ver DIAS, Erika Simone de Almeida Carlos. **O fim do monopólio**: a extinção da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1770 - 1780). Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, Recife, 2001.

<sup>110</sup> PÁDUA, José Augusto. **Um Sopro de Destrução...** *op. cit.*

<sup>111</sup> DOMINGUES, Â. M. V.. (2021). No trilho da ‘viagem filosófica’ de Alexandre Rodrigues Ferreira: uma breve história das suas coleções e sua disseminação. **Boletim Do Museu Paraense Emílio Goeldi**. Ciências Humanas, 16(3), e20200109. <https://doi.org/10.1590/2178-2547-BGOELDI-2020-010>. Preocupado em compreender o conhecimento acadêmico de Alexandre Rodrigues Ferreira como produto de uma troca de saberes que nos permitem pensar, hodiernamente, o protagonismo dos povos originários nas descobertas científicas, Domingues não deixa de lado a discussão sobre como as descobertas botânicas poderiam servir para a renovação econômica da colônia e do reino, da mesma forma o conhecimento sobre as rotas dos rios fornecia um bom panorama sobre os povos indígenas que habitavam a região e auxiliavam na compreensão da fronteira do Brasil com a América espanhola.

Portugal e suas conquistas.<sup>112</sup>

Essas expedições, portanto, nos informam que a natureza era percebida pelos colonizadores, na altura do século XVIII, como uma fronteira da civilidade europeia, razão pela qual os museus, os jardins e os herbários figuravam como amostras de grandeza - a expansão de um Império ao desconhecido, para algo além do ordinário. Paralelamente, a ciência apresentava-se como a esperança de renovação, o mecanismo preciso de domesticação e dominação dessas estranhezas de além-mar. Nas colônias como o Brasil, contudo, a esperança e o maravilhamento misturavam-se ao medo, construindo uma constante configuração simbólica do espaço, que se dividia entre civilizado, rural e selvagem ao sabor do alcance da técnica, do trabalho, do direito, da administração, da literatura e do cristianismo - entendidos, sempre, no sentido pensado pelo colonizador. Esses elementos eram marcadores do espaço social da colônia, como foi discutido por Diogo Cabral.<sup>113</sup>

As colônias, de maneira geral, estavam inseridas nos mecanismos de reconhecimento político e jurídico europeus. Dessa forma, os espaços efetivamente ocupados pelos invasores faziam parte do entendimento europeu de civilidade e carregavam consigo as marcas dessa percepção<sup>114</sup>. Contudo, o espaço afetado por essas ocupações estendia-se para além da ocupação

<sup>112</sup> A função simbólica da ciência e dos museus nas relações entre Estados europeus do século XVIII e XIX evidencia-se desde a produção desse conhecimento no Brasil. Segundo Heynemann: “Na colônia, os naturalistas que preparavam as ‘maravilhas’ e curiosidades, fossem amadores ou cientistas, inscreviam-se nessa apropriação da natureza para oferecê-la, sob o filtro da ciência, mas igualmente de uma curiosidade em torno das coleções, herbários e jardins. O preenchimento desse espaço se dá pelas próprias características das produções, seu destino e, essencialmente, pela concepção de história natural que se tem.”. HEYNEMANN, Cláudia Beatriz. *O Inventário da Natureza Americana no Acervo do Arquivo Nacional. Dossiê Acervo de Pesquisas.* v. 21 n. 31, 2014. DOI: <http://dx.doi.org/10.5007/2175-7976.2014v21n31p11>. p. 19.

<sup>113</sup> CABRAL, Diogo de Carvalho. *O ‘BOSQUE DE MADEIRAS’... op. cit.*

<sup>114</sup> Exemplo disso é a análise feita por Pedro Cardim sobre o estatuto de *persona miserabile* aplicado aos povos originários da América do Sul quando as monarquias ibéricas se esforçaram para enquadrá-los no seu ordenamento jurídico, sendo que a posição de *miserabile* marcava a impossibilidade de se autogovernar (semelhante à menor idade). Somou-se à essa condição a categoria jurídica de “rústico”: “Na Península Ibérica daquele tempo, o “rústico” era o indivíduo que deambulava por uma zona algo despovoada e exterior à cidade, sendo desconhecedor, por isso mesmo, do direito.” CARDIM, Pedro. *OS POVOS INDÍGENAS, DOMINAÇÃO COLONIAL E AS INSTÂNCIAS DE JUSTIÇA NA AMÉRICA PORTUGUESA E ESPANHOLA.* in: Domingues, Ângela *et all. Atlantica: Lisbon Historical Review.* Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa; CHAM - Centro de Humanidades; Programa de Pós-Graduação em História/Universidade Federal de São João del-Rei, 2019. p. 38. Cardim continuou explicando que a interpretação tomista e de raiz aristotélica sustentava que a *pólis* era o espaço de comunicação ondeira que permitia o desenvolvimento da razão e única verdadeira contribuinte para o bem comum, uma ordem social intimamente conectada com a conversação civil. Nos interessa aqui a nítida divisão espacial entre o civilizado (urbano) e o rústico (além da *pólis*). Contudo, se o rústico ainda possuía algum tipo de existência jurídica, podemos ainda lembrar do espaço “selvagem”, o lugar habitado “por bárbaros”: “O termo “tapuia”, portanto, não poderia ser compreendido como um encômio, mas sim como noção historicamente construída. Seu significado básico está associado a uma noção de barbárie duplamente construída. São bárbaros aqueles assim considerados pelos “outros” que podem ser integrados mais imediatamente à cristandade: os tupis.” PUNTONI, Pedro. *A Guerra dos Bárbaros: Povos Indígenas e a Colonização do Sertão Nordeste, 1650-1720.* São Paulo: Hucitec: Editora da Universidade de São Paulo: FAPESP, 2002. pp. 68 e 69. Puntoni chegou a sustentar que essa concepção de barbaridade teria fundamentado uma outra divisão espacial, o sertão. De toda forma, nos parece convir que a área administrativa submetida aos governos das capitâncias tornava o espaço colonial

populacional, econômica e política efetivamente realizada. Seja a transformação ecológica dos domínios coloniais para adaptarem-se às condições de entrepostos mercantis<sup>115</sup>, seja a violência colonial contra as populações originárias (como o caso do Brasil)<sup>116</sup>, seja a maneira como o comércio de escravos afetou as relações entre os reinos africanos<sup>117</sup>, a empresa colonial estendia-se para muito além de si mesma. Portanto, o espaço colonial estendia-se para além do espaço da ordem, alargava-se para o sertão como projeto, demarcava as matas como planejamento agrícola e madeireiro, atravessava cordilheiras, montanhas e pântanos como aventura e como exploração antes que a efetiva ocupação fosse possível. O espaço colonial estava ao mesmo tempo dentro e fora do ordenamento espacial previsto na concepção de civilidade moderna europeia, e talvez seja essa uma das marcas mais duradouras e profundas da colonização.

No século XVIII essa posição ambígua do espaço colonial virou objeto da dinâmica política portuguesa combinada com as transformações epistemológicas européias do período. O conceito de centralidade do poder monárquico pensado por Raminelli lhe permitiu apontar algumas questões sobre a produção do inventário da natureza, questões que ajudam a pensar a oposição entre selvagem e civilizado que se desenvolveu no Brasil. A centralidade da Coroa

---

ambiguamente dentro e fora do ordenamento ibérico, não apenas jurídico, mas passando pela estruturação econômica Européia e pela formação da subjetividade dos colonos e reinóis a partir de um imaginário mais ou menos compartilhado com o resto da Europa Ocidental. Talvez seja um excelente exemplo os “motivos edênicos” da colonização e o imaginário ocidental sobre a descoberta do paraíso perdido que gerava uma cartografia mítica que acusava diversas riquezas de fácil acesso, o que, enfim, alimentava as ambições e as ações dos povos europeus, instigados a procurar no além-mar o conforto do espírito e da carne, o paraíso e o ouro (Veja-se HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Visão do Paraíso**: os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil. 6. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.).

<sup>115</sup> A crença de que Barbados teria sofrido uma terrível alteração climática devido ao desflorestamento da ilha é um exemplo do reconhecimento dos coevos, ainda que fossem naturalistas e geólogos, acerca dos problemas ambientais que acompanharam a colonização das ilhas tropicais. “Climate in particular was believed to have deteriorated as a result of forest removal on the smaller islands, and such commentators as Hans Sloane in 1707, Charles Lyell in the 1820S and John Moffat in the 1840S were quick to refer to the case of Barbados in deprecating deforestation.” GROVE, Richard H. **Green Imperialism**: Colonial expansion, tropical island Edens and the origins of environmentalism. Nova York: Cambridge University Press, 1995. p. 71

<sup>116</sup> Maria Celestino de Almeida fazendo a apresentação da problemática de uma parte da sua pesquisa usa as estimativas de Ayron Rodrigues e os dados do Cedi/instituto Socioambiental (ISA) para mostrar o contraste entre 1.500.000 pessoas e mais de 1.000 etnias dos povos originários na época da chegada européia e cerca de apenas 270.000 pessoas e 206 etnias em 1994, aumentando para 701.000 pessoas em 2001. Veja-se em: CELESTINO, Maria Regina Celestino de. **Os índios na história do Brasil**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010. p. 29.

<sup>117</sup> Comentando sobre as incursões de Salvador de Sá em Angola, inicialmente para retomada de Luanda contra os holandeses, Luís Felipe de Alencastro aponta que a incursão comandada pelo brasílico Salvador de Sá realizou tanta chacina que incomodou missionários capuchinhos locais, apreendeu cerca de 7 mil escravos, forçou o rei do Congo (d. Garcia II Afonso) a ceder parte do seu território para a monarquia portuguesa e manteve constante hostilidade contra o reino de Matamba. Logo em seguida, Alencastro nos diz que “No mesmo avanço, os capitães de Salvador de Sá avassalam o sertão até um raio de 150 quilômetros. Ali são cravadas as balizas marcando as fronteiras orientais lusitanas na África Central até meados do século XIX.” ALENCASTRO, Luís Felipe de. **O tratado dos viventes**: Formação do Brasil no Atlântico Sul Séculos. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. pp. 262 e 263.

era um dos componentes da economia das mercês e tinha como marca a liberalidade do rei. A liberalidade do rei constituía uma expressão do poder régio em que, por meio da graça, era concedida para particulares a liberdade de fazerem usufruto legítimo dos domínios reais. Assim, a mercê atestava os méritos de um serviço prestado pelo vassalo que a recebeu. Nesse reconhecimento dos vassalos que atuaram como uma extensão do poder da Coroa, resulta o conceito de centralidade: ainda que a decisão do vassalo seja uma expressão do seu espaço de ação e do seu poder, a sua posição hierárquica no interior das instituições, cargos e títulos do Império, assim como os privilégios de que dispunha, eram uma extensão da vontade do rei e, consequentemente, as decisões do vassalo eram uma reafirmação do poder régio.

Raminelli prossegue observando que os serviços feitos para a Monarquia poderiam ser tanto no âmbito da espada, pela guerra e conquista, como pela pena, produzindo o conhecimento geográfico, populacional, cartográfico, econômico e social dos domínios do rei. Naturalmente, o ofício da espada não eximia o súdito do ofício da escrita, pois ainda que o serviço tenha sido prestado ele precisava ser notificado ao rei e confirmado por testemunhas e pela boa argumentação, o que também abria espaço para os exageros e para negociar mercês mais vantajosas.

Raminelli, assim, nos ajuda a entender a natureza enquanto um objeto da política do Antigo Regime na medida em que ela adentra no interesse da monarquia e fomenta, pela busca de mercês, o interesse por inventariar e redescobrir a natureza tropical da América. Esse fenômeno torna-se cada vez mais frequente quando a Secretaria de Estado de Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, na regência de Martinho de Melo e Castro, protagonizou o financiamento da busca das estranhezas do Brasil para a construção dos museus lusitanos.<sup>118</sup> Tratava-se de uma verdadeira inserção das florestas e das madeiras não apenas no ordenamento jurídico - fenômeno de longa data - mas sobmetê-las ao controle da técnica e da produção à serviço da Coroa a partir da administração dos governos das capitâncias<sup>119</sup>.

Na antecâmara de abordarmos os conflitos em torno das matas enquanto objeto da administração das capitâncias, vale rememorar algumas bases historiográficas para pensarmos e dimensionarmos o que seria uma ação de governo e um conflito de jurisdição no Antigo

---

<sup>118</sup> Raminelli, Ronald. **Viagens Ultramarinas**: monarca, vassalos e governo a distância. São Paulo: Alameda, 2008. Deve-se acrescer que, ao caso das viagens filosóficas e da reforma da Universidade de Coimbra, as mercês se enquadram na necessidade lusitana de atualizar o seu conhecimento e o seu corpo de intelectuais. Uma necessidade que ficou evidente com as expedições de 1750 para demarcar as fronteiras do Tratado de Madri, quando Portugal dependeu da colaboração de cientistas alemães e italianos e, assim, ficou nítido para a Coroa a necessidade de renovar seu quadro de formação intelectual.

<sup>119</sup> Destaca-se, ainda, a capitania-geral de Pernambuco, de onde provinham o maior número de espécimes, fazendo uso até da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba para trazer dos domínios africanos as descobertas naturais como um serviço prestado pelos generais duartinos. Raminelli, Ronald. **Viagens...** *idem*.

Regime. O fenômeno político de governo expressava-se segundo o princípio de fazer justiça, que poderia ser contenciosa ou voluntária, assim, contenciosa era a jurisdição que decidia sobre um objeto de conflito entre vassalos e voluntária era uma projeção do *Imperium absolutum* do monarca sobre um objeto de interesse do bem comum, jurisdicional era, portanto, o exercício do poder conservativo da jurisdição para intervir nas esferas comuns da sociedade<sup>120</sup>. Nesse mesmo sentido

Ou as decisões eram normativas e regimentadas ou se necessitavam da ratificação régia, as consultas eram de tal forma conformadores e “constitucionais” que ao rei não restava alternativa política. Limitados por princípios do *ius commune*, do direito canônico, dos costumes, das tradições e das leis do Reino, das glosas e dos comentários, tanto as consultas como os despachos ordinários não tinham grande margem para a arbitrariedade.<sup>121</sup>

Portanto, o poder da realeza fincava-se na capacidade decisória condicionada ao respeito às diferentes jurisdições das demais instâncias sociais. Assim, o protagonismo político da monarquia portuguesa só ganhou mais força quando da instalação da casa Real em Lisboa sucedeu a criação de três Conselhos (Desembargo do Paço, Casa da Suplicação e Mesa da Consciência e das Ordens) que intermediaram o despacho governativo, e, dessa feita, também ganharam certa autonomia ao falarem em nome do rei, criando um vínculo de interdependência e complementaridade em que o monarca passava a depender dos serviços desses conselheiros, que esperavam receber recompensas<sup>122</sup>. Ao fim, desenvolveu-se uma cultura política que era fundamentada em princípios hierárquicos nos quais os de maiores dotes forneciam bens, serviços, conselhos e ajuda, ao passo que aqueles que menos tinham enrolavam-se em uma dívida moral e simbólica de favorecer seu benfeitor<sup>123</sup>. Era no interior dessa cultura política que as florestas e as madeiras foram inseridas, e já havia muito tempo que as matas e bosques faziam

<sup>120</sup> CARDIM, Pedro. “Administração” e “governo”: uma reflexão do vocabulário do Antigo Regime. *op. cit.*

<sup>121</sup> SUBTIL, José. A “economia da graça” como dispositivo régio de dominação durante o Antigo Regime. In: VAQUINHAS, Irene et al. (Coord.). **História, empresas, arqueologia industrial e museologia** (Homenagem a José Amado Mendes). Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2021c, p. 369.

<sup>122</sup> “De facto, a pessoa régia e a elite dirigente - composta maioritariamente por membros da nobreza, eclesiástica e leiga - estabeleceram vínculos de interdependência e complementaridade: o monarca cada vez mais contou com os serviços desses homens, nomeando-os para os principais postos do exercício governativo e administrativo; quanto aos membros desse grupo dirigente, esperavam que a realeza os recompensasse devidamente pelos serviços prestados.” CARDIM, Pedro. Centralização Política e Estado na Recente Historiografia sobre o Portugal do Antigo Regime. **Nação & Defesa**. Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2<sup>a</sup> série, nº 87, pp. 129 - 158, outono, 1998. p. 134.

<sup>123</sup> SUBTIL, José. A “economia da graça” como dispositivo régio de dominação durante o Antigo Regime. *op. cit.*

parte do universo jurisdicional e da economia da graça.

No que toca às capitâncias de Pernambuco e Paraíba, deve-se comentar sobre as capitâncias-gerais, que tinham sob jurisdição de seus governos as capitâncias subordinadas. Nesse caso, em 1756 o governo da Paraíba foi subordinado ao de Pernambuco. Nesse sentido, a pesquisa de Mafalda Soares da Cunha percebeu que as figuras nomeadas para o governo das capitâncias do Brasil e das demais conquistas portuguesas tinham o objetivo de articular os interesses da Coroa com o governo diário, no qual se destacavam outros grupos, como os donatários<sup>124</sup>.

Cunha também constatou que haviam desniveis entre os domínios ultramarinos, em que alguns possuíam mais notoriedade que outros e, no caso do Brasil, quanto mais notável a capitania maior era a necessidade do empossado ser nobre. Nuno Gonçalo Monteiro notou nessa estrutura uma progressiva e lenta centralização monárquica. Isso porque ao longo do século XVIII, marcadamente após a década de 1720, as escolhas dos governadores começavam a não coincidir com as propostas do próprio Conselho Ultramarino, o que indicava que o rei começava a dispensar a consulta ao seu Conselho e cristalizava o topo da pirâmide nobiliárquica, limitando a ascensão de diferentes extratos da nobreza, porque limitava a possibilidade de serem recompensadas por serviços prestados à Monarquia, especialmente as nobrezas nascidas nos domínios ultramarinos. Acrescia-se a isso a progressiva suspensão dos concursos para prover os cargos de governadores, processo iniciado pelas capitâncias principais, tidas como mais importantes e limitando os governos aos indicados pela Coroa.<sup>125</sup> O trato madeireiro, portanto, era um dos serviços vinculados aos atos administrativos prestados pelos generais de Pernambuco à Coroa como governadores da capitania-geral, que tinham prerrogativas jurisdicionais sobre as áreas subordinadas, como a Paraíba.

Falando da política florestal da Coroa portuguesa, Carlos Ferreira de Abreu Castro defendeu que, mais do que não desmatar, havia uma longeva tradição de conservacionismo que remonta ao século XIII com a criação do Real Pinhal de Leiria e os regulamentos para sua manutenção, os quais, atravessando os séculos e enriquecidos com a experiência do além-mar, fundamentaram toda uma cultura, uma política e uma economia que congregava métodos silviculturais que preservavam as florestas e permitiam a regeneração natural das áreas

---

<sup>124</sup> CUNHA, Mafalda Soares da. Governo e governantes do Império português do Atlântico (Século XVII). *in:* Bicalho, Maria Fernanda e Ferlini, Vera Lúcia Amaral. **Modos de governar:** idéias e práticas políticas no império português Séculos XVI - XIX. São Paulo: Alameda, 2005.

<sup>125</sup> MONTEIRO, Nuno Gonçalo. Governadores e capitães-mores do Império Atlântico português no século XVIII. *in:* Bicalho, Maria Fernanda e Ferlini, Vera Lúcia Amaral. **Modos de governar:** idéias e práticas políticas no império português Séculos XVI - XIX. São Paulo: Alameda, 2005.

trabalhadas. Castro argumentou, por exemplo, que a demanda anual de 20 mil quintais de pau-brasil assegurava uma produção sustentável de tinturaria, combinando baixa intensidade de cortes e de derrubadas com a capacidade natural de regeneração das árvores. Mesmo os engenhos de açúcar não teriam um potencial de destruição florestal tão intenso, além de que, as florestas, enquanto uma necessidade social absoluta - tanto para adubagem com cinzas quanto como lenha para os fornos das cozinhas -, sempre tiveram mecanismos de regulação régios que se preocupavam com sua conservação, um objeto de interesse geral dos habitantes da colônia.<sup>126</sup>

Nesse contexto, na altura do século XVIII, já havia 500 anos de experiência jurídica e política sobre as florestas, o que - em tese - sugere que a monarquia já tinha alguns dispositivos para exigir dos súditos a madeira necessária para a Coroa. Portanto, chama bastante atenção que, como pudemos observar no capítulo anterior, a Coroa e os governos das capitania sofriam com diversos problemas financeiros e políticos para sustentar o abastecimento de madeira do Arsenal Real, especialmente a indisposição dos mercadores em fornecer espaço de carga nas suas embarcações e o fato de os mesmos mercadores consumirem a madeira na construção de seus navios. Ao que conseguimos investigar aqui, esse problema parece ter relação com uma contradição entre a propriedade da terra e a jurisdição sobre as florestas.

Tratando da questão fundiária, Laura Varela investigou a relação histórica e jurídica entre o direito da propriedade fundiária brasileira e o domínio sesmarial do período colonial. Fundamentalmente, a sesmaria foi uma solução jurídica e política do século XIV para o aprimoramento da agricultura e ampliação das receitas da Coroa Portuguesa por meio de encargos fiscais. A sesmaria era caracterizada por ter como fundamento o cultivo - inovação

---

<sup>126</sup> Sobre o pau-brasil, Castro nos diz que “A cota de extração de 20 mil quintais anuais, cerca de 1200 toneladas, garantia, além disso, a possibilidade de uma produção sustentada. Considerando que cada árvore pesava em média 8 quintais, o volume explorado anualmente, mediante os contratos de concessão, era de cerca de 1.140 m<sup>3</sup> , ou seja, de 2.500 árvores por ano. Para atender esta produção, a área que sofria exploração seletiva, com a retirada de 4 árvores por hectare, era de aproximadamente 625 hectares. Apenas o entorno de uma única feitoria à beira mar, num raio máximo de 20km, forneceria este volume de madeira pelo período de um século, isso sem considerar a regeneração natural.”. Em geral, seu argumento sobre os regulamentos e sobre a política portuguesa de conservação florestal parecem ter sido sintetizados da seguinte forma: “Conforme visto nos capítulos anteriores, a política florestal portuguesa para o Brasil era quase que totalmente voltada para a manutenção das condições adequadas para o comércio de pau-brasil e das madeiras e lenhas necessárias para a produção do açúcar. Para isto procurava-se conservar estes recursos através de mecanismos de gestão, controle e de manejo florestal. Estes mecanismos procuravam evitar o conflito tanto pela proibição de uso por outros atores como pela distribuição da demanda espacialmente.”. Ver CASTRO, Carlos Ferreira de Abreu. *Gestão Florestal no Brasil Colônia*. Tese (Doutorado). Universidade de Brasília - Centro de Desenvolvimento Sustentável, 2001. p. 17 e p. 129. Por um lado nos cabe uma pequena discordância em relação à afirmação de Castro de que a política florestal portuguesa era toda voltada para o comércio do pau-brasil, especialmente pelo que temos constatado até aqui em relação às madeiras de construção naval. Doutro lado, contudo, Castro fornece algumas bases convincentes acerca da preocupação política e cultural da monarquia portuguesa em preservar as florestas. De toda forma, concordamos que as florestas de fato eram um interesse geral, da monarquia, dos colonos, dos povos originários, dos agricultores etc. Sua conservação, portanto, era uma preocupação geral, mas os interesses em torno dos usos sociais das florestas não eram, por sua vez, homogêneos, tornando-as palco de disputas.

jurídica mesmo em relação ao *ius commune* -, uma forma de propriedade condicionada, não-absoluta e à mercê da política régia. Nos interessa, contudo, algumas características próprias das sesmarias distribuídas no Brasil, especialmente a obrigação que os responsáveis pelo cultivo tinham de não extraírem e preservarem as madeiras próprias para construção naval<sup>127</sup>. Essa responsabilidade do concessionário da sesmaria contrasta com o fato de que, durante o processo de colonização, o conhecimento de carpintaria e botânica, necessários para respaldar o conhecimento sobre as árvores que estariam sob domínio direto da monarquia, não foi incorporado pela administração colonial<sup>128</sup>.

Como é possível perceber, se o corte de madeiras de construção era proibido e vinha como um dos termos de compromisso da sesmaria, duas coisas eram necessárias: um conhecimento sobre o tipo de árvore que serviria para construção naval e um organismo responsável por fiscalizar as florestas. No que se refere à fiscalização, as matas e pastagens eram objeto das Câmaras, que podiam arrendá-las ou aforá-las a quem quisesse<sup>129</sup>. Se o uso das florestas ficava a encargo dos órgãos responsáveis pela municipalidade, então seu controle também situava-se sob domínio de um grupo político e economicamente dominante local<sup>130</sup>. Isso pode ajudar a explicar o fato de que eram frequentes as reclamações das câmaras das vilas contra pequenos agricultores em relação à queimada das matas, uma disputa recorrente pelo uso

---

<sup>127</sup> VARELA, Laura Beck. **Das sesmarias à propriedade moderna**: Um estudo de história do direito brasileiro. Rio de Janeiro: Renovar, 2005. Sobre a criação das sesmarias e sua função econômica, acrescente-se que tinham função política de fortalecer o poder da monarquia em relação à nobreza e ganhar apoio dessa mesma nobreza ao dificultar os meios para os servos e camponeses ascenderem socialmente e ficarem presos à terra, veja-se as páginas 21-45. A caracterização da sesmaria foi realizada pela autora quando tratava das ordenações afonsinas, manuelinas e filipinas, veja-se as páginas 51-55. Em relação às madeiras, veja-se as páginas 101 e 102.

<sup>128</sup> “The information considered here indicates the knowledge acquired by the Portuguese about the natural resources in their colonies and confirms the extraction of native timber. Yet, no one knows for sure which species exactly and which volumes overall were extracted from the territory during the colonial period.” [...]. “Although the term is widely known today, there is no certainty that a single list of species did exist nor the amount of species on it.” Maioli, V., Belharte, S., Stuker Kropf, M., & Callado, C. H. (2020). Timber Exploitation in Colonial Brazil: A Historical Perspective of the Atlantic Forest. **Historia Ambiental Latinoamericana Y Caribeña (HALAC) Revista De La Solcha**, 10(2), 46–73. <https://doi.org/10.32991/2237-2717.2020v10i2.p74-101>. pp. 57 e 58. Apesar de termos encontrado alguns documentos que listam o nome de algumas árvores, o que talvez ajude a ponderar a última afirmação, é exatamente a ausência de sistematicidade dos estudos de espécies vegetais e sua relação com a questão madeireira que torna o estudo das madeiras por parte da administração colonial algo peculiar do período que estudamos e que nos parece uma estratégia política da Coroa portuguesa de ter mais jurisdição sobre as florestas.

<sup>129</sup> Melo, Pascoal José de. **Institutiones Iuris Criminalis Lusitani**. Lisboa: Boletim do Ministério da Justiça. 1794. Disponível em: Arquivo Digital António Manuel Hespanha - NOVA School of Law | Faculdade de Direito da Universidade NOVA de Lisboa. Acesso em 08 de Fevereiro de 2025. p. 52.

<sup>130</sup> “Em 1391, D. João 1, atendendo aos “bandos, arroidos e inimizades” a que dava lugar a eleição dos oficiais dos concelhos, institui um sistema de escolha que iria ser seguido quase até final do antigo regime - o sistema “dos pelouros”-, sistema misto de designação pela aristocracia concelhia, de sorteio e de confirmação régia, muito favorável à concentração do governo local na mão de muito poucos, a ponto de, nos séculos seguintes, haver em cada terra um número reduzido de famílias que “andavam na governança”.”. HESPANHA, A. M. **História das instituições**: épocas medieval e moderna. Coimbra: Livraria Almedina, 1982, p. 249.

da terra e da biomassa das florestas como adubo<sup>131</sup>. Ao fim, o significado concreto dos dispositivos jurídicos sobre as florestas era que, no terreno político, todo poder de manuseio e controle dos recursos madeireiros na colônia estavam sob as prerrogativas dos senhorios locais, contrastando com a prerrogativa legal do monarca sobre as madeiras.

Nesse contexto, é perceptível que o conhecimento sobre os tipos de árvores e madeiras próprias para construção naval permitia aos governos das capitâncias dispor de informações pertinentes para reclamar as árvores para sua jurisdição, dada a propriedade régia sobre essa matéria-prima. Portanto, nos parece que o estudo das espécies vegetais próprias para construção naval foi um passo para resolver os conflitos florestais em favor da monarquia, ampliando a jurisdição da Coroa e dos governos das capitâncias sobre as florestas do Brasil.

Em Pernambuco, cujo governo da capitania assumiu as rédeas das demandas madeireiras da Coroa sobre a região que se estendia da comarca das Alagoas até a capitania do Ceará, encontramos um ofício do capitão-general José César de Meneses de 13 de julho de 1778, em que ele deu notícias à Secretaria de Marinha e Ultramar sobre as amostras de madeiras que, segundo Meneses, foram demandadas pelos ministérios da Coroa em fevereiro daquele mesmo ano. Resultou dessa ordem de buscar as qualidades de madeiras e seus usos um envio de diversas amostras que, dentro de dois anos, até 1780, pudemos encontrar mais de 140 delas - algumas repetidas<sup>132</sup>. Desses envios resultou uma lista com as amostras que foram submetidas

<sup>131</sup> Sobre o uso das cinzas das queimadas das florestas como adubo, o tema foi bem discutido por CABRAL, Diogo de Carvalho. **O ‘BOSQUE DE MADEIRAS’**... *op. cit.* No que se refere às disputas generalizadas pela apropriação do solo entre pequenos agricultores vinculado à produção de farinha de mandioca e os latifundiários do açúcar, assim como a natureza jurídico-política desses conflitos, veja-se KIRSCHNER, Tereza Cristina. Entre o rei e a lei. Natureza, legislação ilustrada e conflitos no final do período colonial. **Textos de História**, vol. 11, nº1/2, 2003, pp. 47-61. Pesa o fato de que Kirchner aceita a palavra dos vereadores das câmaras, vinculados ao comércio e ao latifúndio, e suas denúncias aos pequenos produtores sem ponderar a possibilidade de eles usarem sua posição institucional para expropriar as terras do plantio de mandioca - o que ampliava sua força econômica e a sua influência social, levando ao fortalecendo do próprio poder político donde o processo se originou. Esse tipo de conflito e o seu caráter social já foram notados por Diogo Cabral e Fernanda Faust, como já citamos anteriormente nesta pesquisa.

<sup>132</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 129, D. 9764; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 129, D. 9774; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 130, D. 9820; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 130, D. 9845; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 131, D. 9891; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 132, D. 9902; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 132, D. 9936; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 133, D. 9969; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 133, D. 9984; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 133, D. 9989; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 133, D. 10006; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 133, D. 10014; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 134, D. 10040; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 134, D. 10050; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 134, D. 10056; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 134, D. 10066; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 135, D. 10100; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 136, D. 10150; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 136, D. 10168; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 136, D. 10184; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 137, D. 10193; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 137, D. 10227; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 138, D. 10249. Essas são as referências para se encontrar as diversas amostras. Optamos por não criar uma lista com elas porque os próprios vassalos da Coroa portuguesa vinculados à administração colonial preocuparam-se com esse tipo de trabalho. Talvez esses registros auxiliem a quem se interesse por investigar as espécies vegetais e catalogá-las, mas esse esforço sempre sofre algum constrangimento por causa da nomenclatura. Os nomes populares daquela época podem ter mudado em relação aos de hoje, da mesma forma que os nomes populares acusam espécies diferentes dependendo da região do Brasil (mesmo nome outra planta) e é difícil rastrear a história de como essas plantas foram incorporadas pela taxonomia para saber quais e quantas podem ser compreendidas a partir do conhecimento

a testes em Lisboa e quais delas tinham usos próprios da carpintaria e que usos seriam esses. Fernanda Faust<sup>133</sup> trabalhou com esse último documento, contudo, à maneira de Miller<sup>134</sup>, a questão foi resumida no problema frequente da marinha portuguesa de encontrar árvores próprias para mastros. A questão dos mastros não é de pouca importância, mas gostaríamos de acrescer um outro fator: a valorização que foi dada à produção de aduelas, componente fundamental da produção de barris<sup>135</sup>. Do estudo de carpintaria realizado em Lisboa com as amostras enviadas de Pernambuco, o Piquiá Banana e o Ingá Porco foram descritos como madeiras fáceis de trabalhar e podiam ser feitas como as aduelas de “philadélfia”<sup>136</sup>. Significa dizer que o Piquiá Banana e o Ingá Porco poderiam substituir uma dependência que Portugal tinha em relação à indústria madeireira das colônias britânicas.

A produção madeireira das treze colônias britânicas na América do Norte tem relações com os portugueses pelo menos desde a metade do século XVII, e a carpintaria norte-americana era parte do processo de produção de barris em Portugal<sup>137</sup>. Parte desse comércio fazia-se com os mercadores da baía de Massachusetts e, na medida que a economia dessa região se fortalecia, conectava-se com outros lugares das redes Atlânticas de comércio aumentando a construção naval da região, uma das indústrias fundamentais para o seu desenvolvimento<sup>138</sup>. A indústria naval, por sua vez, tinha em Connecticut a disposição de um significativo fornecimento madeireiro e de construção naval que atendiam a todas as treze colônias, mas especialmente as regiões de Massachusetts e Nova York<sup>139</sup>.

Apesar da Filadélfia estar mais ao sul, e figurar como uma cliente menor de Connecticut,

---

de botânica dos nossos dias. Apesar de tudo, fica o registro das fontes consultadas.

<sup>133</sup> FAUST, Fernanda Cordeiro de Almeida. “**Em benefício comum de meus vassalos**”... *op. cit.*

<sup>134</sup> MILLER, Shawn Willian. **Fruitless Trees**... *op. cit.*

<sup>135</sup> Diga-se de passagem, o mesmo documento que exige a procura de mastros também demanda a procura por aduelas, eixos e pinas para carros de artilharia. Noutras palavras, a demanda madeireira deveria atender tanto à marinha quanto ao exército - e esse último tem passado bem despercebido pelas pesquisas que envolvem a exploração madeireira. Veja-se as demandas da Coroa por madeiras em AHU\_ACL CU\_015, Cx. 138, D. 10260. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 1 de abril de 2024.

<sup>136</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 137, D. 10204. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 1 de abril de 2025.

<sup>137</sup> Ao estudar a formação do setor mercantil no litoral Atlântico dos Estados Unidos e as suas conexões, Bernard Bailyn demonstra uma relação comercial regular entre a produção de vinho português e a produção de aduelas nas treze colônias britânicas. Em 1641 “... an Englishman from Portuguese Madeira arrived in Massachusetts Bay, trading wine and sugar for pipestaves and provisions. In the next year two New England seamen contracted with an English business agent in Fayal, one of the Azores, to deliver fish, oil, pipestaves, and hoops.” BAILYN, Bernard. **The New England Merchants in the seventeenth century**. Massachusetts: Harvard University Press, 1979. p. 83. Bailyn também enfatiza que um certo Thomas Coytmore tinha um bom comércio de peixes e aduelas em troca de açúcar e vinho.

<sup>138</sup> HAMILTON, Marsha L. **Social and Economic Networks in Early Massachusetts**: Atlantic Connections. University Park, PA: University of Pennsylvania Press, 2009.

<sup>139</sup> AVITABLE, Joseph. **The Atlantic World Economy and Colonial Connecticut**. Nova York: University of Rochester, 2009. Disponível em: The Atlantic world economy and colonial Connecticut. Acesso em 12 de março de 2025.

o caso deixa evidente a relação entre as aduelas que Portugal precisava para os seus barris e uma indústria madeireira que percorria praticamente todo o litoral Atlântico do que hoje em dia é os Estados Unidos da América.

Considerando a importância das aduelas e a extensão das relações mercantis ao redor delas, de fato, aquele estudo das madeiras cumpriu uma das missões principais de seu tempo, isto é, servir de base para uma ação da administração colonial no sentido de encontrar recursos que renovassem a indústria portuguesa, e a Coroa tinha pressa em conseguir superar suas limitações. Um ano depois da lista de madeiras pernambucanas do Arsenal, em julho de 1781 o oficial do Arsenal do Exército, João da Cunha de Eça Teles de Meneses - por observância do brigadeiro Bartolomeu da Costa -, anunciou o adiantamento de dois meses de soldo e mais 24 mil réis de ajuda de custos a um oficial de carpinteiros de machado chamado Julião Alves, cujo trabalho era produzir aduelas em Pernambuco<sup>140</sup>. A celeridade do processo, marcada pelo adiantamento dos custos, evidencia que havia pressa em se assenhorear das aduelas.

No capítulo anterior vimos como era difícil para o governo da capitania de Pernambuco ter controle sobre a produção e sobre o transporte das madeiras, um problema de ordem financeira e administrativa. Um dos motivos dessas dificuldades era que as florestas ou eram parte dos domínios sesmariais dos senhores locais ou eram objeto das câmaras, o que gerava conflitos entre oficiais da câmara e senhores de terra contra carpinteiros, como vimos na carta da câmara de Recife em 1756<sup>141</sup>. Saber sobre os tipos de árvores próprias para carpintaria permitiu aos ministérios da Coroa e, por conseguinte, aos governos das capitâncias agirem de maneira direcionada em relação às matas. Se os estudos das madeiras permitiram à Coroa portuguesa superar os impasses das décadas de 1750, 1760 e 1770, a década de 1780 seria marcada por outro problema administrativo: os conflitos entre os generais de Pernambucos e os oficiais de carpintaria sobre os méritos e deméritos do trato madeireiro.

## 2.2. A passagem de Julião Alves por Pernambuco: carpinteiros dos Arsenais portugueses e a organização da produção madeireira a serviço da Coroa

Em relação ao projeto madeireiro da Secretaria da Marinha e Ultramar em Pernambuco

<sup>140</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 140, D. 10358. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 2 de fevereiro de 2024.

<sup>141</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 81, D. 6743. *op. cit.*

e Paraíba, esta pesquisa conseguiu localizar a trajetória de dois carpinteiros enviados pelos Arsenais do reino com a missão de diminuir a dependência das importações do exército e da marinha portuguesas em relação ao abastecimento madeireiro. Dessa forma, a trajetória desses carpinteiros nas regiões de Pernambuco e Paraíba permitem perceber dois fatores cruciais da política madeireira portuguesa no último quartel do século XVIII.

Em primeiro lugar, nota-se que a relativa autonomia dos carpinteiros em relação aos seus superiores, os generais de Pernambuco (no caso o governo de José César de Meneses e de Dom Tomás José de Melo), demonstra que a Secretaria intervinha diretamente nas relações locais. Em segundo lugar, a dispersão das matas por territórios extensos, a diversidade botânica, as múltiplas necessidades e formas de uso das madeiras pelos colonos e indígenas assim como os conflitos políticos entre os carpinteiros e os governadores de Pernambuco criaram uma situação ambígua. Na medida em que se superava a contradição jurídica entre a propriedade sesmarial sobre a terra e a propriedade régia sobre as madeiras por meio do conhecimento botânico e da utilização de dispositivos jurídicos para regularizar o uso das árvores, os senhores de terra conseguiam preservar seus privilégios sobre as matas.

A situação decorria, em parte, do fato de que os carpinteiros ao invés de confrontarem o senhorio local alinhavam-se com eles, de tal forma que, se os carpinteiros do Arsenal representavam uma intervenção da Secretaria na dinâmica local de uso da terra, suas disposições de se inclinarem em favor dos poderes locais, ou para se estabelecer na região onde estavam, ou para se protegerem dos conflitos com os generais, favorecia os grandes mercadores e senhores de terra em detrimento do projeto madeireiro da Secretaria da Marinha e Ultramar. De outra parte, a intervenção da Secretaria, reivindicando as matas para uso régio, criou problemas para os governos das capitâncias, que precisaram lidar com as demandas do governo central e as pressões dos poderes locais para preservarem as matas sob seu domínio.

Neste capítulo, abordamos as trajetórias de Julião Alves e Antônio Manoel Prata em Pernambuco e Paraíba, a partir das quais poderemos dimensionar os fatores acima apresentados. Comecemos por Julião Alves. Ele era mestre carpinteiro do Arsenal do Exército e “tem assistido a todas as experiências que se tem feito com as Madeiras do Brasil”. Não só um trabalhador especializado, mas uma figura que elaborou os estudos das madeiras da área submetida à jurisdição do governo de Pernambuco, ou seja, o conhecimento de carpintaria da Secretaria foi, em parte, elaborado pelo próprio Julião Alves, e ele foi designado para aquela capitania, pelo menos, desde maio de 1781.

O carpinteiro deveria encontrar os melhores lugares para se cortar o Piquiá Banana, pôr-se a produzir as aduelas e definir as estações do ano propícias para o corte e para o embarque

da madeira. Da mesma forma, deveria achar material para eixos de carros, para pinas e para raios, materiais próprios para a construção de carros de transporte para a artilharia do exército. As aduelas serviriam para produção de barris de pólvora, tornando-as um recurso militar estratégico para a monarquia portuguesa. O objetivo dos trabalhos de Julião Alves era tornar a produção de barris independente da importação de países estrangeiros. A produção de aduelas no Brasil precisava, dessa feita, de mão-de-obra especializada, razão pela qual Julião Alves deveria levar “em sua companhia aqueles oficiais, que depois de sua ausência hão de ficar continuando o mencionado serviço debaixo dos preceitos que ele ali e nessa capital deixar estabelecidos”. O general de Pernambuco foi instruído a facilitar o trabalho de Julião Alves, pagando-lhe o soldo costumeiro ao ofício de carpinteiro em Pernambuco e fornecendo ajuda de custo para viagens longas.<sup>142</sup>

Em 21 de junho de 1781, José César de Meneses, governador de Pernambuco, atualizou a Secretaria da Marinha e Ultramar, dizendo que estava ciente de todas as ordens e das instruções de corte para produção de aduelas e que cumpriu todos os requisitos exigidos para auxiliar Julião Alves no seu trabalho<sup>143</sup>. Contudo, o mestre carpinteiro tinha opiniões diversas, apontando a existência de dois problemas: a dificuldade de se encontrar o Piquiá Banana e as decisões do governador-general de Pernambuco.

O carpinteiro dizia que os “oficiais da terra” tinham hábito de usar aquela madeira na construção de pontes e casas no Recife, razão pela qual só encontrou algumas delgadas, e se pudesse encontrar outras melhores seria no “mato adentro”. Mas o maior problema era a época do ano. Ainda era junho - período de chuvas - e os cortes só poderiam começar a partir de agosto, entretanto, o general insistia que os cortes fossem iniciados o mais rápido possível. Como consequência do trabalho apressado sobre os paus, “ficaram alguns cortados no mato” sem quem fosse lá para buscá-los.<sup>144</sup>

Em novembro de 1781 já se viam os desastrosos resultados. José César de Meneses dava notícias à Secretaria da Marinha e Ultramar sobre os trabalhos de Julião Alves. Segundo o

---

<sup>142</sup> As informações, tanto sobre Julião Alves, sua função em Pernambuco, sua missão pelo Arsenal do Exército e as responsabilidades do governador de Pernambuco foram extraídas do mesmo documento. **AHU\_ACL CU\_003, Cx. 24, D. 2079.** Projeto Resgate - Avulsos (BG) - DocReader Web - Acesso em 25 de março de 2025.

<sup>143</sup> **AHU\_ACL CU\_015, Cx. 141, D. 10390.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 25 de março de 2025. Detalhe curioso é o registro escrito dos métodos de corte e produção de aduelas, detalhando passo a passo como produzir uma aduela desperdiçando a menor quantidade de madeira. O documento permitiria que os oficiais da administração fossem capazes de avaliar e julgar o trabalho dos carpinteiros, da mesma forma que mantinha um registro escrito que permitiria preservar as lições independente da presença do mestre carpinteiro, tratando-se de um manual, assegurando instrução e treinamento para quem trabalhasse no ofício à serviço da Coroa.

<sup>144</sup> **AHU\_ACL CU\_015, Cx. 140, D. 10377.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 02 de fevereiro de 2024.

governador, Julião cortou 25 paus em julho e no mês seguinte os sangrou por causa do “muito vício” que eles tinham. No mês de setembro continuou deitando as árvores e as cortou em toros “já prontos em Aduelas”. Durante esse trabalho, devido ao calor da época das secas, a madeira toda rachou. O general também afirmou que desde o período em que Julião Alves derrubou as árvores “entrou logo o bicho a furar toda a madeira”. Para completar, Julião Alves também não conseguira encontrar nenhuma árvore que servisse para mastros, pinas e nem raios nas matas por onde andou, necessitando procurar matéria-prima em outros portos como o de Goiana e o da Paraíba.<sup>145</sup>

Todo o trabalho acumulado desde 1778, com os estudos das madeiras, foi inteiramente desperdiçado logo no primeiro serviço. Fica claro que a descrição do general pôs toda a responsabilidade do desperdício nos ombros de Julião Alves. Teria sido o carpinteiro quem derrubou as árvores e permitiu a entrada do “bicho”, da mesma forma que deixou as árvores deitadas no mato e também foi quem as deixou embaixo do sol escaldante até racharem. Julião Alves foi, assim, retratado como desleixado, posto que não teve esmero enquanto fazia o seu trabalho. Evidentemente, Julião Alves teria muito a falar sobre o que o general comunicou.

A versão do carpinteiro é bastante diferente. Segundo seu testemunho, assim que terminou de sangrar a madeira as cortou “sem terem prejuízo algum, nem racharem nem de entrarem o bicho”. Os problemas só teriam surgido após uma longa exposição da madeira ao sol, consequência de o general atrasar em um mês e meio o cumprimento do pedido de Julião Alves para carregar as madeiras. Segundo o oficial do Arsenal, portanto, a madeira estragou devido a negligência do governador.

Para fortalecer seu relato, o depoimento de Julião Alves reuniu o testemunho de vários outros oficiais, chegando a receber apoio de figuras proeminentes da região como o Fidalgo “da casa de Sua Majestade” João do Rego Barros<sup>146</sup>. E, mais impressionante, teve de enviar sua defesa por meio do sargento-mor Constantino Vaz Salgado<sup>147</sup> - que também testemunhou a

---

<sup>145</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 142, D. 10466. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em: 02 de fevereiro de 2024

<sup>146</sup> A família Rego Barros foi muito proeminente em Pernambuco durante o período colonial. Lutaram na guerra de restauração contra os holandeses, atuaram na produção de açúcar, acumularam mercês régias e postos militares, sendo que sua continuidade na Provedoria da Fazenda Real e na Alfândega de Pernambuco teria sido importante para a manutenção e expansão do *status* social dessa família ao longo dos anos, incluindo algumas atividades ilícitas. Veja-se MORAIS, A. L. Da S.. A família Rego Barros: uma centúria na provedoria da Fazenda Real de Pernambuco, Brasil (1675-1770). *Topoi* (Rio de Janeiro), v. 24, n. 52, p. 7–30, jan. 2023.

<sup>147</sup> O sobrenome Vaz Salgado era conhecido em Pernambuco devido a proeminência de José Vaz Salgado, que foi um importante homem de negócios do Recife, com propriedades que se estendiam até o Ceará. Veja-se em: SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras**: o grupo mercantil do Recife colonial (1654-1759). 2. ed. Recife: Ed. UFPE, 2020. Cabe, entretanto, fazer a verificação se Constantino Vaz Salgado pertencia a essa proeminente família do Recife.

favor de Julião Alves. Tudo isso porque, ao apresentar seu requerimento, o Juiz de Fora “foi dar parte ao Snrº General e mandou que se rasgasse esta não podendo eu assim apresentar a V.Exª a minha verdade”.<sup>148</sup>

Apesar das queixas contra o governador, João do Rego Barros atestou a diligência do carpinteiro e as rachaduras por causa do calor, mas a respeito do general falou apenas das portarias expedidas pelo governo mandando buscar as madeiras. Constantino Vaz Salgado, sargento-mor de Olinda, também só testemunhou as rachaduras causadas pela exposição ao sol e nada falou sobre o general. Francisco Gomes da Fonseca, capitão comandante da freguesia da Várzea, atestou tão somente as rachaduras e a diligência do carpinteiro, sem confirmar nada que contrariasse o general. Em suma, todos protegiam o carpinteiro Julião Alves, mas nenhum confirmou suas acusações contra o governador e o juiz de fora.<sup>149</sup>

Apesar do teor incriminatório e das graves acusações contra o general e o juiz de fora, o requerimento de Julião Alves não tratava de um protesto contra esses atos de tirania. O assunto central do requerimento era a restituição do soldo atrasado do carpinteiro. Tudo indica que José César de Meneses interrompeu o pagamento de Julião Alves, provavelmente por causa das madeiras estragadas. Para reaver seu pagamento, o carpinteiro justificou as causas do estrago pondo toda a responsabilidade no colo do governador. Isso pode explicar porque as testemunhas defenderam Julião Alves, concordando com o fato de que o calor do verão havia rachado as madeiras, mas não falaram contra o general.

Independente de quem foi o verdadeiro responsável pelo desperdício do material, cabe discutir se a presença de Julião Alves alterou a produção madeireira de Pernambuco. Para o período que antecede sua chegada, esta pesquisa encontrou poucos registros de aduelas, registramos apenas 3549 aduelas, distribuídas em 5 viagens ao longo do ano de 1768<sup>150</sup>. Após a chegada de Julião Alves pudemos encontrar um número realmente maior de produção, quando em uma única viagem transportaram-se 1643 aduelas<sup>151</sup>. Contudo, esse material poderia ser algo sobressalente da produção madeireira das Alagoas, vindas do porto do Jaraguá, onde já tinha madeira cortada de três anos que corria o risco de se estragar<sup>152</sup>.

Para tentarmos observar os resultados da intervenção régia no trato madeireiro

<sup>148</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 142, D. 10478. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em: 02 de fevereiro de 2024

<sup>149</sup> *Idem*

<sup>150</sup> Veja-se a tabela número 4 do capítulo anterior.

<sup>151</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 142, D. 10469. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de março de 2025.

<sup>152</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 142, D. 10463. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de março de 2025.

elaboramos a tabela número 6, onde registramos a quantidade de madeira saída do porto do Recife, usando os documentos do governo da capitania de Pernambuco. A tabela contabiliza a madeira dos anos de 1779 a 1783 utilizando todos os tipos de registros que esta pesquisa pode alcançar, mapas da carga, relações de madeiras e conhecimentos, permitindo observar os anos imediatamente anteriores e imediatamente posteriores à chegada de Julião Alves. Os critérios para categorizar as colunas são os mesmos das demais tabelas, mas não registramos o total anual das madeiras, apenas os resumos relativos, posto que nosso objetivo é comparar as peças navais consigo mesmas em diferentes anos, principalmente as aduelas. Outros tipos de produtos em madeiras foram adicionados para evidenciar a diversidade de trabalhos e comentar brevemente sobre eles, mas não constituem o cerne da análise.

**Tabela 6 - As madeiras em Pernambuco antes e durante os trabalhos de Julião Alves (1779-1783)**

Ano/Madeira	Paus	Taboado	Pranchões	Achas de Lenha	Paus para Artilharia	Cossoeiras	Varas de Parreira	Aduela
1779	534	24	278	51000				
1780	1318	1539	318	60000	898	156	3050	
1781	350	504	112	36400	231	52	4300	1757
1782	563	732	25	18500		428	3582	4396
1783	1104	883		5250	328	295	800	7075
<b>Resumos</b>	<b>3869</b>	<b>3682</b>	<b>733</b>	<b>171150</b>	<b>1457</b>	<b>2957</b>	<b>11732</b>	<b>13228</b>

Fontes consultadas: Documentos do ano de 1779 AHU\_ACL CU\_015, Cx. 132, D. 9956; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 133, D. 9969; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 133, D. 9983; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 133, D. 9989; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 133, D. 9991; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 133, D. 9997; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 133, D. 9999; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 133, D. 10006; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 133, D. 10007; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 133, D. 10014; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 133, D. 10015; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 134, D. 10040; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 134, D. 10041; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 134, D. 10048; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 134, D. 10056; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 134, D. 10057; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 134, D. 10066; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 134, D. 10068; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 134, D. 10077; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 134, D. 10078; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 135, D. 10084; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 135, D. 10085; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 135, D. 10100; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 135, D. 10101; Documentos do ano de 1780 AHU\_ACL CU\_015, Cx. 135, D. 10132; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 135, D. 10133; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 135, D. 10138; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 136, D. 10150; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 136, D. 10151; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 136, D. 10168; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 136, D. 10169; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 136, D. 10184; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 136, D. 10185; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 137, D. 10193; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 137, D. 10195; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 137, D. 10227; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 137, D. 10228; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 138, D. 10249; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 138, D. 10251; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 138, D. 10255; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 138, D. 10287; Documentos do anos de 1781 AHU\_ACL CU\_015, Cx. 139, D. 10303; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 139, D. 10305; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 139, D. 10320; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 139, D. 10321; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 139, D. 10330; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 139, D. 10329; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 139, D. 10328; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 140, D. 10347; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 140, D. 10348; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 140, D. 10356; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 140, D. 10355; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 140, D. 10365; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 140, D. 10366; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 140, D. 10372; AHU\_ACL CU\_015, Cx.

140, D. 10373; AHU\_ACL CU 015, Cx. 140, D. 10374; AHU\_ACL CU 015, Cx. 141, D. 10393; AHU\_ACL CU 015, Cx. 141, D. 10395; AHU\_ACL CU 015, Cx. 141, D. 10396; AHU\_ACL CU 015, Cx. 141, D. 10397; AHU\_ACL CU 015, Cx. 142, D. 10439; AHU\_ACL CU 015, Cx. 142, D. 10440; AHU\_ACL CU 015, Cx. 142, D. 10455; AHU\_ACL CU 015, Cx. 142, D. 10454; AHU\_ACL CU 015, Cx. 142, D. 10465; AHU\_ACL CU 015, Cx. 142, D. 10469; AHU\_ACL CU 015, Cx. 142, D. 10470; AHU\_ACL CU 015, Cx. 142, D. 10471; Documentos do ano de 1782 AHU\_ACL CU 015, Cx. 143, D. 10507; AHU\_ACL CU 015, Cx. 143, D. 10508; AHU\_ACL CU 015, Cx. 143, D. 10515; AHU\_ACL CU 015, Cx. 143, D. 10517; AHU\_ACL CU 015, Cx. 143, D. 10523; AHU\_ACL CU 015, Cx. 143, D. 10524; AHU\_ACL CU 015, Cx. 143, D. 10525.; AHU\_ACL CU 015, Cx. 143, D. 10529; AHU\_ACL CU 015, Cx. 143, D. 10530; AHU\_ACL CU 015, Cx. 143, D. 10531; AHU\_ACL CU 015, Cx. 144, D. 10550; AHU\_ACL CU 015, Cx. 144, D. 10551; AHU\_ACL CU 015, Cx. 144, D. 10553; AHU\_ACL CU 015, Cx. 144, D. 10563; AHU\_ACL CU 015, Cx. 144, D. 10564; AHU\_ACL CU 015, Cx. 144, D. 10578; AHU\_ACL CU 015, Cx. 145, D. 10593; AHU\_ACL CU 015, Cx. 145, D. 10595; AHU\_ACL CU 015, Cx. 145, D. 10596; AHU\_ACL CU 015, Cx. 145, D. 10615; AHU\_ACL CU 015, Cx. 145, D. 10616; AHU\_ACL CU 015, Cx. 145, D. 10633; AHU\_ACL CU 015, Cx. 146, D. 10671; AHU\_ACL CU 015, Cx. 146, D. 10672; Documentos do ano de 1783 AHU\_ACL CU 015, Cx. 146, D. 10691; AHU\_ACL CU 015, Cx. 146, D. 10697; AHU\_ACL CU 015, Cx. 146, D. 10710; AHU\_ACL CU 015, Cx. 146, D. 10715; AHU\_ACL CU 015, Cx. 146, D. 10716; AHU\_ACL CU 015, Cx. 147, D. 10726; AHU\_ACL CU 015, Cx. 147, D. 10734; AHU\_ACL CU 015, Cx. 147, D. 10735; AHU\_ACL CU 015, Cx. 147, D. 10736; AHU\_ACL CU 015, Cx. 147, D. 10737; AHU\_ACL CU 015, Cx. 147, D. 10743; AHU\_ACL CU 015, Cx. 1447, D. 10753; AHU\_ACL CU 015, Cx. 147, D. 10755; AHU\_ACL CU 015, Cx. 148, D. 10764; AHU\_ACL CU 015, Cx. 148, D. 10765; AHU\_ACL CU 015, Cx. 148, D. 10785; AHU\_ACL CU 015, Cx. 148, D. 10798; AHU\_ACL CU 015, Cx. 148, D. 10799; AHU\_ACL CU 015, Cx. 148, D. 10800; AHU\_ACL CU 015, Cx. 148, D. 10817; AHU\_ACL CU 015, Cx. 148, D. 10818; AHU\_ACL CU 015, Cx. 148, D. 10819; AHU\_ACL CU 015, Cx. 149, D. 10856; AHU\_ACL CU 015, Cx. 149, D. 10857; AHU\_ACL CU 015, Cx. 149, D. 10867; AHU\_ACL CU 015, Cx. 149, D. 10868; AHU\_ACL CU 015, Cx. 149, D. 10869; AHU\_ACL CU 015, Cx. 149, D. 10876; AHU\_ACL CU 015, Cx. 149, D. 10877.

Como é possível perceber, o trabalho de Julião Alves teve resultados eficientes, ainda que se deva ressaltar alguns problemas fundamentais no processo. Na altura de 15 de janeiro de 1782, Julião Alves estava doente de gota e uma seca abateu a região das Alagoas em 1780 perdurando por dois anos, tornando a busca por madeiras, a recepção de navios e os trabalhos mais difíceis pela falta de mantimentos<sup>153</sup>. Entre os problemas de pequena e larga escala, a doença do indivíduo e a seca da região, o planejamento da Coroa portuguesa conseguiu dar resultados eficientes, perceptível nos três anos consecutivos de aumento da produção de aduelas, ao passo que esta pesquisa não encontrou registro desse material nos anos anteriores.

Os pranchões, por sua vez, não conseguimos entender seu uso específico e sua diferenciação do taboado. As achas de lenha, por outro lado, demonstram um crescente interesse e uso das madeiras brasileiras nos palácios de Portugal, um caso que mereceria atenção, mas que não encontramos subsídios para aprofundar. Já as varas de parreira podem estar relacionadas à vinicultura, como dissemos, mas também a fatores estéticos, como o uso em

<sup>153</sup> A seca é relatada em 1780 em AHU\_ACL CU 015, Cx. 136, D. 10163. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 31 de março de 2025. AHU\_ACL CU 015, Cx. 143, D. 10501. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 27 de março de 2025.

carruagens, que foi o caso verificado em alguns dos documentos consultados. Esses outros usos das madeiras brasileiras são prováveis nichos de outras pesquisas que possam entender melhor a necessidade dessas encomendas e as razões pelas quais se consumia tanto dinheiro com lenha e vara.

Apesar da leitura que fizemos sobre as remessas de madeira confirmarem a importância da presença de Julião Alves para os projetos da Coroa, precisamos nos atentar para as categorias “paus” e “tabuado”, que nos permitem perceber outros fenômenos que ocorriam paralelamente à intervenção do carpinteiro do Arsenal. A começar pelo “tabuado”, cujo aumento da produção acusa uma participação crescente de particulares - fora da colônia - na compra de madeira do Brasil, e as encomendas de particulares também se aplicam às “cossueiras”. É fácil perceber que se tratava de exportação porque os mapas das cargas mercantis discriminam o que é demanda régia e o que não é<sup>154</sup>. Esse fenômeno não foi muito comum nos mapas que consultamos para as décadas de 1760 e 1770.

No que se refere aos “paus”, as faturas das madeiras costumavam informar o lugar de onde os “paus” vinham. Isso nos ajuda a compreender como o trabalho madeireiro estava produzindo o espaço das capitaniais do norte a partir da centralidade política de Pernambuco. Por um lado, Julião Alves confeccionava material para o Arsenal do Exército (para carros de artilharia e barris de pólvora) e percorria a região da Várzea, próximo de Recife, até o litoral norte de Pernambuco, em Goiânia. Por outro lado, as madeiras de construção naval vinham do porto de Jaraguá, em Alagoas, e da Paraíba.

Esse arranjo espacial é algo que já vimos no capítulo anterior, contudo, a presença de um carpinteiro do Arsenal começou a regularizar o uso dos recursos florestais, porque a produção do espaço madeireiro não era resultado puro e simples da ação do governo de Pernambuco, mas das limitações que as florestas ofereciam aos projetos da Coroa e das respostas que seu oficial, enviado pela Secretaria da Marinha e Ultramar, precisava concretizar no local. Algo perceptível devido ao que comentamos mais acima, que o Piquiá Banana era escasso na região próxima ao Recife e à Olinda por causa do uso que se fazia desse material na construção de pontes e casas. Resultou disso a necessidade de Julião Alves explorar outras

---

<sup>154</sup> Geralmente os mapas da carga possuem algumas linhas com chaves - {} - nomeado “madeiras” do lado esquerdo, sucedendo os tipos de madeira (peças, tabuado, pau-brasil ou cossueira) e suas quantidades. Quando chega ao fim informa “para S. Mag.” e não contabiliza os valores, porque o material não era vendido, e era enviado para os arsenais. Os demais itens no mapa da carga são itens de comércio - açúcar, algodão, secos e molhados etc.. A maior parte dos tabuados, se não todos, tinham seus gastos contabilizados, o que informa que não faziam parte das encomendas régias. Comparando os mapas das cargas com as faturas das madeiras, que contabilizavam os custos que a capitania e os cofres da Coroa tiveram com a produção madeireira, ficou perceptível que os tabuados apareciam apenas nos mapas da carga, e a contabilização dos seus valores demonstra que realmente eram encomendas de particulares. Às vezes a questão era mais simples, vindo escrito “para particulares”.

matas, razão pela qual foi ter em Goiânia e na Paraíba o material de seu trabalho. Chegando nessas localidades conseguiu produzir as aduelas, mas elas não eram de Piquiá Banana. Uma das remessas de aduelas informa que as árvores usadas eram chamadas de Piquiá Branco e Peroba<sup>155</sup>. Mas a maioria das aduelas teve como matéria-prima uma árvore chamada “Cabucú”<sup>156</sup>.

Os usos das árvores levantadas por Julião Alves apresenta que a divisão do espaço madeireiro não era apenas produto de esgotamento das florestas, posto que as matas mais próximas ao Recife mantiveram-se reservadas para os seus usos habituais. Na criação do espaço de trabalho participavam também as características da flora local, tanto a dispersão quanto a diversidade botânica dela. Da mesma forma que uma única espécie permitia diversos usos - como foi o Piquiá Banana - outras atividades, tais como a produção de aduelas, podiam dispor de maior número de espécies. Isso combinou usos intensivos das florestas em áreas próximas dos centros econômicos mais dinâmicos, ao passo que as áreas com menor intensidade econômica eram convenientes para o uso de maior número de espécies distribuídas em um território mais amplo. Esse último fator explica a inclusão do porto do Jaraguá e da Baía da Traição nas remessas de madeira toda vez que as demandas da Coroa por construção naval aumentavam.

Vale ressaltar que muito pau-brasil vindo das Alagoas não registrou seus quintais em razão de não serem pesados antes da embarque<sup>157</sup>. Essa ocorrência fornece indício de uma ausência de fiscalização por parte dos vassalos e súditos portugueses envolvidos com a questão madeireira na região, precisamente em virtude do fato de que o trato do pau-brasil era planejado a partir da pesagem em quintais. Desta forma, o porto de Jaraguá, especificamente, evidencia a dispersão da exploração madeireira e a ausência de controle por parte da administração colonial sobre o processo produtivo da indústria naval em Pernambuco e Paraíba.

Mas o projeto da exploração madeireira, a partir da chegada de Julião Alves, transformou esse arranjo, o que fica cada vez mais evidente com a necessidade de organização do trato madeireiro. A primeira mudança é a própria seleção das árvores para aduelas, porque

---

<sup>155</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 143, D. 10525. Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 27 de março de 2025.

<sup>156</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 148, D. 10764. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 30 de março de 2025.

<sup>157</sup> Pode-se verificar a recorrência desse fenômeno no ano de 1783. Nesse ano, em 5 de fevereiro, não se pesaram 2800 paus de pau-brasil, em 18 de março deixou-se de pesar 8290 deles e em 19 de abril deixou-se de pesar 8953. Veja-se, respectivamente, AHU\_ACL CU\_015, Cx. 146, D. 10697; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 146, D. 10710; e AHU\_ACL CU\_015, Cx. 147, D. 10736. Esta pesquisa conseguiu localizar o primeiro desses envios sem pesagem em 3 de novembro de 1781, quando se deixou de pesar 1750 paus-brasis em uma fatura de madeiras que vinha carregada do porto de Jaraguá. Veja-se em: AHU\_ACL CU\_015, Cx. 142, D. 10465.

alterou a procura por espécies vegetais na região de Pernambuco, posto que anteriormente os tanoeiros fabricavam barris com Peroba e Amarelo<sup>158</sup>. Concomitantemente, o porto de Jaraguá em Alagoas começou a ser planejado para que o fornecimento de madeiras para o Recife à serviço da Coroa se transformasse em uma atividade regular da administração pernambucana.<sup>159</sup>

Em suma, Julião Alves foi um oficial carpinteiro do Arsenal do Exército de Portugal cuja atuação deveria aprimorar o trato madeireiro para produção e reparo dos carros de artilharia, assim como precisava tornar a produção de barris de pólvora do exército português menos dependentes da importação do estrangeiro. O resultado prático de sua atuação em Pernambuco foi a transformação dos espaços que estavam sob a jurisdição do governo da capitania duartina. Ao passo que o porto do Recife catalisava a produção madeireira das Alagoas e da Paraíba, as matas ao seu entorno ficaram sob uso das necessidades locais - de Olinda e Recife -, enquanto o porto do Jaraguá passou a receber alguma atenção da administração pernambucana a fim de se tornar mais eficiente no fornecimento de madeira para construção de navios. A consolidação do porto do Jaraguá e o uso das matas de Goiana desenvolveram uma nova dinâmica da relação entre sociedade e natureza a partir do trato madeireiro, na qual o espaço periférico à Recife passou a ser construído pela combinação entre zonas de extração madeireira e aprimoramento de portos.

Enfim, Julião Alves realizou a maior parte dos seus trabalho em Goiana e, após a confecção de aduelas, seleção de espécies vegetais e treinamento dos carpinteiros locais, o oficial teve seu retorno ao reino anunciado pelo general de Pernambuco em 14 de outubro de 1783<sup>160</sup>. A passagem do carpinteiro do Arsenal do Exército por Pernambuco ajudou a entender mais precisamente como a intervenção da Coroa no trato madeireiro afetou o espaço administrativo daquela capitania. Contudo, nossa pretensão aqui ainda é mostrar como os estudos das madeiras fortaleceram a política régia na busca por árvores que atendessem aos critérios dos arsenais lusitanos.

Nesse sentido, é particularmente interessante que outro Julião Alves, encarregado de emparelhar os carros de artilharia, tenha aparecido na documentação do Pará, em um ofício do general dessa capitania datado em 26 de Junho de 1787<sup>161</sup>. A presença do carpinteiro dos

<sup>158</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 131, D. 9896. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 31 de março de 2025.

<sup>159</sup> Fernanda Faust deu mais ênfase à organização dos cortes em Alagoas. Veja-se: FAUST, Fernanda Cordeiro de Almeida. “**Em benefício comum de meus vassalos**”... *op. cit.*

<sup>160</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 149, D. 10842. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 1 de abril de 2025.

<sup>161</sup> AHU\_ACL CU\_013, Cx. 96, D. 7657. Disponível em: Projeto Resgate - Pará (1616-1833) - DocReader Web - Acesso em 2 de abril de 2025.

arsenais portugueses no Pará nos remete novamente aos estudos das madeiras realizado em Pernambuco, porque o documento emitido pelo Arsenal em 1780, após os testes das madeiras, disse que para a produção de Pinas de rodas era preciso Piquiá do Pará “visto não se ter recebido nas amostras que vieram de Pernambuco nenhuma que lhe seja igual”<sup>162</sup>. Portanto, após a Secretaria da Marinha e Ultramar mandar um carpinteiro aprimorar a produção de aduelas em Pernambuco, porque os testes diziam que o Piquiá Banana era capaz de substituir as importações do estrangeiro, ela também enviou um carpinteiro ao Pará, onde se encontraria Piquiá para pinas das rodas dos carros de artilharia. Em ambas as decisões, a Secretaria da Marinha e Ultramar se orientou pelos resultados que os estudos das madeiras forneceram.

Julião Alves de Meneses, no Pará, fez requerimento para que o Arsenal do Exército pagasse à sua família as prestações atrasadas de um vencimento que deveria receber na capital enquanto ele trabalhava na colônia. Nesse requerimento, uma informação não corresponde ao indivíduo que vimos passar por Pernambuco: o documento diz que o oficial saiu de Pernambuco em novembro de 1786<sup>163</sup>, sendo que o Julião Alves que preparava aduelas na capitania duartina voltou para a corte em 1783. Mas, cremos que se trata do mesmo Julião Alves que estudamos aqui porque o Julião Alves do Pará serviu, antes, em Pernambuco e ficou encarregado da artilharia e trabalhando para atender as demandas do Arsenal do Exército<sup>164</sup>.

O desencontro de informações pode ser resultado do período histórico em questão. O requerimento de Julião Alves de Meneses data de 1815 e foi remetido para os governadores das capitâncias em 1818, isto é, após a chegada da corte portuguesa no Brasil e da invasão napoleônica em Portugal. A transferência dos órgãos e dos documentos pode ter causado problemas na verificação dos serviços do oficial. Na atestação, o escrivão da Intendência da Marinha da cidade do Pará precisava consultar as portarias e mais documentos que tratavam sobre os serviços do carpinteiro e restringiu-se à documentação emitida pelos governos daquela capitania<sup>165</sup>. A transferência da corte para o Brasil parece ter atrapalhado uma verificação mais ampla - como pedir nos órgãos da Secretaria da Marinha e Ultramar o histórico do oficial. Não

<sup>162</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 137, D. 10204. *op. cit.*

<sup>163</sup> AHU\_ACL CU\_013, Cx. 149, D. 11403. Disponível em: Projeto Resgate - Pará (1616-1833) - DocReader Web - Acesso em 2 de abril de 2025.

<sup>164</sup> *Idem.*

<sup>165</sup> O requerimento vinha com as atestações do escrivão da Intendência da Marinha do Pará e praticamente todas as consultas que conseguimos observar ele descreve que consultou suas fontes na “cidade do Pará”. Isso quer dizer que o escrivão só teve acesso ao documento que registrava a chegada de Julião Alves de Meneses, onde provavelmente acusa o percurso do carpinteiro em Pernambuco - caso contrário, o escrivão não poderia mencionar esse ocorrido. Nos parece, portanto, que o escrivão entendeu que Julião Alves foi enviado de Pernambuco para Lisboa e de Lisboa para o Pará no mesmo ano de 1786, para nós, diferentemente, parece que ele foi enviado de Pernambuco para Lisboa em 1783 e depois de três anos foi enviado ao Pará. Ainda que nos pareça que se trate do mesmo Julião Alves das aduelas de Piquiá Banana e Cabucú, não há uma nítida confirmação dessa hipótese.

parece coincidência que o atraso do pagamento da pensão, causa do requerimento, ocorreu precisamente entre janeiro e março de 1808<sup>166</sup>.

As atestações do requerimento de Julião Alves de Meneses contam um pouco da sua trajetória no Pará. Foi matriculado na ribeira daquela capitania em 4 de novembro de 1786 e seus serviços perduraram até setembro de 1788, quando voltou para Lisboa. Em 12 de março de 1791 é mandado de volta ao Pará, até que em setembro o general da capitania o manda para a vila de Portel.<sup>167</sup> O lugar e o ano nos quais Julião Alves foi mandado para o Pará são muito importantes. Em 1786 a nação Munduruku começou uma série de incursões no Pará, incluindo a vila de Portel, na tentativa de expulsar o colonizador branco da região e dar continuidade às guerras que tinham com um antigo inimigo: os Mura<sup>168</sup>. Foi durante esse período de beligerância Munduruku, que perdurou na década de 1790 e adentrou o começo do século XIX, que Julião Alves de Meneses trabalhou na produção de peças para artilharia e para navios de guerra nas fábricas de madeira do Pará a serviço do Arsenal.

É incerto dizer que Julião Alves de Meneses foi mandado ao Pará na intenção de ampliar a produção de material de guerra para os portugueses conseguirem lidar com os Munduruku, posto que havia também a produção de navios e carros de artilharia no reino, considerando as guerras napoleônicas em curso na Europa.

Entretanto, temos motivos para acreditar que armar o Pará foi um dos usos que o general fez dos serviços de Julião Alves de Meneses, posto que em 1791 ele foi mandado para Portel para trabalhar na fabricação de madeiras para barcos e para a casa de pólvora. Até que em 1792 voltou para Belém como mestre dos reparos de carros de artilharia, quando também trabalhou com reparos na fortaleza da cidade e voltou a produzir peças para os Arsenais de Lisboa, mas agora vinculados à indústria naval, e acumulou ainda mais funções enquanto produtor e reparador de materiais que fossem servir à marinha e ao exército português. Boa parte das funções acumuladas por Julião Alves de Meneses sugere que ele auxiliou mais no armamento da capitania que no abastecimento do Arsenal do Exército.

Após a morte de Julião Alves de Meneses, a disputa pela pensão que a família do carpinteiro deveria receber continuou, agora sob requerimento de sua irmã Maria Madalena de

---

<sup>166</sup> AHU\_ACL CU\_013, Cx. 149, D. 11470. Disponível em: Projeto Resgate - Pará (1616-1833) - DocReader Web - Acesso em 4 de abril de 2025.

<sup>167</sup> AHU\_ACL CU\_013, Cx. 149, D. 11403. *op. cit.*

<sup>168</sup> Veja-se a questão das guerras entre os Munduruku e os Mura, assim como sua relação com a colonização portuguesa na região amazônica, em: NOGUEIRA, Max Deulen Baraúna. **Guerras Indígenas na Região das Tupinambaranas: Mura x Munduruku (1768-1795).** 2020.127 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2020.

Jesus e já correndo pelo ano de 1821<sup>169</sup>. Apesar de Julião Alves de Meneses ter feito uma carreira no Pará, a sua primeira ida à capitania - 1786 até 1788 - não parece ter sido muito proveitosa. Em 1 de outubro de 1788, o governador do Pará, Martinho de Sousa e Albuquerque, fez uma pequena apreciação dos trabalhos de Julião Alves na capitania<sup>170</sup>. Apesar de ter tido boa relação com os empreiteiros do setor madeireiro local, os méritos do carpinteiro foram resumidos da seguinte forma: ele era diligente com o seu trabalho e conseguiu dinamizar a produção de aduelas. O governador também parecia satisfeito com a decisão da Secretaria da Marinha e Ultramar de recolher o carpinteiro de volta para Lisboa porque ele estaria sofrendo má influência de empreiteiros locais, dando sinais de que usaria seu posto oficial para se tornar empreiteiro de fábrica de madeiras - recebendo o soldo pela Coroa e vendendo madeira para particulares.

Diferentemente de Pernambuco, onde os trabalhos do carpinteiro do Arsenal foram fundamentais na reorganização do espaço, no Pará os estudos das matas e das árvores de Julião Alves de Meneses simplesmente não acresceram nada ao que já se conhecia no lugar. Talvez um fator que explique a diferença seja a maneira como os povos originários do Pará eram amplamente contratados nos trabalhos em madeira. O sistema produtivos dependia de seus conhecimentos de procura e derrubada de árvores, corte da madeira, construção de canoas, conhecimento sobre os caminhos dos rios e até mesmo preparo das peças dos engenhos de açúcar<sup>171</sup>.

Essa pequena abordagem que fizemos sobre a passagem de Julião Alves por Pernambuco e pelo Pará nos ajuda a pontuar algumas questões pertinentes sobre o trato madeireiro, a jurisdição da Coroa sobre as madeiras e o estudo das madeiras. Em primeiro lugar, e como já dissemos, fica bastante nítida a relação entre o estudo das madeiras e os locais nos quais Julião Alves foi alocado: em 1781 é mandado para Pernambuco atrás de Piquiá Banana para produção de aduelas e em 1786 é mandado para o Pará atrás de Piquiá do Pará, que segundo os estudos de 1780 eram próprios para pinas de rodas. Em segundo lugar, a Coroa portuguesa, por meio da sua Secretaria da Marinha e Ultramar, tentou sustentar a renovação militar do reino, na marinha e no exército, ampliando seu conhecimento sobre carpintaria, mas só pode fazê-lo

---

<sup>169</sup> AHU\_ACL CU\_013, Cx. 151, D. 11650. Disponível em: Projeto Resgate - Pará (1616-1833) - DocReader Web - Acesso em 4 de abril de 2025.

<sup>170</sup> AHU\_ACL CU\_013, Cx. 98, D. 7766. Disponível em: Projeto Resgate - Pará (1616-1833) - DocReader Web - Acesso em 4 de abril de 2025.

<sup>171</sup> A questão sobre os saberes indígenas e a participação dos povos originários da Amazônia na construção do espaço amazônico português, especialmente na região do baixo Amazonas, foram discutidos em: FREITAS, Márcia Cecília Flexa. **AS VIGAS DA CONQUISTA: UM ESTUDO SOBRE O PROCESSO PRODUTIVO DE MADEIRAS NO BAIXO AMAZONAS (SÉC. XVIII-XIX).** Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em História, Universidade de Brasília, 2024.

reconhecendo sua impotência em relação às florestas tropicais.

Essa impotência se mostrava no contraste entre uma abundância de recursos naturais e as dificuldades de se fazer uso prático desses recursos, gerando a impressão de que havia uma grande reserva de matéria-prima impossível de ser vertida em algo socialmente útil. Esse contraste é explicado por Laura de Mello e Souza quando demonstra o choque de realidade produzido pelo encontro da dimensão mítica com a dimensão trágica das causas edênicas da colonização de Minas Gerais<sup>172</sup>.

A dimensão mítica era um processo de edenização que misturava o conhecimento empírico com o imaginário de grandeza das mitologias clássicas e a promessa de prosperidade cristã, como se Deus tivesse abençoado a terra. O produto era uma imagem de perigo, de riqueza e de abundância. O perigo era a natureza estranha, mas poderia ser superado com conhecimento seguro de pessoas experimentadas com o local e que se habituassem com esses perigos. Dessa forma, esse ambiente novo e estranho deveria ser povoado, matéria de fácil alcance uma vez que a terra era abundante em riquezas de vários tipos, sempre divididas em duas partes: as mercadológicas, que serviam aos cofres da Coroa, e as de subsistência e de uso, que serviriam para a população que habitava o espaço.

A dimensão trágica apresentava-se em duas impossibilidades, a de enriquecimento e a de povoar a colônia. Era impossível enriquecer dada as dificuldades de ocupação de uma natureza tão hostil. E igualmente difícil era enriquecer penetrando predatoriamente no sertão, lugar de animalidade, conflito, perdição, perigo e desconhecimento. A dimensão trágica contradizia a dimensão mítica posto que a riqueza prometida se desvanecia em esforços inúteis, tanto de indivíduos buscando riquezas como da própria Coroa que via seus planos de ocupação e exploração territorial frustrados. Entre as riquezas naturais e a riqueza social estava o trabalho, e este era carente de conhecimento, tanto prático quanto acadêmico.

Nesse contexto, o estudo das madeiras figurou como uma forma de usar as renovações técnicas e tecnológicas do século XVIII para restringir as promessas e expectativas do pensamento mítico a um universo plausível, assim como evitou ou contornou os impasses trágicos. De forma geral, a organização da exploração madeireira sofreu com a constante percepção de que havia uma vastidão de florestas com árvores que serviriam para paus de todos os tipos e diversos usos enquanto as demandas da Coroa sempre sofriam algum impasse. Após o estudo das madeiras e o envio de Julião Alves para as colônias, uma geração de carpinteiros foi treinada para atender aos arsenais lusitanos em Pernambuco, enquanto o Pará dispôs de um

---

<sup>172</sup> Veja-se em: SOUZA, Laura de Mello e. **O Jardim das Hespérides**: Minas e as visões do mundo natural no século XVIII. 1<sup>a</sup> ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2022.

mestre carpinteiro para coordenar os trabalhos da sua ribeira, consagrando a execução de um dos objetivos da Secretaria da Marinha e Ultramar com o estudo das madeiras.

Mas o domínio da técnica não é capaz de sobrepor determinadas limitações materiais. O Piquiá Banana de Pernambuco foi descrito como uma árvore fácil de cortar, macia e, por isso, própria para os barris de pólvora - mais leve e moldável. De tal sorte, Julião Alves pode arranjar substitutos para o Piquiá Banana em Goiana e na Paraíba, o tal Cabucú, mas não pode encontrar substitutos para o Piquiá do Pará, que serviria para pinas de rodas dos carros de artilharia. O Piquiá do Pará, por sua vez, pode ser o Piquiá identificado por Maria de Freitas como Piquiá verdadeiro, árvore frutífera comum da Amazônia conhecido pela sua dureza e durabilidade<sup>173</sup>, o que poderia ser mais conveniente para segurar as rodas de um carro de campanha ou de artilharia, devido ao peso da carga. Porém, no lugar de resignar-se à impotência, ou depender dos serviços dos particulares, a administração colonial, neste caso a do governo da capitania de Pernambuco, teve de organizar o espaço de fornecimento madeireiro da Coroa, transformando arranjos temporários de pico de demandas em uma estrutura regular. Essa transformação, contudo, não ocorreu de maneira espontânea, mas se deu de forma lenta e gradual.

A lentidão do processo foi resultado de atritos entre o carpinteiro e os governadores do Pará e de Pernambuco. Tomando por exemplo o caso do Pará, o conflito entre o governador Martinho de Sousa e Albuquerque e Julião Alves de Meneses decorreu por motivos explicitados pelo próprio Martinho de Sousa, alegando que desconfiava de uma relação promíscua entre o carpinteiro e os empreiteiros locais.

No caso de Pernambuco, o governador José César de Meneses entrou em uma disputa com Julião Alves para definir quem era o responsável pelos danos às madeiras régias. Após 4 anos de estudos, desde 1778 até 1781, a primeira carga madeireira que deveria verter o acúmulo de conhecimentos técnicos e científicos em uma organização produtiva foi inteiramente destruída, de tal sorte a perda dessa carga não era apenas de árvores e de produtos, mas do tempo e recurso financeiro investidos no projeto. Diante do problema, José César de Meneses responsabilizou o carpinteiro por todos os problemas, no que Julião Alves reagiu e entrou em disputa com o governador de Pernambuco acusando-o, junto ao Juiz de Fora, de ter usado de métodos escusos para fazer-se a única voz a ser ouvida pela Coroa. O carpinteiro adaptou-se à região e encontrou seu refúgio na aprovação e proteção dos senhorios locais.

A instrução dos carpinteiros, a consolidação de uma área de fornecimento madeireiro na comarca das Alagoas e a exploração das matas de Goiana foram assuntos associados aos

---

<sup>173</sup> FREITAS, Márcia Cecília Flexa. **AS VIGAS DA CONQUISTA...** *op. cit.* p. 77

trabalhos de Julião Alves. Portanto, as antipatias entre José César de Meneses e Julião Alves retardaram o desenvolvimento da estrutura de produção madeireira para os Arsenais da Coroa portuguesa. Assim, se os estudos das madeiras forneceram ferramentas jurídicas para a Coroa reivindicar árvores nas terras dos senhorios da colônia, o atrito entre súditos empenhados no serviço real manteve o controle das florestas nas mãos dos mesmos senhores, posto que a organização da produção madeireira dependia do trabalho dos carpinteiros enviados pelo Arsenal do reino que, por sua vez, lidavam com as pressões dos generais encontrando refúgio ao lado dos senhorios locais.

### **2.3. Um administrador para os cortes de madeira na Paraíba: a chegada do alferes Antônio Manoel Prata**

Como se pode notar, apesar da Paraíba e do Jaraguá terem fornecido madeira de construção naval continuamente, os ofícios de Pernambuco na década de 1780 focaram na comarca das Alagoas e as poucas vezes que encontramos documentos referentes à formação de um porto tratava-se do Jaraguá. Consequentemente, é surpreendente que o segundo oficial de carpinteiros, agora mandado para confecção de peças navais, tenha sido designado para a capitania da Paraíba, segundo ordens passadas pela Secretaria da Marinha e Ultramar ao general de Pernambuco, Dom Tomás José de Melo, posto no governo da capitania no ano anterior, e relatadas em ofício do governador de 23 de junho de 1788<sup>174</sup>.

A Coroa não queria que o alferes apenas realizasse as remessas de madeiras para Portugal: “Ordena mais V.Ex.<sup>a</sup> q’ encarregue eu ao mesmo Alferes Antonio Manoel Prata o descobrimento de Madeiras próprias para Mastreação, não obstante o q’ referiu o Mestre da Ribeira desta Praça, de serem incapazes para aquele fim as q’ aqui há”<sup>175</sup>. Saliente-se que a dificuldade de encontrar madeiras para mastreação de navio nas florestas do Brasil fazia desse material um objeto de especial atenção<sup>176</sup>. A chegada de um carpinteiro vinculado à construção

<sup>174</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 164, D. 11728. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 4 de abril de 2024. As relações inclusas tratavam de encomendas de navios. Cada uma das relações era datada e especificada no ofício, uma era de 26 de abril de 1788 e a outra de 6 de junho do mesmo ano. Das madeiras necessárias, apenas uma pedia um tipo de árvore em específico, o vinhático.

<sup>175</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 164, D. 11728. *Idem.*

<sup>176</sup> O problema de madeiras para mastreação e os empecilhos que sua falta causava para a Coroa portuguesa fazer o melhor proveito possível das matas brasileiras foram bem discutidos por CABRAL, Diogo **O ‘BOSQUE DE MADEIRAS’...** *op. cit.* De um lado havia a dispersão das espécies de árvores nas florestas tropicais, formadas majoritariamente por angiospermas, que por sua variedade e grandes áreas de reprodução, em razão das sementes

naval pode estar relacionada ao restabelecimento da construção naval em Recife, ao que indica a encomenda real, em 1782, de uma corveta que deveria ser construída em Pernambuco.<sup>177</sup>

Ao receber as ordens da Secretaria, Dom Tomás se adiantou em fazer uso de sua jurisdição para planejar a administração do corte de madeira na Paraíba. A ideia era produzir uma emulação<sup>178</sup> entre Manoel Martins Beiriz, um empreiteiro particular da Paraíba, e o alferes Prata. Ademais, Dom Tomás arbitrou a Prata um soldo de “oitocentos réis por dia, e o aluguel da Cavalgadura, em que for, e voltar da Mata, por ser o mesmo que’ se deu ao homem que’ veio aqui escolher as Madeiras próprias para aduelas”.

A Secretaria da Marinha e Ultramar também encarregou Dom Tomás do registro dos lugares onde se achavam as melhores madeiras para as aduelas, tendo ele verificado as regiões próximas de Recife e da comarca das Alagoas, mas sem dar notícias sobre as qualidades que mandou buscar na Paraíba. A ideia do general era de cortar as aduelas da mesma forma que se comprava pau-brasil, convidando a quem quisesse cortá-las no mato para vendê-las ao Armazém na praça do Recife.<sup>179</sup> Dom Tomás queria manter um fornecimento de madeiras baseado na contratação de empreiteiros particulares alegando economia de gastos.

A ideia de Dom Tomás, contudo, parece incongruente com o que a Secretaria da Marinha e Ultramar vinha realizando em Pernambuco. Desde 1755 vimos uma contínua transformação do trato madeireiro e da reorganização do espaço de Pernambuco e Paraíba, mas a proposta de Dom Tomás foi realizar as demandas régias exatamente como eram antes de 1750. Não bastasse isso, os problemas fundamentais ainda não haviam sido superados. Em 12 de março de 1788, a quantidade de madeira de construção e a quantidade de pau-brasil eram excessivos para a capacidade de carga das naus reais que aportavam no Recife e os negociantes não poderiam fazer embarcar as madeiras porque isso prejudicaria os produtores de gêneros de

---

carregadas por animais que se alimentam dos frutos, tornava difícil encontrar as espécies próprias para construção civil e militar. Por outro lado, havia o agravante de crescerem curvas, o que impossibilitava a confecção de mastros - uma peça reta e comprida. Shawn Miller também falou sobre as dificuldades de se encontrar madeiras para mastros, especialmente quando se tratava do Pau d’Óleo que costumava se falar em Pernambuco que servia para mastros, não pela dificuldade de o achar, mas porque se sua forma permitia a feitura de mastros, sua altura não favorecia navios de grande porte. Não obstante, essa árvore tem uma madeira pesada e pouco flexível, além de que muitas delas se perdião antes mesmo de serem usadas, porque seu óleo tinha funções medicinais aproveitadas pelos povos originários e pela população local - deixando a árvore repleta de furos. Veja-se em MILLER, Shawn. *Fruitless Trees... op. cit.*

<sup>177</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 144, D. 10571. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 27 de março de 2025

<sup>178</sup> “especie de ciume, ou inveja, que excita algum a querer igualar-se com outrem, ou avantajar-se delle em alguma parte, e coisa louvável.” SILVA, Antônio de Morais (1755-1824) BLUTEAU, Raphael (1638-1734).

**Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e acrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro (Volume 1: A - K).** Lisboa : Na Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789. 2 vol., Vol. 1. p. 482.

<sup>179</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 162, D. 11635. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 7 de fevereiro de 2024.

exportação de Pernambuco - que não teriam navios para escoar as suas mercadorias<sup>180</sup>. Esses eram os mesmos problemas que ocorreram no governo de Lobo da Silva entre 1756 e 1763<sup>181</sup>.

Ante o planejamento da administração dos cortes do general, o carpinteiro do Arsenal, em 13 de julho de 1788, falou da sua insatisfação com o soldo arbitrado por Dom Tomás. Dom Tomás arbitrou o salário de Prata com base no que era pago a Julião Alves, 800 réis diários, por isso, Prata comparou a quantidade de trabalho que estava encarregado com os trabalhos de Julião Alves. A respeito da insistente economia de custos do governador de Pernambuco, Antônio Manoel Prata argumentou: “que importa serem baratos sendo o seu préstimo de pouca utilidade, vindo a importarem duplicada despesa do que as madeiras configuradas”.<sup>182</sup> O carpinteiro, descreveu a diferença técnica entre o seu trabalho e o dos demais carpinteiros da seguinte forma: os cortes “atuais tem sido feitos por um tosco mecanismo, e aos q.e agora se vão executar são projetivos”. Seria essa qualificação técnica a justificativa de Antônio Manoel Prata para o seu desejo por um aumento de soldo. Enquanto Julião Alves teria produzido apenas aduelas - e sabemos que a história é maior que isso -, Prata falava de seu trabalho: “V. Ex.<sup>a</sup> não foi isto só q. se dignou incumbir-me, foi sim de toda a madeira em geral, tanto da construção, como da mastreação, e de todo o suprim.to do Real Arsenal do Exército”.<sup>183</sup>

Se Antônio Manoel Prata considerava sua técnica excessivamente meritória, Dom Tomás a considerava um empecilho. No dia 19 de Agosto de 1788, Dom Tomás enviou para a Secretaria da Marinha e Ultramar sua consternação e reclamava dos jogos de peças para cortar madeira desenhados por Prata e produzidos às custas da Provedoria de Pernambuco. Dos desenhos se fez três jogos que custaram 115\$040rs. Também houve um adiantamento de 200 mil réis que Prata dizia serem para a operação dos cortes na Paraíba. Em suma, o alferes acabara de chegar e já havia gastado 315\$040rs, ao passo que Beiriz sempre executou os cortes e “a quem nunca se deram ferramentas”<sup>184</sup>.

Parece ficar cada vez mais clara a natureza da divergência entre os argumentos de Prata e de Dom Tomás: o general tentava mostrar serviço nos cortes diminuindo os custos de compra, enquanto Antônio Manoel Prata queria apresentar a qualidade do seu serviço na produção técnica das peças e ser recompensado com um soldo maior.

<sup>180</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 162, D. 11636. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 8 de fevereiro de 2024.

<sup>181</sup> A questão foi discutida no capítulo anterior.

<sup>182</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 164, D. 11740. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - acesso em 19 de novembro de 2023.

<sup>183</sup> *Idem*.

<sup>184</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 165, D. 11755. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 02 de abril de 2024.

Em ofício de 18 de setembro de 1788, Dom Tomás apresentou toda sua insatisfação com o trabalho de Antônio Manoel Prata, porque o alferes procedia de forma irregular e contradizendo o planejamento que foi dado a ele. Dentre as ações que deturparam as ordens que emanavam do governo do general estava o fato de Prata recrutar um oficial do porto do Recife como contra-mestre - a quem Dom Tomás referiu como mal oficial - e um carpinteiro da Paraíba como ajudante, sendo que o alferes deveria trabalhar sozinho. Por outro lado, o general parecia contente com os trabalhos de Martins Beiriz, que já havia solicitado dois barcos para buscar as madeiras já cortadas.<sup>185</sup>

Dom Tomás anexou ao ofício algumas correspondências trocadas entre ele e o administrador dos cortes, correspondências que permitem observar a maneira como o alferes prosseguiu com a execução do projeto. Pela carta de Prata, de 22 de Agosto de 1788, logo que o administrador dos cortes chegou na Paraíba mandou entregar ao Provedor a Carta de Ordens da Junta da Fazenda Real para conseguir um cavalo e ir examinar as matas, porém Prata se recolheu na mata de Camaratuba, seguindo informações dadas pelo seu concorrente, Beiriz<sup>186</sup>. O alferes também informou que enviou seu contra-mestre, João Lourenço Franqueira, e um carpinteiro da Paraíba, Jozé Cardozo, para as matas de Baía da Traição ensinar a Manoel Martins Beiriz alguns princípios de como trabalhar com as formas projetivas para ele ir cortar na mata de Mamanguape “onde ele tem muita madeira lavrada do anno passado”<sup>187</sup>. Veja-se que Dom Tomás louvou as duas barcas de madeira enviadas por Beiriz, mas no contrapé das denúncias contra Prata consta a informação que Beiriz já tinha madeira pronta de trabalho realizado no ano anterior. Isso demonstra que Dom Tomás preparou uma competição que já possuía um resultado pré-definido, a excepcionalidade de Beiriz contra a ineficiência de Prata: as cartas estavam marcadas.

Ainda na carta de 22 de agosto, Prata falou da impossibilidade de ir até a cidade pegar os 200 mil réis que precisava para os trabalhos semanais por causa da distância que tem com a mata de Camaratuba. Segundo Prata, a necessidade dos ditos 200 mil réis era para o adiantamento dos carros de boi e dos carpinteiros, pois todos só aceitavam o trabalho madeireiro com verba adiantada<sup>188</sup>. Por fim, Prata mencionou a construção de uma ponte em Camaratuba e instruiu os seus ajudantes a estudar se a construção era conveniente. No caso da decisão de construir a ponte deveriam contratar apenas 2 carpinteiros e oito curveiros “e todos os mais

<sup>185</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 165, D. 11775. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 11 de abril de 2024.

<sup>186</sup> *Idem.*

<sup>187</sup> *Idem.*

<sup>188</sup> *Idem.*

empregados neste ministério serão Índios, por serem os jornais mais acomodados”<sup>189</sup>.

Na sua resposta de 27 de Agosto de 1788, D. Tomás fez uma série de reclamações em que acusou Prata de não agir em acordo com as resoluções. Mas, fundamentalmente, o que chama a atenção é que Dom Tomás enfatizava a falta de jurisdição de Prata. No caso de mandar construir uma ponte em Camaratuba “não tem o referido encarregado dos Cortes, Antonio Manoel Prata, jurisdição para a mandar fazer”<sup>190</sup>. A crítica do general indica que a gerência das matas por um administrador vinculado diretamente às ordens da Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar confrontava alguns poderes de jurisdição do governo de Pernambuco sobre as matas da Paraíba.

Por fim, as últimas duas cartas - uma do alferes Prata e outra do general Dom Tomás - abriram a discussão para um outro problema: que tipos de madeira cortar para fazer mastro e quais matas fornecem a matéria-prima necessária. As informações do alferes Prata eram datadas de 10 de setembro de 1788 e atualizavam o general do procedimento sobre os trabalhos nas matas. Desse primeiro exame, o alferes definiu a condição florestal da Paraíba da seguinte forma: “pois atesto a V.Ex.<sup>a</sup> que todas as Matas desta Capitania estão reduzidas a tão deplorável estado que não há mais que cortar”.

Antônio Manoel Prata forneceu algumas informações sobre a mão- de-obra necessária para seu trabalho. Foram recrutados 20 oficiais de machado, 9 curveiros e 4 abridores de picadas. Como suprimento, Prata informou ter adiantado 13 bois e 20 alqueires de farinha. Dos 13 bois que comprou, 5 eram para alimentação semanal dos trabalhadores da oficina, um total de 34 pessoas, contando o próprio Prata. Quanto a relação das madeiras para fechar o relatório, poucos são os exemplares relatados. Da procura que a Coroa encarregou o administrador - madeira para mastros - só registrou a existência de “Sepucairana”. As demais madeiras eram: “Sucupira”, “Peroba”, “Pau d’Arco”, “Gitahi” e algo difícil de ler e que parece ser “Pau Cri”, mas talvez seja outra coisa.

A resposta de Dom Tomás veio 6 dias após a última correspondência de Prata. Na carta de Dom Tomás pode-se perceber sua desconfiança, já que muitas vezes insinua, quando não acusa, que Manoel Prata estava repassando informações duvidosas ou mesmo falsas. Por exemplo, quanto ao gasto que Prata fez comprando bois para consumo dos trabalhadores, o general afirmou que esse cálculo “não é verossímil”, e mandou devolver a courama para o fornecedor ou pagar seu valor em dinheiro, posto que servia para o pagamento do subsídio das

---

<sup>189</sup> *Idem.*

<sup>190</sup> *Idem.*

carnes.

Na sequência, Dom Tomás resolveu discutir os inconvenientes que Prata reportava no que se refere a buscar o dinheiro na Provedoria e os custos que tinha com transporte. Como forma de resolver a questão, o general de Pernambuco disse que iria fornecer a Prata, pela Provedoria, 3\$500 réis para que o alferes fosse prestar contas na cidade uma vez no mês. Somesse a isso que, para facilitar a recepção dos 200 mil réis que se usava para pagar a mão-de-obra, a Provedoria iria entregar o dinheiro a Prata na Baía da Traição ou na mata. Esse pagamento seria feito a cada 10 dias e somavam 600 mil réis por mês. Por último, Dom Tomás fala das madeiras para mastros e diz que o alferes deveria enviar amostras da dita Sepucairana em toros para que o Arsenal Real fizesse os testes para estabelecer se ela teria serventia para mastreação. E encerrou-se a sequência de cartas.

Ao descrevermos o embate registrado pelo general podemos perceber diversos fatores. Primeiro, o excesso de custos que o trabalho madeireiro representou para a folha de pagamentos da Provedoria da Fazenda, custando não apenas o trabalho, mas também a alimentação. Segundo, Dom Tomás fazia esforço contínuo para fazer sua autoridade prevalecer sobre Manoel Prata e demarcava o que entendia como limite da jurisdição do oficial carpinteiro. Terceiro, Manoel Prata não só ignorou as ordens de Dom Tomás como também acusou que não havia potencial de construção naval na Paraíba, o que não corresponde aos 30 anos que antecederam sua chegada. Esses três fatores são importantes para compreendermos a política florestal que se consolidou posteriormente.

O assunto das madeiras retorna em 3 de novembro de 1788, quando Dom Tomás enviou um ofício para a Secretaria da Marinha e Ultramar tratando de vários assuntos, mas o assunto principal era atualizar a Coroa e dar mais informações sobre madeiras próprias para mastros.<sup>191</sup> O documento contém, em anexo, as inspeções que os capitães-mores de Pernambuco fizeram das matas da capitania. Os relatos se referem às matas presentes na Vila do Recife, Cidade de Olinda, Vila de Igaraçu, Vila de Porto Calvo, Vila das Alagoas, Vila de Sirinhaém e Vila de Penedo.

O anexo com a identificação de número “9” era uma ordem de 23 de setembro de 1788 de D. Tomás para os corregedores de Pernambuco e da Paraíba, ou seja, a ordem dada aos corregedores ocorreu 7 dias após a última reprimenda contra Manoel Prata. Na ordem, o general nomeou os três ouvidores sob sua jurisdição - dois de Pernambuco e um da comarca da Paraíba, que englobava a capitania do Rio Grande - para fazerem o exame das matas de suas comarcas

---

<sup>191</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 165, D. 11800. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 11 de abril de 2024.

e acharem madeiras que servissem para mastros. Tratava-se da criação do cargo de Inspetor das Matas e fica clara a íntima relação entre esses cargos e a disputa de jurisdição entre o general e o administrador no alerta dado aos ouvidores:

Previno a v.m.ce contra as informações de todos os que passam aí por inteligentes no conhecimento das Madeiras, próprias para Mastros, por q' tendo espalhado uma cega preocupação, e crassissima ignorância, e preguiça, que ela se não acha nestas Capitanias, todos acreditam esta voz vaga, e mentirosa, e deixam de trabalhar constantemente na descoberta de um Pau, de que o Reino tiraria um avultadíssimo interesse.<sup>192</sup>

Os adjetivos utilizados combinam-se com o fato de que os relatos dos capitães de Pernambuco foram muito elogiados pelo general, ou seja, apenas os relatos do administrador dos cortes da Paraíba - Antônio Manoel Prata - poderiam ser o alvo das ofensas. O Inspetor das Matas da Paraíba, que seria agora o ouvidor da comarca homônima, foi colocado no cargo para exercer controle sobre os trabalhos de Prata, de sorte que o inspetor acabava por inspecionar precisamente as atividades do administrador dos cortes.

A afirmação acima ficará mais clara com o ofício de 15 de Abril de 1789, em que Dom Tomás comemorou a aprovação das providências relativas aos cortes pela Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar. Com isso, Dom Tomás discutiu as atribuições dos conservadores das matas falando que os corregedores de Pernambuco e Paraíba deveriam executar o edital de 18 de março de 1789: “em que se proíbem os Cortes de madeiras de construção que puderem servir para Embarcações de Guerra, as quais da publicação dele em diante ficarão sendo defesas, e reservadas inteira.te para o Real Serviço, e que para bem do mesmo os nomeava como conservadores de todas as Mattas da sua Comarca”<sup>193</sup>. Dessa sorte, encontramos os ouvidores como conservadores das matas que eles inspecionavam, porém, esse trabalho assumia algumas responsabilidades próprias da administração de Manoel Prata - a escolha das matas e do método de trabalhar sobre elas. Ou seja, após a fiscalização dos trabalhos de Antônio Manoel Prata, o general restringiu as ações do alferes.

Ainda no ofício, Dom Tomás falava das terras devolutas, que por costume eram distribuídas como sesmarias para benefício da agricultura. Contudo, não distribuiu as terras porque, segundo dizia, “muitos só as pretendiam para se aproveitar das matas” e, por isso, só

---

<sup>192</sup> *Idem.* grifos nossos.

<sup>193</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 169, D. 11927. Disponível em : Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web (bn.br) - acesso em 19 de novembro de 2023.

passaria as terras a quem assinasse um termo de compromisso para não “abaterem pau algum que pudessem servir para as Fragatas ou Naos da Marinha Real; e agora fiquei com a maior satisfação de ver aprovada esta minha providência pela referida proibição dos cortes de madeiras de maior grandeza para particulares”.

Parece ter ficado evidente que a Inspetoria foi elaborada de forma a restringir a ação do alferes. Mas essa atividade de fiscalização não era apenas o produto de uma lei que emanava da metrópole<sup>194</sup>, e no lugar de simplesmente reafirmar o poder da Coroa, elementos próprios da localidade, das regiões de Paraíba e de Pernambuco, emergiram. O ofício de Dom Tomás permite ver que, em decorrência dos impasses administrativos, senhores de terra da região procuravam se aproveitar das matas. Apesar de não informar nada sobre a forma pela qual eles tirariam esse proveito, é provável que haja uma relação com o empréstimo de carros de boi e o arrendamento da terra para corte de madeira, posto que parte dos 600 mil réis que Prata adiantava mensalmente era destinado ao custo de alugar os bois, o que era embolsado pelos senhorios locais.

Quanto ao edital que proibia o corte de madeiras, de 18 de março de 1789, estava em anexo ao ofício uma cópia. O edital estabelecia a preservação das madeiras de construção capazes de produzir naus de guerra de 20 peças até as maiores, seja para as embarcações que já estavam em construção seja para o estoque de peças que serviria para construções futuras, o que significava que estava proibido o corte de madeiras reais em geral<sup>195</sup>. Os cortes foram proibidos a particulares nas matas de Rio Grande, Paraíba, Goiana, Ipojuca, Sirinhaém e Alagoas.

<sup>194</sup> “Considero importante examinar com detalhe o regulamento de Leiria, pois foi sob a mesma ótica que Portugal conduziu a política florestal no Brasil. Os principais elementos da administração florestal de Leiria, estabelecidos em Regulamento de 17 de março de 1790, foram utilizados no Brasil: o controle da oferta de madeira feito diretamente pelo Estado, atendendo primeiro a sua demanda, depois a indústria e a população local; o monopólio da produção; o rígido controle através de um intrincado sistema de fiscalização e de retroalimentação com determinações detalhistas de obrigações. Todo o aparato legal e policial instituído visava conseguir implementar estas metas. É importante enfatizar que o modelo de Leiria representou o paradigma da política florestal portuguesa e como tal foi fundamental na configuração da política florestal no Brasil colônia.”. CASTRO, Carlos Ferreira de Abreu. **Gestão Florestal no Brasil Colônia**. Tese (Doutorado). Universidade de Brasília - Centro de Desenvolvimento Sustentável, 2001, p. 124. Ressalte-se aqui que não discordamos dos elementos centrais da sua tese, posto que mesmo a Inspetoria proposta por Dom Tomás estava prevista no universo legislativo português investigado por Castro. Salientamos apenas que essa execução não foi linear: Coroa-governo-inspetor-administrador. Foi, na verdade, produto de uma série de conflitos administrativos, nas quais o salto inicial foi promovido pela Secretaria da Marinha e Ultramar com a nomeação de Prata como administrador dos cortes, mas cujo desenvolvimento e enraizamento nos territórios coloniais dependeu de arranjos locais entre governadores (Pernambuco e Paraíba), ouvidor e capitães-mores de ordenanças, um arranjo clivado de conflitos que produziram brechas para infiltração de diversos interesses. Portanto, se esses interesses opunham-se ao projeto régio - aumentando custos e atrasando alguns trabalhos - , também o realizavam, mas, como se viu nos gastos da fazenda (600 mil réis de mão-de-obra sem contar os fretes), esse arranjo tinha um custo e um prejuízo.

<sup>195</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 169, D. 11927. *op. cit.*

Por fim, o general dizia que os cortes de Prata eram muito caros quando comparados aos de Beiriz e por isso o mandaria de volta para o reino. Dessa forma, o governo de Pernambuco livrava-se de um administrador dos cortes, mantendo uma Inspetoria que atuaria como elemento de fiscalização e preservação das matas enquanto o fornecimento das madeiras seria operado por um empreiteiro particular. Ademais, os ouvidores fiscalizavam as matas e nomeavam guardas para preservação das florestas. Cumpriam-se todas as ordens régias em toda área de atuação do general ao mesmo tempo que se expulsava aquela “voz vaga e mentirosa” do Manoel Prata.

Em ofício de 28 de abril de 1789, Dom Tomás afirmava ter recebido uma ordem que respondia ao pedido de mandar Antônio Manoel Prata de volta ao reino. E tais eram os interesses da Coroa em realizar por conta própria os cortes de madeira:

tendo V.Ex.<sup>a</sup> a bondade de ponderar que os cortes feitos por conta da Real Fazenda tem a grande vantagem de se não fazer neles desperdício algum de madeiras, cortando-se somente as árvores de que se tira o que é necessária, e aproveitando-se o resto das mesmas árvores em outras peças, que também na Ribeira das Naus são úteis, e necessárias; e que pelo contrário um Fabricante que corta a madeira por sua conta, abate as árvores que lhe parece, com o pretexto do Real Serviço, vende toda madeira que lhe querem comprar, e com este fim faz huma destruição nas matas, que virá a sentir-se brevemente, se não se atalhar a tempo.<sup>196</sup>

Apenas treze dias depois das reclamações anteriores, o general via a expulsão de Prata das capitâncias de Pernambuco e Paraíba desaparecer do horizonte. Em sequência, o general-governador de Pernambuco tenta explicar suas ações: “Quanto aos cortes feitos por conta da Real Fazenda, ou de um particular; o que eu propus a V.Ex.<sup>a</sup> não era geral, porém restrito a Antonio Manoel Prata e Manoel Martins Beiriz...”<sup>197</sup>. Isto é, a Secretaria deixou clara a vontade de estabelecer uma administração dos cortes, mas o problema de Dom Tomás não era, segundo dizia, com a administração e sim com Antônio Manoel Prata em específico.

Sem recursos para opor-se à decisão da Secretaria, o general ponderou as suas reclamações contra o alferes porque “continuando Antonio Manoel Prata o corte por mais tempo do que eu lhe ordenei, ainda faltam chegar a esta Praça duas Barcadas de madeiras que me disse estão cortadas...”<sup>198</sup>. Contudo, se os cortes de Prata saíssem caros demais quando comparados

<sup>196</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 169, D. 11940. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 08 de abril de 2024.

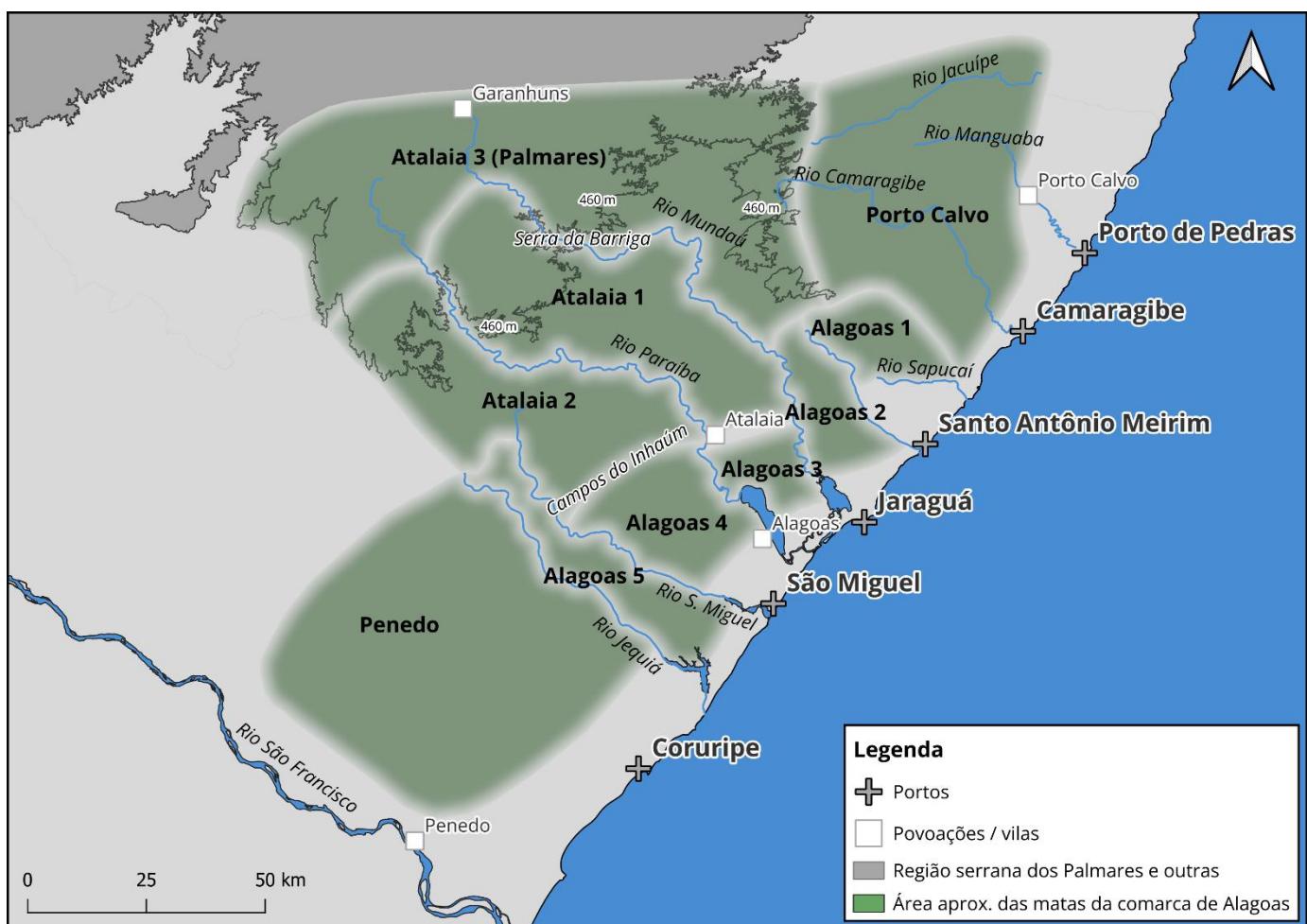
<sup>197</sup> *Idem*.

<sup>198</sup> *Idem*.

a Beiriz, Dom Tomás avisou que iria suspendê-los absolutamente.

Por fim, o capitão-general da Bahia estava mandando cortar madeiras nas Alagoas para a construção de uma fragata Real evidenciando que os espaços de trabalho estavam cada vez mais divididos e sobrecarregados: em Pernambuco, na comarca de Alagoas, havia uma extração madeireira de construção naval vinculada à Bahia<sup>199</sup> junto a uma produção paralela de aduelas, enquanto a Paraíba mantinha algum abastecimento de madeira para a construção de navios mercantes em Recife e para a construção de navios de guerra para Lisboa. A atuação dos carpinteiros, as demandas da Secretaria da Marinha e Ultramar e as decisões dos generais de Pernambuco, entre uma disputa e outra, produziram um conhecimento das matas de Alagoas que tentamos reproduzir visualmente a seguir.

**Figura 1 – Mapa das matas combinadas com os portos da Comarca da Alagoas**



<sup>199</sup> A questão já foi discutida por Amaral Lapa. Veja-se em: LAPA, José Roberto Amaral. **A Bahia na Carreira da Índia**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1968.; LAPA, J. R. Amaral. **Economia Colonial**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1973.

Cartografia elaborada pelo autor e Marcelo Igor de Oliveira por meio do software Qgis. Data 28/07/2025. Documentação consultada: AHU\_ACL CU\_015, Cx. 165, D. 11800.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 169, D. 11927.

O mapa tenta evidenciar dois fatores que a documentação nos fornece: a disponibilidade de recursos florestais à serviço do Recife e da Bahia, enquanto Alagoas figurasse como componente periférico e complementar dessas estruturas econômicas, e a centralidade que o porto de Jaraguá passou a desenvolver na região após a incorporação do trato madeireiro à administração colonial.

Praticamente todo território litorâneo que antecede a serra dos Palmares estava repleto de vegetação. Entretanto, não se pode evitar de perceber os elementos sociais presentes. A distância que se verifica entre as matas e a costa, quando é comentada pelos autores dos documentos, é demarcada pela presença de engenhos de açúcar, iniciando por suas “cabeças”. Por isso, para o caso das Alagoas, a exploração madeireira apresentava um grande espaço de expansão da fronteira agrícola, mas isto não significaria uso indiscriminado, tanto pelo fato de a Coroa portuguesa não o desejar, como pelo fato de que o senhorio local também precisava dispor desses recursos.

Não menos importante, o porto de Jaraguá passou a concentrar todo o escoamento litorâneo das unidades econômicas vizinhas. A partir da estrutura política de Pernambuco a Coroa portuguesa tentou usar da centralidade do Recife como mecanismo de acessar sua periferia. A chegada de Antônio Manoel Prata na Paraíba consolidou, portanto, uma divisão espacial do trabalho lentamente construída desde 1755. Resta, porém, discutirmos se o trabalho do construtor de madeiras da Paraíba alterou o quadro da produção madeireira local como fizera Julião Alves. Optamos por discutir a primeira remessa da extração madeireira de Prata.

Consultamos aqui uma relação de cortes realizada posteriormente à 2 de dezembro de 1788, na Paraíba. Encontra-se na relação uma marca “R,B,a” que - segundo o próprio documento discriminava - se referia a madeiras que vinham da comarca de Alagoas remetidas pelo seu respectivo ouvidor. Considerando que as peças estavam sendo embarcadas no Paquete Nossa Senhora do Carmo e São José, é provável que a carga de Alagoas estivesse a bordo do navio antes do mesmo chegar na Paraíba.

Comparando a carga reportada, temos que o total de peças para construção de navio foram de 116, sendo 46 da marca “RBa”, do ouvidor de Alagoas, e 70 da marca “RFP”, produzidas na Paraíba, provavelmente por Beiriz. Logo abaixo dessa soma indica-se que

estavam embarcados 50 liames para embarcações pequenas com a marca “R”, sem especificar o construtor. E na sequência existem mais 900 aduelas e 23 pinas de Sucupira para rodas de carretos, todas produzidas por Manoel Prata.<sup>200</sup> Apesar de não representar um aumento de produção madeireira, fica clara a diversificação de materiais - paus de construção, aduelas e pinas de carros. Não era comum ver aduelas saindo da Paraíba, geralmente saíam de Pernambuco, mais especificamente da vila de Goiana e da comarca das Alagoas. Assim como as pinas de Sucupira, que na passagem de Julião Alves não se encontraram pinas capazes de substituir o Piquiá do Pará. Portanto, fica claro que Antônio Manoel Prata ampliou o conhecimento de carpintaria na capitania da Paraíba e o conhecimento das matas da região que atendessem às demandas dos arsenais portugueses.

Dom Tomás denunciou Antônio Manoel Prata por dois anos com reclamações sobre irregularidades, abuso de jurisdição e até de preguiça e mentira, mas, por fim, os trabalhos de Manoel Prata foram reconhecidos pela Secretaria da Marinha e Ultramar e lhe garantiram uma promoção para capitão agregado ao regimento de Granadeiros do qual antes era alferes, em novembro de 1790<sup>201</sup>. Encontramos, assim, o processo no qual Antônio Manoel Prata pediu a sua promoção<sup>202</sup>, e ele fornece mais informações sobre os seus trabalhos. Esse documento contém algumas cartas de Antônio Manoel Prata encaminhadas para o marechal-de-campo Bartolomeu da Costa. Consultando o dicionário coeve sabemos que “Hoje o Marechal de campo é inferior ao Tenente-General, e comanda em falta deles, e dos Generais”<sup>203</sup>.

A primeira correspondência de Prata para o marechal-de-campo Bartolomeu da Costa data de 15 de janeiro de 1790. Dentre as informações fornecidas, destaca-se o método de Prata: “destruindo mau método de derrubar as árvores cinco palmos a superfície da terra, mandando primeiram.te arrancar...”<sup>204</sup>, o que rendia de 8 a 10 palmos a mais de comprimento. Em sequência, Prata relatou que juntando as duas remessas de madeira ele foi responsável por “856 paus de Construção, fora taboados, remos liames, e mastaréus de Embiriba”, e que o outro mestre só teria produzido 379 peças. Agora temos um relato de excepcionalidade de produção.

<sup>200</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 30, D. 2202. Disponível em Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 11 de julho de 2024.

<sup>201</sup> “À Vista daquele bom serviço do Construtor Prata, e Lembrando-me da respeitável ordem de V.Ex.<sup>a</sup>, de que era necessário premiá-lo, merecendo-o ele, lhe mandei passar patente de Cap.<sup>am</sup> Agregado ao de Granadeiros do mesmo Terço Auxiliar em que era Alferes.” AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 174. D. 12255. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - acesso em 2 de maio de 2024.

<sup>202</sup> AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 174, D. 12220. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 11 de abril de 2024.

<sup>203</sup> SILVA, Antônio de Moraes e BLUTEAU, Rafael *Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e accrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro (Volume 2: L - Z)*. Lisboa : Na Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789, 2 v., v. 2, p. 59.

<sup>204</sup> AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 174, D. 12220. *op. cit.*

A quantidade de madeira produzida por Manoel Prata nos seis meses entre fins de 1789 e começo de 1790 era equivalente, muitas vezes, às remessas de madeiras de dois ou três anos de trabalho. Podemos relembrar um caso em que o governador José César de Meneses mandou buscar parte da produção de três anos parada no Jaraguá e as remessas eram bem menores que essa única produção de Manoel Prata<sup>205</sup>. Se somarmos as 379 peças de Beiriz, o total de madeira de construção naval seria de 1.235 peças, que comparadas à tabela número 6 - que cobre o envio de madeiras entre os anos de 1779 e 1783 - equivalem a 31,92% do total. Em agosto de 1791, a produção de madeiras de Antônio Manoel Prata - contabilizada desde o ano anterior - foi de 1251 paus de construção, além de 329 liames, e isso sem contar com a produção de Manoel Martins Beiriz<sup>206</sup>. Fica nítido que a Paraíba passou a ter uma capacidade de produção madeireira ampliada.

No processo, o administrador dos cortes também discutiu os gastos dos fretes para Pernambuco, dizendo que o custo para embarcar a madeira em uma sumaca era de 600 mil réis e a soma de transportar a madeira até o navio real ficava em torno de 3 mil cruzados, ou 1:200\$000 réis. Por essa razão, e para que Bartolomeu da Costa verificasse, Manoel Prata sugeria que os navios reais deveriam ir buscar a madeira diretamente na Paraíba. Mesmo quando a conta do cesteamento de um Paquete na Paraíba foi de 860 mil réis, fazendo pouca diferença em relação aos fretes que se pagava para levar a madeira a Pernambuco, Prata comentou: “por onde mostra que estas Embarcações pequenas não fazem conta a economia da Real Fazenda por serem de pouca carga...”. Portanto, a proposta de Prata não era voltar a fazer os fretes para enviar a madeira até Pernambuco, mas enviar embarcações maiores para a Paraíba.

Em carta de 17 de janeiro de 1790 o alferes começou exaltando o seu próprio trabalho, falando de como este “continente” não conhecia trabalho tão bem feito antes de sua chegada e que ele, para além do bom trabalho, usava o Estado “aperfeiçoando um grande número de Carpinteiros brutos, pondo-os tão hábeis quanto os melhores q’ trabalham na Ribeira das Naus”. Manoel Prata, à semelhança de Julião Alves, foi dessa forma responsável por um processo de treinamento dos carpinteiros da Paraíba.

Quanto a mastreação de navios, contudo, Prata lamentou que “nada posso obrar a este respeito, assim como p<sup>a</sup> as madeiras do Arsenal do Exército”. Dizia que suas ações estavam limitadas porque seria castigado caso se afastasse dos trabalhos que se destinavam a execução das ordens das relações de pedidos de madeiras que vinham da Secretaria da Marinha e

---

<sup>205</sup> Foi abordado ainda neste capítulo ao falarmos da passagem de Julião Alves por Pernambuco.

<sup>206</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 178, D. 12439. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 14 de abril de 2025.

Ultramar. Então, para conseguir remeter os mastros de “Sepucairana” e “Gororoba” para a Ribeira das Naus em Lisboa, Prata dizia que sabia que a charrua Providência estava para ser comprada pela Coroa e pedia que ela viesse diretamente para a Paraíba.

Prata voltou a mostrar seu descontentamento com a Inspetoria na carta de 20 de agosto, do mesmo Processo de 1790, onde dizia

me devo queixar a VS.<sup>a</sup> da injustiça do meu gov.<sup>º</sup> mandar incumbir ao Corregedor desta Comarca da Carga do Paquete quando por justiça me pertencia, e não a outro, VS.<sup>a</sup> não ignora que não tenho dado motivos, nem tão pouco desmerecido para que o Gov.or me fizesse semelhantes desfeitas, assim como devo também dizer a VS.<sup>a</sup> que a S. Mag. ordenar continuaçao dos barcos virem carregar na Paraíba, que é de grande prejuízo a demora da sua carga estar-se a espera a cada passo de ordens de Per.co hé inegavel que estas devem vir em direitura ao Gov.or da Paraíba para este dar todo o auxílio, adjutório, que com toda a facilde se pode carregar em quinze dias.<sup>207</sup>

O carpinteiro tentou influenciar Bartolomeu da Costa a convencer a Secretaria da Marinha e Ultramar a retirar a jurisdição do ouvidor da Paraíba sobre a administração dos cortes e dizia que as operações seriam mais baratas se o carregamento fosse feito na Paraíba, sem parada em Pernambuco. A administração dos cortes operada por Antônio Manoel Prata trabalhava para fazer da jurisdição dos cortes operados na Paraíba um objeto do governo da mesma capitania, opondo-se às decisões encabeçadas pelo governo de Pernambuco.

No que concerne ao desfecho da passagem de Antônio Manoel Prata, sabemos que, por volta de 1800, ganhou nova promoção, de tenente para capitão do terço de Olinda<sup>208</sup>. Continuou trabalhando com corte de pau-brasil e tentou fazer novas descobertas sobre madeira de tinturaria porque as matas onde trabalhava estavam carentes de pau-brasil<sup>209</sup>. Apesar de ter continuado seus trabalhos, havia sido demitido da posição de administrador dos cortes de madeira da Paraíba em 1800, razão para fazer um requerimento, com apoio dos oficiais da câmara de Goiana, em 1806, para se tornar sargento-mor de cavalaria miliciana e ficar responsável pela inspeção das matas locais e renovação do pau-brasil, o que o ajudaria a manter uma renda

<sup>207</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 174, D. 12220. *op. cit.*

<sup>208</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 218, D. 14776. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 11 de abril de 2025.

<sup>209</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 262, D. 17537. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 11 de abril de 2025.

fixa<sup>210</sup>. O fim da sua vida foi bem semelhante à Julião Alves, seu antecessor em Pernambuco: sua esposa pedindo restituição de pensão atrasada para subsistência da filha<sup>211</sup>.

A história da passagem de Antônio Manoel Prata por Pernambuco confirmou o mesmo caso verificado com a história da passagem de Julião Alves: conflitos com o general e aliança com senhorios locais para preservar o cargo e o soldo. Não parece sem razão que o governador de Pernambuco de 1806 não recomendou Manoel Prata para Inspetor de todas as matas de Goiana. Dizia que o construtor das madeiras não teria a expertise de tratar com os proprietários locais. Dito isto, devemos fazer um apanhado sobre o que essas histórias nos contam.

#### **2.4 Resultados e discussões: o que a trajetória dos carpinteiros conta sobre a história da exploração madeireira em Pernambuco e Paraíba?**

Como já discutimos no capítulo 1, e assim tem sido neste capítulo, a maior parte do trato madeireiro até aqui abordado deu-se como serviço prestado à Coroa. São sempre encomendas do Arsenal, as madeiras de “Sua Majestade”, os paus para as naus de guerra e para os navios reais etc. Conseguimos, como não podia faltar, encontrar alguns registros em mapas da carga mercantil que eram encomendas de particulares, discriminando os custos da mercadoria, mas eram a minoria e geralmente de objetos mais rústicos como taboados, cossoeiras e pranchões. O material de carpintaria mais elaborado era, até onde conseguimos ver, encomenda régia. Mesmo o absurdo crescimento de aduelas, que saíram de 0, entre 1778 e 1780, para mais de 70 mil, em 1791, eram encomendas do Arsenal do Exército para produção de barris de pólvora.

Acreditamos, portanto, que o fator que explica os problemas da indústria madeireira no período colonial do Brasil deve ser demonstrado sem a obsessão pelo mercado exportador. Se os empreiteiros e fabricantes de madeiras tinham como clientela obrigatória a marinha de guerra portuguesa, então a questão central deve se voltar para a problematização das dificuldades da administração colonial de executar as demandas régias. Nesse sentido, os conflitos de jurisdição e a disputa por mercês parecem ganhar destaque como fenômenos políticos que dificultaram a organização dos cortes. Ao observarmos como se procederam os estudos das madeiras e o

<sup>210</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 268, D. 17876. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 11 de abril de 2025.

<sup>211</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 277, D. 18666. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 11 de abril de 2025. No caso de Julião Alves, como vimos, tratava-se de pensão para a irmã.

aprimoramento técnico da produção madeireira de Pernambuco e Paraíba, conseguimos encontrar algumas respostas importantes para a questão da indústria madeireira no século XVIII.

Para que os apontamentos sejam contemplados no interior das problemáticas que envolvem o ponto de encontro entre a história política e ambiental, remetemo-nos ao estudo de Diogo Cabral, que fornece uma série de análises fundamentais para compreensão da política florestal portuguesa na segunda metade do século XVIII, a começar pela transferência dos dispositivos legais de conservação florestal lusitanos para o território americano. Trata-se de um costume medieval, as coutadas, reservas florestais onde se proibia o corte de madeiras e a caça sem autorização prévia do Monteiro-mor, oficial responsável pela guarda dos bosques, geralmente reservados para a nobreza. Apesar de o princípio conservacionista lusitano estar na legislação fundiária sesmarial aplicada no Brasil, o seu primeiro objeto de aplicação no além-mar foi o pau-brasil e apenas após a expulsão dos holandeses pode ser mais amplamente aplicado, segundo estudo de Diogo Cabral sobre os impasses da política florestal portuguesa.

Das dificuldades desses dispositivos régios serem executados no Brasil servindo ao propósito de fortalecer a marinha de guerra portuguesa, encontram-se três fatores: o ambiental, o político e o econômico. Em termos ambientais, se os bosques europeus de florestas temperadas são mais homogêneos, as florestas tropicais são formadas majoritariamente por angiospermas, favorecendo a dispersão das espécies em amplos territórios de forma irregular e imprevisível. A variedade de espécies e a dispersão delas por um amplo território dificultava o conhecimento de carpintaria e o conhecimento acerca dos lugares e dos espécimes que poderiam ser apropriados, fator que não estava previsto na legislação régia. Desse quadro resultava que apenas os práticos e experientes de cada localidade colonizada poderiam ter domínio dos tipos de árvores úteis aos interesses da monarquia e os lugares onde encontrá-las.

Desdobra-se dessa situação sócio-natural da exploração madeireira o fortalecimento de práticas localistas características da estrutura sinodal da organização política portuguesa. O poder local era exercido por câmaras nas quais os vereadores eram uma espécie de nobreza da região, os principais da terra. Uma vez que a mão-de-obra especializada no trato com as matas trabalhava para esses notáveis da terra, como escravos, indígenas ou pobres livres, a possibilidade dos governos das capitâncias disporem dos recursos lenhosos dependia desses potentados locais, que podiam usar sua posição para preservar o quinhão de florestas que melhor lhe apetecesse a despeito das exigências régias ou usar as reservas florestais para conseguir apresentar um bom serviço e ganhar mercês vantajosas.

Desse privilégio resultava uma transferência do ônus da exploração madeireira do

senhor de terras para os posseiros, que compunham um categoria de pobres livres trabalhando no campo. O caráter instável da posse da terra, marcada pela ocupação para produção e moradia (construir uma casa e possuir um roçado) e sem reconhecimento jurídico de ser uma doação sesmarial, tornava a terra sujeita a ser expropriada pelo latifúndio. Diga-se de passagem, o universo jurídico português reconhecia a posse da terra e legitimava seu uso. Entretanto, a prática característica da pequena agricultura, a coivara, baseada no sistema derrubada-queimada como mecanismo de fertilização do solo, permitia ao senhorio local criminalizar os pequenos produtores como devastadores das florestas. Assim, fazia-se uso da legislação conservacionista como uma mola de expansão do controle sobre florestas e terras ao criminalizar a agricultura do pequeno produtor. Resultava disso uma incompatibilidade entre a exploração madeireira e a economia colonial, posto que, se o pequeno agricultor inseria-se por vezes no mercado Atlântico, com a produção de tabaco e algodão, por exemplo, era ele quem proporcionava a maior parte do abastecimento alimentar das grandes cidades e dos navios: eram os pequenos agricultores que plantavam a mandioca e produziam a farinha.

Dessa forma, a exploração madeireira punha em risco a propriedade sesmarial, o senhorio local reagia transferindo a responsabilidade das queimadas e derrubadas ilegais para os pobres livres, conseguindo expandir seu domínio. Porém, sem a pequena agricultura não haveria comida no setor interno, o que causava uma incompatibilidade entre a política florestal, a estrutura sinodal e as necessidades econômicas, resultando em disputas políticas e arranjos localistas que, via de regra, favoreciam os potentados locais e impediam o desenvolvimento da indústria naval portuguesa.<sup>212</sup>

Mesmo a reforma da Universidade de Coimbra e as expedições filosóficas financiadas pela Secretaria da Marinha e Ultramar, ainda que voltadas para fortalecer a iniciativa régia, foram, no quadro apresentado, muito mais favoráveis aos senhores de terra. Usando a ideia de “mata virgem”, os intelectuais luso-brasileiros que desenvolveram e tentaram aplicar políticas florestais no Brasil, como Baltazar da Silva Lisboa e Manoel Ferreira da Câmara, marginalizavam os roceiros como incendiários, precisamente pela prática da coivara, ao mesmo tempo que não produziam um controle efetivo sobre a realidade florestal brasileira. A ideia de mata virgem, em geral, era incompatível com a realidade vegetal da América portuguesa, precisamente porque os roceiros e latifundiários usavam o sistema de pousios, nos quais muitas

---

<sup>212</sup> Sobre esses tópicos, veja-se: CABRAL, Diogo de Carvalho. **Na presença da floresta: Mata Atlântica e história colonial.** – 1ed. – Rio de Janeiro: Garamond, 2014. Ver especialmente a parte II pp. 241-355. O regime de coutadas e sua origem medieval foi estudado com mais atenção por FAUST, Fernanda Cordeiro de Almeida. “**Em benefício comum de meus vassalos**”: ... *op. cit.* Sobre as câmaras e o poder local: HESPAÑHA, A. M. **História das instituições: épocas medieval e moderna.** Coimbra: Livraria Almedina, 1982.

matas chamadas de “virgem” eram na verdade capoerias velhas ou maduras, isto é, uma floresta secundária que cresceu em virtude do tempo de descanso.

Portanto, o quadro da vegetação atlântica brasileira era muito mais próxima de um mosaico composto por áreas de agricultura em diferentes níveis de recuperação vegetal das florestas entrecortadas por áreas tão intensiva e continuamente exploradas que se transformaram em pasto e áreas mais preservadas, as quais os colônios ainda não haviam acessado.<sup>213</sup> Dessa forma, a atividade desses intelectuais foi pouco eficiente em reservar as áreas florestais em favor da monarquia ao mesmo tempo que fortaleceram os preconceitos raciais e classistas que os principais da terra construíram discursivamente contra as classes subalternas.

Nesse contexto, a história dos carpinteiros do Arsenal em Pernambuco e Paraíba é importante para entendermos algumas questões, especialmente por serem agentes que estavam entre os micro e macro acontecimentos. Participaram do projeto da Secretaria da Marinha e Ultramar mas tinham uma função de planejamento menor que a geração ilustrada de luso-brasileiros. Paralelamente, estavam junto dos trabalhadores dos cortes no trabalho braçal, mas eram muito mais próximos dos governos das capitâncias que os carpinteiros da terra.

Em primeiro lugar, a passagem dos carpinteiros evidencia um contraste que demanda uma explicação: ao mesmo tempo que havia um aumento contínuo da produtividade das madeiras os elementos administrativos e políticos que a obstavam a indústria não se desfizeram. Como pode, portanto, haver uma produção madeireira crescente em um cenário político e econômico estruturalmente oposto ao seu funcionamento? O aprimoramento técnico é uma das respostas, mas trataremos dessa questão posteriormente. O primeiro segredo que podemos perceber para que a exploração madeireira fosse possível é a disponibilidade de vastos territórios assimetricamente colonizados e economicamente desiguais.

A inserção das Alagoas, da Paraíba e do Rio Grande do Norte na Inpetoria das Matas, reservando todas as florestas dessas regiões para uso exclusivo da Coroa portuguesa, contrasta com as localidades de Olinda e Recife, que só foram obrigadas a resguardar alguns paus de Amarelo nas ribeiras do rio Ipojuca. Portanto, as *hinterlands* de grandes centros econômicos foram reservas ecológicas que permitiram, no cenário brasileiro, uma alternância de tipos e níveis de intensidade da exploração madeireira. Esse fenômeno pode ser percebido ao observarmos que as cargas de madeiras que saíam do Recife estavam em concordância com o tipo de aprimoramento técnico que os carpinteiros enviados estavam incumbidos de aplicar na região. Ao mesmo tempo, ao localizarmos as áreas de atuação desses carpinteiros e como se

---

<sup>213</sup> CABRAL, Diogo de Carvalho. **Na presença da floresta...** *op. cit.*

operaram o levantamento das qualidades de madeiras e suas utilidades, podemos perceber que de todas as remessas madeireiras pouco mais de 50% vinham da Paraíba ao mesmo tempo que “de vários portos” vinham o restante.

Isto parece resolver algumas questões apresentadas por outras pesquisas em relação à indústria madeireira no Brasil colonial, especialmente porque focaram em capitâncias que tinham uma economia mais punjante: Diogo Cabral deu alguma ênfase ao Rio de Janeiro e à Bahia; Shaw Miller focou em Pernambuco; Warren Dean falou de maneira mais genérica sobre a Mata Atlântica mas ainda dedicou alguma atenção específica a São Paulo; Amaral Lapa, Morton e Henrique Dias focaram na Bahia. Ao contemplarmos regiões de menor intensidade econômica, acessadas através do trabalho dos carpinteiros, percebe-se que capitâncias como Bahia e Pernambuco puderam conviver com o simultâneo escasseamento das matas e ampliação da construção naval por causa do fornecimento madeireiro vindo das Alagoas e da Paraíba. Portanto, as impossibilidades que o universo político colonial impunha para o desenvolvimento da indústria madeireira se diluía na vastidão territorial e na disposição desigual das bases econômicas entre um centro mercantil e as unidades produtoras de sua periferia. Dessa forma, se a exploração madeireira era um problema em Olinda e em Recife, ela era uma oportunidade de financiamento de produção e ampliação da terra cultivável nas Alagoas e na Paraíba.

No que concerne às transformações técnicas, a presença de Antônio Manoel Prata foi algo curioso, a começar pelo seu cargo - que pouco exploramos - de “construtor das madeiras”, diferenciado dos carpinteiros de machado. A chegada desse indivíduo na Paraíba coincide com dois fatores em Portugal: a ampliação de funcionários no Arsenal e a especialização técnica alinhada à tradição inglesa de arquitetura naval que se arrastava desde 1730<sup>214</sup>.

Acreditamos que a Secretaria da Marinha e Ultramar enviou Manoel Prata em direção à Paraíba exatamente para aprimorar a produção madeireira da capitania, talvez para superar o problema de envio de peças semi-beneficiadas, que verificamos no capítulo 1. Durante a pesquisa chegou-se a levantar a hipótese de que Dom Tomás teria sido enviado a Pernambuco exatamente por causa da necessidade de ampliar o fornecimento madeireiro para o Arsenal, e a chegada de Antônio Manoel Prata seria um prenúncio de uma ação coordenada. Afinal, Dom Tomás era coronel da marinha e suas primeiras obras na capitania de Pernambuco foram consertar o dique do Recife e construir um telheiro para abrigar as madeiras e conservá-las das

---

<sup>214</sup> Sobre o aumento de trabalhadores, “O número de elementos que trabalhavam no Arsenal, só volta a subir a partir de 1785, e em 1788, já laboravam no Arsenal 2.830 elementos” SALGADO, Augusto. Arsenais e Estaleiros. *op. cit.*p.189.

intempéries naturais<sup>215</sup>. Mas suas obras também incluíram uma casa aos expostos e um hospital dos lazarentos, além de que, o fato de ser coronel da marinha pode ter menos relação com a capitania de Pernambuco e mais com sua posição de nobre<sup>216</sup>, esta última tem maior peso explicativo para ele ser enviado a uma capitania geral<sup>217</sup>.

Os efeitos dessas transformações técnicas foram perceptíveis, como pudemos apontar para o caso de Antônio Manoel Prata que, em dois anos, foi responsável pela produção de 2.486 peças. Mas devemos também considerar como a passagem de Julião Alves foi importante para a produção de aduelas. Após os três anos em que Julião Alves serviu em Pernambuco, as aduelas deixaram de ser uma produção esporádica, de sorte que de 1781 a 1783 enviaram-se para Portugal 13.228 aduelas. Porém, os méritos foram muito maiores, porque Julião Alves treinou os carpinteiros de Pernambuco para produzirem as aduelas de forma mais sistemática. Assim, em 23 de abril de 1791 ficavam no telheiro de Pernambuco, aguardando os navios, 2.409 paus de construção e 76.299 aduelas, além de outras madeiras para amostras<sup>218</sup>.

Essas transformações técnicas, contudo, geraram outro problema, distinto dos apresentados anteriormente. Se a exploração madeireira, por um lado, produziu um conflito fundiário com sesmeiros, o desenvolvimento técnico da indústria naval era politicamente conflitivo em relação à cultura aristocrática de Portugal. A natureza aristocrática da economia das mercês motivou um conflito muito marcante entre Dom Tomás, um nobre coronel da marinha atuando como general de Pernambuco, contra Antônio Manoel Prata, um carpinteiro do arsenal com título de alferes em uma tropa não paga e que só tinha soldo por ocupar a função de administrador dos cortes. Conflito que deixou claro como as transformações científicas da técnica afetavam a política, não apenas se tornando instrumento de governo, mas tornando-se, também, uma forma de contestação da autoridade.

A produção de peças navais por Manoel Prata fazia uso de instrumentos projetivos, de conhecimento de aritmética e de geometria<sup>219</sup>, conferindo ao carpinteiro o controle do processo

---

<sup>215</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 164, D. 11747. Disponível em:Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 14 de abril de 2025.

<sup>216</sup> Era comum nos séculos XVI e XVII que nobres ocupassem a função comando dos navios de guerra mesmo sem formação náutica, veja-se em: CANAS, António Costa. Categorias e funções. In: PEREIRA, José Manuel Malhão. *Navios, marinheiros e arte de navegar (1669 – 1823)*. Lisboa: Academia de Marinha, 2012. pp. 239-305. Apesar de que devemos considerar as transformações do século XVIII, há uma relação de séculos entre a nobreza e os escalões da marinha.

<sup>217</sup> Veja-se MONTEIRO, Nuno Gonçalo. Governadores e capitães-mores do Império Atlântico português no século XVIII. *op. cit.*

<sup>218</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 176, D. 12357. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 14 de abril de 2025.

<sup>219</sup> Desde o “Livro Primeiro de Architectura Naval” de João Baptista Saldanha, que viveu entre 1550 e 1624, o conhecimento teórico suplantou o empirismo assim como a aritmética, a geometria, a matemática, a perspectiva e a mecânica combinavam-se para substituir a construção tradicional baseada na subjetividade e no estado de espírito

de produção das peças navais. Portanto, o incremento de produção madeireira na Paraíba só poderia ser resultado da atuação de Manoel Prata, desde a capacidade técnica de organização da produção até o treinamento dos demais carpinteiros. E mesmo que a argumentação escrita fosse uma poderosa arma para que os gestores dos governos das capitâncias reivindicasse os méritos de grandes e pequenos feitos, quando a Provedoria de Pernambuco e o próprio general Dom Tomás relataram a situação da produção madeireira no litoral da Paraíba, os méritos só poderiam ser arrogados e conferidos ao alferes Manoel Prata.

O mesmo conflito ocorreu entre Julião Alves e José César de Meneses. Mais uma vez a manutenção da posição hierárquica do general gerou a submissão involuntária do carpinteiro a um regime de trabalho com o qual não concordava e levou à destruição das encomendas régias. Todavia, o absurdo aumento da produção de aduelas em Pernambuco não deixam dúvida sobre os méritos da questão: Julião Alves cumprira sua missão em Pernambuco. José César de Meneses e Dom Tomás jamais seriam capazes de reivindicar os méritos da organização produtiva dos cortes. Em alguns momentos esses governadores tentaram eclipsar o protagonismo dos carpinteiros do Arsenal na organização do trato madeireiro<sup>220</sup>, mas a retórica da escrita não poderia disfarçar a inabilidade de aplicar a geometria ao trabalho de corte.

Se de um lado os atritos de José César de Meneses e de Dom Tomás contra Julião Alves e Manoel Prata demonstram como o conhecimento técnico e científico impunha limites à retórica política, doutro lado os conflitos entre os governadores acabam ganhando importância central porque, enquanto braços da administração colonial à serviço da Coroa, suas ações eram determinantes para definir os rumos da indústria madeira.

Percebemos que a Inspetoria das Matas de Paraíba e Rio Grande do Norte, pelo menos, foi desenvolvida para que o governo da capitania de Pernambuco suplantasse o administrador. Consequentemente, o desfecho do conflito não diz muita coisa em relação à Inspetoria ou à Conservadoria das matas, mas revela como a administração dos cortes da Paraíba foi um projeto vindo diretamente da Secretaria da Marinha e Ultramar e foi preservada a contragosto de Dom Tomás. Portanto, devemos entender os trabalhos de Antônio Manoel Prata como transformações técnicas do trabalho madeireiro, que alteravam a relação sociedade-natureza,

---

do construtor. Veja em: GONÇALVES, António. Linhas gerais de evolução dos navios entre os séculos XVII e XIX (1669-1823). In: PEREIRA, José Manuel Malhão. **Navios, marinheiros e arte de navegar (1669 – 1823)**. Lisboa: Academia de Marinha, 2012. pp. 17 e 18.

<sup>220</sup> Dom Tomás havia desprezado a qualificação de Manoel Prata dizendo que a preocupação com a queda da árvore e o aproveitamento dos galhos era inútil, dando a entender que Manoel Prata fingia expertise ao dar atenção a detalhes triviais. José César de Meneses tentou transferir a responsabilidade da destruição das encomendas régias para a população indígena, por causa dos furos nos Paus d'óleo, e para Julião Alves, valorizando as decisões de sua própria gestão como formas mais eficientes para a execução das encomendas madeireiras.

introjetada na Paraíba e planejada pelos ministérios da Coroa.

Uma importante transformação das relações da sociedade colonial da Paraíba e de Pernambuco com as florestas da região foi a técnica de derrubar as árvores. Carlos Ferreira de Abreu já havia mostrado que a derrubada da árvore a 5 palmos do chão era uma forma de conservação florestal vinda desde o século XIII com os a criação dos reais Pinhais de Leiria em Portugal<sup>221</sup>. Porém, a troco de ganhar até oito palmos a mais de madeira, Antônio Manoel Prata trouxe um novo método, de arrancar a árvore do solo desde a raiz. Chega a ser curioso que vinte anos após a sua chegada o pau-brasil da região de Goiânia ameaçava desaparecer<sup>222</sup>. Evidentemente, não podemos deixar de mencionar os efeitos da expansão da cultura do algodão como vetor principal do desflorestamento.

Em fins do século XVIII, a cultura da cana era cada vez mais substituída pelo algodão por causa do esgotamento das matas para fornecer lenha para os engenhos, porque o algodão era uma oportunidade de enriquecimento de baixo custo tomando as matas apenas como cinza para adubo e, por isso, era menos dependente de grandes reservas florestais<sup>223</sup>. Apesar da importância da cultura do algodão para compreendermos o avanço da agricultura sobre as florestas, o método de derrubada implementado por Manoel Prata, baseado em arrancar a árvore do solo desde a raiz, impossibilitava a regeneração natural das plantas. Mais ainda, isso provavelmente levaria a uma ampliação das áreas de exploração madeireira, dado o esgotamento de determinadas espécies nas áreas dos cortes, e a consequente necessidade de um conhecimento mais amplo sobre as florestas da região.

Se o aprimoramento técnico da produção madeireira pode ser percebido no incremento do volume de peças fabricadas, os problemas de buscar madeiras em Pernambuco ainda não haviam sido sanados, e isso fazia do desperdício uma regra. Em 23 de junho de 1788, o general Dom Tomás enviou um ofício para a Secretaria da Marinha e Ultramar relatando a quantidade de madeira que ficava parada no telheiro de Pernambuco com risco de se estragar, um total de 714 produtos, entre peças de construção naval e taboado<sup>224</sup>.

Pela data do ofício, sabemos que esse material era encomenda dada ao governador anterior, José César de Meneses, um detalhe importante já que em 3 de novembro daquele mesmo ano foi ordenado pela Secretaria de Marinha e Ultramar que o general deveria parar de

---

<sup>221</sup> CASTRO, Carlos Ferreira de Abreu. **Gestão Florestal no Brasil Colônia.** *op. cit.*

<sup>222</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 268, D. 17876. *op. cit.*

<sup>223</sup> Veja-se em GUILLEMMO, Palacios. **Campesinato e escravidão no Brasil:** agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004.

<sup>224</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 164, D. 11726. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 14 de abril de 2025.

remeter madeiras das encomendas dadas ao seu antecessor porque elas haviam ficado ultrapassadas<sup>225</sup>.

Observar a trajetória dos carpinteiros, portanto, permitiu perceber que sua autonomia representava uma interferência da Secretaria da Marinha e Ultramar nas capitania de Pernambuco e Paraíba através do Arsenal a despeito dos governadores dessas capitania, integrando as decisões dos governos ao projeto de aprimoramento produtivo sem se desfazer de nenhum deles. Dessa forma, a intervenção da Secretaria influenciou em três aspectos: aumento da produtividade, instrumentos jurídicos e conhecimento técnico que mantinham as árvores e florestas sob domínio direto da Coroa e incorporação da periferia do Recife em uma divisão espacial do trabalho madeireiro mais organizada e planejada. Entretanto, esses fatores não puderam superar as dificuldades da indústria madeireira por causa dos conflitos políticos em que os carpinteiros se enveredaram nas capitania de Pernambuco e Paraíba.

A partir desses conflitos pode-se perceber que os senhores de terra conseguiam manter grandes reservas florestais sob seus domínios e se beneficiaram da transferência de recursos financeiros da Coroa para suas mãos porque os carpinteiros encontravam no senhorio local tanto os recursos de trabalho (as florestas e carros de boi) como o refúgio político que os apoiava contra a autoridade dos generais de Pernambuco quando necessário.

Acrescente-se ao quadro que, além das disputas interpessoais, houve um grande opositor à indústria madeireira no Brasil colonial e nos parece ter sido o clima tropical. Não seremos repetitivos falando da umidade relativa do ar e seu potencial para apodrecer as madeiras, toda a bibliografia aqui consultada é bem consciente desse problema. A questão fundamental eram os períodos de chuva. A chuva atrapalhava o trato madeireiro em dois momentos, na produção e no embarque.

No campo da produção, a chuva impedia a execução da técnica de arrotear uma árvore no meio da floresta, impossibilitando tanto a derrubada quanto o transporte da madeira. Não sem razão Dom Tomás e Antônio Manoel Prata falaram por diversas vezes dos cortes em agosto até dezembro, que era o período seco das regiões litorâneas de Alagoas, Pernambuco e Paraíba. E os motivos são claros, durante as estações chuvosas de abril até julho o corte de madeiras tornava-se irregular, e as chuvas, às vezes repentinhas, atrapalhavam todo o trabalho nas matas.

No que se refere ao embarque, esta pesquisa tem abordado os envios de madeira para os arsenais portugueses desde 1755. Durante esse recorte temporal, temos três séries de envio de madeira: o regime de frotas, de 1756 até 1763; as remessas da Companhia de Comércio de

---

<sup>225</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 166, D. 11812. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 14 de abril de 2025.

Pernambuco e Paraíba, de 1766 até 1772; e a chegada de Julião Alves e a consolidação do fornecimento madeireiro do porto de Jaraguá, de 1779 até 1783. Desde o regime de frotas, atravessando a Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba até a chegada dos carpinteiros do arsenal para aprimoramento técnico da produção de madeiras, não houve um momento em que as chuvas não tenham embaraçado algum embarque. As chuvas, portanto, afetaram o serviço madeireiro ao longo de todo o recorte estudado. A relação com a floresta tropical, assim, desenvolveu-se em torno de dois problemas. O primeiro era a questão climáticas em si mesma e o segundo foi a incapacidade da administração colonial de se adaptar às intempéries do Brasil.

No que corresponde às chuvas, consultamos a página digital dos gráficos climatológicos do Instituto Nacional de Meteorologia<sup>226</sup>. Os gráficos climatológicos são descritos como

Gráficos com os valores mensais de referências climáticas denominadas de normais climatológicas. As normais climatológicas indicam as características médias do clima em uma localidade com base em dados históricos observados de períodos de 30 anos. Períodos oficiais de referência: 1931-1960, 1961-1990 e 1991-2020.<sup>227</sup>

São dados, portanto, cujas bases mais antigas ocorreram 150 anos depois do período que estudamos, e que provavelmente não correspondem à situação climática do Brasil colonial. Contudo, nossa curiosidade é simples, verificar a precipitação acumulada em diferentes regiões para compará-las com Paraíba, Alagoas e Pernambuco apenas para marcar os diferentes períodos de chuvas. Fundamentalmente, as estações meteorológicas indicam que as chuvas no litoral de Alagoas, Paraíba e Pernambuco ocorrem precisamente no período que a documentação do século XVIII informa: de fins de março até julho<sup>228</sup>. Quando comparamos a outras regiões, como São Paulo e Rio de Janeiro<sup>229</sup>, o período de chuvas é exatamente o oposto, de Setembro a março, tendo o período seco precisamente no meio do ano, de maio a agosto.

Não selecionamos os locais arbitrariamente. As capitâncias do Rio de Janeiro e de São

<sup>226</sup> Disponível em: <https://clima.inmet.gov.br/GraficosClimatologicos/DF/83377>

<sup>227</sup> Disponível em: Instituto Nacional de Meteorologia - INMET

<sup>228</sup> Usamos as seguintes opções: para todos usamos o Produto/Gráficos Climatológicos; Estado/Alagoas, Estação/Maceió (82994); Estado/Paraíba, Estação/João Pessoa (82798); Estado/Pernambuco, Estação/Recife (CURADO) (82900).

<sup>229</sup> Usamos as seguintes opções: para todos usamos o Produto/Gráficos Climatológicos; Estado/São Paulo, Estação/São Paulo (Mir. de Santana) (83781); Estado/Rio de Janeiro, Estação Rio de Janeiro/83743.

Paulo também figuraram como fornecedoras de madeiras para a Coroa portuguesa<sup>230</sup>. Tentamos evidenciar, portanto, que a diferença da época de chuvas conflitava com o planejamento dos cortes de madeira para serviço dos arsenais portugueses, especialmente considerando que em Portugal um grupo de oficiais que não tiveram grandes experiências nas florestas do Brasil exigiam por documentos em papel o fornecimento de madeiras de diferentes capitâncias, mas cada uma possuía um período e uma intensidade de precipitação de chuvas diferentes, e essas chuvas influenciavam absolutamente todo o trato madeireiro.

Não bastam apenas as diferentes épocas do ano para ocorrência das chuvas. Raquel Fetter, junto de Carlos Henke de Oliveira e Ercília Torres Steinke, realizaram uma pesquisa que pretendia discutir um índice para avaliação da variabilidade espaço-temporal das chuvas no Brasil, no que nos interessa o resumo que fizeram das pesquisas que trataram de diferentes estados da federação.

Dentre os estudos do clima brasileiro que caracterizam as feições geográficas destaca-se o de Soares *et al.* (2014), que conclui que a distribuição espacial da precipitação anual, sazonal e mensal, na região hidrográfica da Bahia da Ilha Grande-RJ, é fortemente influenciada pela topografia e pela distância do litoral. Já o trabalho de Lyra *et al.* (2014) identificaram a intensificação das brisas marinhas pelos ventos alísios do sudeste, no período seco, os quais, submetidos a características orográficas causam chuvas nas maiores altitudes e a barlavento da Serra da Borborema, a qual atua como barreira da umidade nas regiões áridas. Gomes-Filho (1979) sugere que o alto albedo do semiárido nordestino gera uma coluna atmosférica mais fria sobre a região, induzindo a subsidência do ar com a consequente inibição da convecção e da precipitação, principalmente no período em que o anticiclone do Atlântico Sul está mais próximo à região. No período chuvoso, no estado de Rondônia, Carey *et al.* (2001) encontraram totais mensais de precipitação mais elevados para as categorias de superfície compostas por áreas elevadas e florestadas quando comparadas as categorias de áreas planas e não-florestadas (agropecuária). Isso remete à ideia de um forte efeito do contexto local (uso da terra e geomorfologia) e consequentemente do espaço, sobre as chuvas. Para o mesmo período na Amazônia, Machado (2002) mostrou que os sistemas convectivos de mesoescala formam-se preferencialmente sobre regiões mais elevadas indicando a importância da topografia, mesmo que nestes locais as diferenças de elevação não são muito pronunciadas. Na região metropolitana de São Paulo, Vemado e Pereira Filho (2016) descreveram a combinação do efeito de ilha de calor local com as brisas marinhas em episódios intensos de chuva, os quais podem chegar a cerca de quatro vezes mais do que em áreas

---

<sup>230</sup> No que se refere aos Rio de Janeiro, as pesquisas de Diogo Cabral referendadas aqui já trataram da praia do Macacu e outras áreas da região. No que se refere a São Paulo houve planejamento de corte para mastros na região de Paranaguá. Veja-se em: SERRATH, Pablo Oller Mont. **Dilemas e Conflitos na São Paulo restaurada: Formação e Consolidação da Agricultura Exportadora (1765 - 1802).** Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em História Econômica, Universidade de São Paulo, 2007. pp. 93-96.

rurais ou menos urbanizadas no seu entorno.<sup>231</sup>

Portanto, as chuvas não só ocorrem em diferentes regiões do Brasil em períodos distintos dos anos, mas suas intensidades e áreas de precipitação correspondem a diferentes níveis de correlação entre ação antrópica (pavimentação, construção em concreto, agricultura de larga escala, desflorestamento etc.), condições orográficas, movimento das massas de ar e temperatura da superfície dos oceanos. Dessa forma, para a administração colonial do século XVIII, adaptar-se às épocas de chuva era conseguir lidar simultaneamente com a vastidão do território brasileiro e com a variabilidade regional das chuvas e algum nível de imprevisibilidade.

Monteiro explicou que durante o período do estabelecimento das capitâncias gerais ao longo do século XVIII a maior parte delas era gerida por nobres nomeados pela Coroa que adentravam em uma carreira na administração dos domínios régios<sup>232</sup>. Nesse caso, um nobre que tinha pouco ou nenhum conhecimento sobre a natureza local governava uma capitania-geral e, por consequência, tinha sob sua esfera de decisão um conjunto territorial ainda maior, das capitâncias subordinadas, às quais além de não conhecer só tinha informações por meio de documentos escritos enviados por oficiais e particulares dessas regiões. Acrescenta-se a economia das mercês, cujo sistema de favorecimentos e dívidas morais também poderia criar redes de informações fiadas muito mais nas relações interpessoais do que nos conhecimentos que o indivíduo efetivamente possuía, a respeito do que podemos lembrar do favorecimento que Dom Tomás deu à Beiriz enquanto tinha descaso pelas formas projetivas de Antônio Manoel Prata ou quando Julião Alves foi ter com os senhorios locais o apoio necessário para confrontar o general José César de Meneses.

No que se refere à relação entre o governo da capitania e as chuvas, vimos passar até o momento 5 governadores na capitania de Pernambuco: Correia de Sá, Lobo da Silva, Manoel da Cunha de Meneses, José César de Meneses e Dom Tomás. A repetição dos problemas que a chuva gerava no embarque e na produção das madeiras indica que apesar de todos os governadores reconhecerem as dificuldades acarretadas pelo clima, esse conhecimento não era incorporado à administração colonial.

<sup>231</sup> FETTER, R.; OLIVEIRA, C. H. DE.; STEINKE, E. T.. Um Índice para Avaliação da Variabilidade Espaço-Temporal das Chuvas no Brasil. *Revista Brasileira de Meteorologia*, v. 33, n. 2, p. 225–237, abr. 2018.

<sup>232</sup> MONTEIRO, Nuno Gonçalo. Governadores e capitães-mores do Império Atlântico português no século XVIII. *op. cit.*

A experiência e o conhecimento tinham um caráter pessoal, formavam o perfil do nobre que ingressava na carreira de aquisição de mercês para disputar o topo da pirâmide aristocrática do reino. Essa experiência, assim, não tinha o caráter burocrático contemporâneo, no qual a unidade administrativa, o ente abstrato, a personalidade jurídica, “Estado”, acumularia mecanismos de ação e previsão dos problemas sociais. Ou seja, organizar o governo para lidar com as épocas de chuvas era algo que dependia da rede de contatos e influências da capitania com quem a administração se relacionava, sejam os informantes do governador ou sejam os quadros que compunham os conselhos dos órgãos da administração, como a Fazenda, a Ouvidoria, as Câmaras etc.

Diante da intensidade, da variedade espacial e da variabilidade temporal das chuvas do território brasileiro, temos uma administração que demorava a se adaptar a essas condições e sofria problemas tanto na produção quanto no embarque das madeiras.

O caso de Dom Tomás referente aos 704 materiais parados no telheiro no ano de 1788 é sintomático das consequências da incapacidade da administração colonial lidar com os regimes de chuva dos trópicos. O constante atraso das remessas de madeiras, impossíveis pelo conflito com mercadores e por período de chuva, gerou um desperdício de quase todo o material<sup>233</sup>.

Enfim, temos os nossos principais problemas referentes ao desenvolvimento da indústria madeireira em Pernambuco e Paraíba. A distância oceânica entre Brasil e Portugal dificultava a organização dos embarques e a organização das encomendas de construção naval a se adequarem aos períodos chuvosos de Pernambuco e Paraíba. Por um lado, as chuvas tropicais tornavam o trabalho de produção e embarque fisicamente impossíveis. Doutro lado, a administração colonial não tinha mecanismos burocráticos para adaptar as demandas madeireiras às necessidades industriais e às condições climatológicas do Brasil, ao mesmo tempo, era sobrecarregada com uma série de problemas mercantis e portuários: embarque de madeiras de construção, de pau-brasil, das mercadorias de particulares e do agasalhado da tripulação.

Os anos de 1755 a 1790 são, dessa forma, marcados por um processo lento no qual a Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar tentou fazer de Pernambuco e, consequentemente, da Paraíba e do Rio Grande do Norte polos de abastecimento madeireiro dos arsenais do

---

<sup>233</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 166, D. 11812. *op. cit.* No ofício em que o governador de Pernambuco fala sobre as ordens de interromper as remessas das encomendas anteriores ele também informa sobre ter mandado o administrador da ribeira de Recife verificar que peças poderiam ser aproveitadas nas novas relações, fazendo proveito de 200 delas.

exército e da marinha ao mesmo tempo que consolidava uma produção naval em Recife. Com as informações dos capítulos 1 e 2 podemos, enfim, resumir nosso parecer sobre a história da administração do trato madeireiro até aqui estudada.

Falamos do frequente problema com os mercadores, porém, relembrando de discussões feitas no capítulo 1<sup>234</sup>, a questão costuma aparecer nos documentos como uma oposição entre as remessas de açúcar e de madeira, como se não fossem compatíveis. Mas verificamos que isso é algo, apenas, parcialmente verdadeiro. As madeiras sempre tinham espaço reservado nos navios, sempre havia remessa de madeiras. A questão é “que tipo de madeira?”. As madeiras de construção naval disputavam espaço com açúcar porque a parte da carga que poderia comportar as peças navais estava sempre comprometida com o trato do pau-brasil. Portanto, dizer que as madeiras não conseguiam competir com a vantagem comercial do açúcar não é preciso.

Preferimos dizer que as madeiras de construção naval eram uma carga madeireira preterida em favor do pau-brasil, razão pela qual precisava disputar espaço com as mercadorias dos particulares. O conjunto desses fatores criava um antagonismo de interesses entre as necessidades da Coroa de ampliar a frota de guerra e os colonos, tanto os mercadores quanto os senhores de terra. Os primeiros se opunham ao trato madeireiro devido o transporte e os senhores precisavam das matas para as necessidades produtivas do açúcar e do dia a dia.

Os motivos do favorecimento do pau-brasil nos parecem dois: o pau-brasil era um contrato anual a que as capitarias estavam obrigadas e as madeiras de construção naval apareciam como demandas pontuais, eram gastos, digamos, extraordinários das Provedorias da Fazenda das capitarias. Por uma questão contábil e administrativa, portanto, o pau-brasil acabava tendo preferência. Assim sendo, um dos trabalhos da Secretaria da Marinha e Ultramar ao longo do período aqui estudado foi o de transformar o abastecimento de madeiras dos arsenais portugueses e o desenvolvimento de uma indústria naval componentes regulares de Pernambuco e Paraíba.

Durante o estabelecimento da Companhia de Pernambuco e Paraíba o trato madeireiro ficou a cargo dessa empresa, que reviveu a construção naval no estaleiro do Recife, construiu navios mercantes e manteve abastecimento dos arsenais portugueses. Logo após o encerramento da Companhia de Pernambuco e Paraíba, em 1780, dois oficiais dos arsenais do reino vieram para Pernambuco, o carpinteiro de aduelas e o construtor das madeiras. A capacidade de produção madeireira foi ampliada após a passagem dos referidos oficiais, mas isso gerou

---

<sup>234</sup> Veja-se as tabelas referentes ao embarque de madeira e de pau-brasil na época da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba.

conflitos com os generais de Pernambuco. A consequência foi que, ao mesmo tempo que a Coroa reivindicava as matas submetidas à administração dos cortes para sua jurisdição, o governador Dom Tomás, entre 1788 e 1790, emitiu uma série de portarias que consolidaram a Inspetoria das Matas. Paralelamente, em 1790, a Secretaria da Marinha e Ultramar finalmente dispôs de navios para executar o plano do provedor dos armazéns de 1754, mandar navios por custo das finanças régias buscar as madeiras na Paraíba. Esses navios, como observamos, eram adquiridos da extinta Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba.

Por trás dessa aparente harmonia planejada, ocorria uma série de arranjos momentâneos no interior de disputas e conflitos administrativos envolvendo agentes à serviço da Coroa e poderes locais. Esses arranjos só ganhavam consistência na medida em que apresentavam resultados positivos e eram repetidos ao longo do tempo. Batalhas políticas entre os oficiais da Coroa, os generais das capitania e os carpinteiros dos arsenais, dificultaram a consolidação do projeto madeireiro da Secretaria da Marinha e Ultramar. Mas, uma vez consolidados, de um lado, a administração dos cortes de Antônio Manoel Prata, e de outro a Inspetoria das Matas do governo de Dom Tomás, ambas se complementavam, de um ponto de vista jurídico e institucional, e tinham na Paraíba um ponto comum de atuação.

A relevância política da administração das madeiras, a reivindicação das matas próprias para construção naval para a jurisdição da Coroa estabelecida pela Inspetoria das Matas combinavam-se para tornar os recursos florestais da Paraíba um importante objeto de disputa política. Portanto, a partir daquelas duas instituições, a década de 1790 será marcada pela transformação do espaço econômico/laboral da Paraíba e consolida o processo de autonomia do governo da capitania em relação à capitania-geral de Pernambuco. Esses dois elementos, por sua vez, são objetos do capítulo seguinte.

## Capítulo 3

### Desenvolvimento desigual e combinado: a exploração madeireira entre a Coroa e os poderes locais

O capítulo 1 desta dissertação apresentou como a produção madeireira tornou-se uma preocupação regular para a Secretaria da Marinha e Ultramar e para a administração colonial em Pernambuco entre 1755 e 1780. Ao longo da década de 1780, como se observou no capítulo 2, a Coroa portuguesa utilizou os novos saberes e técnicas que nasciam na Europa como mecanismo de desenvolver de forma mais consistente a produção madeireira em Pernambuco e na Paraíba. Esses saberes foram usados de duas formas: 1) criaram um conhecimento botânico que, combinado com a estrutura jurídica da propriedade sesmarial e o exercício do poder jurisdicional sobre o bem comum, permitia reivindicar reservas de florestas no interior das propriedades senhoriais de Pernambuco e Paraíba; 2) enviaram-se carpinteiros dos Arsenais do reino - Julião Alves e Antônio Manoel Prata - para aprimorar o trato madeireiro à serviço do exército (barris de pólvora e carros de artilharia) e à serviço da marinha (construção naval de guerra).

Como resultado do antagonismo entre o interesse monárquico sobre as matas e o interesse dos colonos, vimos uma tensão entre os diferentes agentes e setores em Pernambuco. Para demonstrar a questão podemos falar, no recorte temporal que estudamos, das medidas dos governadores que mais enfrentaram o problema de tornar o abastecimento madeireiro dos arsenais reais em um objeto regular da administração de Pernambuco e Paraíba<sup>235</sup>: Lobo da Silva, José César de Meneses e Dom Tomás<sup>236</sup>.

<sup>235</sup> Curiosamente, apesar de Pernambuco ter Paraíba, Rio Grande e Ceará como capitâncias subordinadas ao seu governo, a documentação que verificamos até o momento só distingue as áreas de fornecimento madeireiro a partir de Recife em direção ao norte até Goiânia, continuando até a Paraíba, e a comarca de Alagoas - parte do território Pernambucano - ao sul. Dessa forma, as capitâncias que vimos serem afetadas pelo projeto madeireiro da Coroa portuguesa foram apenas Pernambuco e Paraíba. É bem provável que Ceará e Rio Grande do Norte também foram alvo das políticas régias sobre as matas, mas não encontramos material sobre essas capitâncias, o que poderia torná-las objeto de outras pesquisas.

<sup>236</sup> O fato de iniciarmos a pesquisa tendo como marco o plano do provedor dos Armazéns para construir um porto na capitania da Paraíba e romper parte de sua dependência em relação ao governo-geral de Pernambuco favoreceu a percepção de como as medidas de Lobo da Silva foram eficientes em relação aos problemas que ele precisou enfrentar. Contudo, o Código Nº 582 registra uma série de avisos entre 1752 e 1756 relativos às condições das cargas de madeiras. Esses avisos eram direcionados ao governador de Pernambuco e demais entidades da capitania durante a gestão de Luís José Correia de Sá e mostram alguma ligação entre a exploração madeireira de Pernambuco e o governo do Grão-Pará. Essa conexão é algo cuja investigação poderia ajudar a compreender a trajetória de Julião Alves que trabalhou à serviço da Secretaria da Marinha e Ultramar nas duas localidades.

Lobo da Silva enfrentou o problema da especulação com os papéis que representavam o valor das madeiras e os problemas com os donos dos navios sobre a ordem de prioridades para o embarque dos produtos coloniais (açúcar, pau-brasil e madeiras reais). José César de Meneses lidou com o fim da Companhia de Pernambuco e Paraíba, com os estudos das madeiras e entrou em conflito com Julião Alves, o carpinteiro do Arsenal. Dom Tomás tentou mandar Antônio Manoel Prata de volta para o reino, criou um telheiro para armazenar de forma mais adequada as madeiras, recusou-se a distribuir sesmarias porque os requerentes só queriam - segundo o próprio Dom Tomás - se aproveitar das matas e implementou uma Inspetoria das Matas.

Nota-se, a partir do exposto, que a administração das madeiras gerou atritos entre o governo geral de Pernambuco e senhores de terra, entre o governo e os mercadores, entre os governadores (especificamente, José César de Meneses e Dom Tomás) contra os carpinteiros do Arsenal. De toda forma, apesar de multifacetado, o núcleo do conflito situava-se no fato de que o suprimento de madeiras para o Arsenal e o domínio senhorial sobre as matas eram essencialmente antagônicos. Como a questão madeireira afetava praticamente todos os setores da sociedade colonial alocada no litoral, os recursos florestais eram motivo de litígio mesmo entre colonos.

Na Paraíba, um requerimento de Jerônimo Correia Guedes do Amaral pedia providência régias contra Manuel Gomes da Silveira, tudo porque este último - administrador do morgado instituído por Duarte Gomes da Silveira - estava cortando madeiras em um açude que alimentava as moendas do engenho Gargaú, do qual Guedes do Amaral era administrador.<sup>237</sup> As matas, portanto, importavam não apenas como recurso lenhoso, mas como segurança de renovação de recursos hídricos, que não precisavam estar associados ao consumo individual de água, mas aos moinhos.

Em Pernambuco houveram algumas querelas entre senhores de engenho contra indígenas e escravizados por causa da produção de carvão que, se beneficiava os donos dos escravos ou os indígenas envolvidos no processo, prejudicava os senhores ao retirar deles reservas de matas que podiam arrendar ou usar nos seus engenhos. Da mesma forma, senhores de terra vinculados à cultura canavieira atritaram com curtidores de couro, porque estes buscavam tintas nos manguezais, mas os sulcos das árvores de onde extraíam a tintura escorriam pelos rios e contaminavam os solos afetando a cultura do açúcar. Não resolvendo suas querelas entre si, os colonos pediam provisões régias à moda da estrutura política concelhia característica

---

<sup>237</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 25, D. 1927. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 14 de Junho de 2025.

da tradição jurisdicional. Esses eram alguns dos conflitos políticos pelo uso das matas que foram estudados por Fernanda Faust.<sup>238</sup>

Com essa configuração, entendemos aqui que a exploração madeireira planejada pela Secretaria da Marinha e Ultramar em conjunto com o governador Dom Tomás entre 1788 e 1791, como vimos no final do capítulo anterior, foi marcada por uma contradição política e econômica. De um lado, as áreas de fornecimento madeireiro de Recife eram majoritariamente Alagoas e Paraíba, exatamente porque muitas matas na região de Recife e Olinda já estavam comprometidas com uso excessivo dos engenhos<sup>239</sup>, o que transpunha a procura de madeiras para regiões mais distantes. Por outro lado, a subordinação do governo da Paraíba ao de Pernambuco relaciona-se com a falência da Provedoria da Paraíba. Considerando que esse quadro decorreu do baixo rendimento da cultura do açúcar, o arranjo madeireiro que se consolidou ao longo dos anos decorridos desde 1755 até 1790 deu-se pelo fato de que a fronteira agrícola da Paraíba - as florestas - e das regiões ao sul de Pernambuco poderiam comprometer-se com o fornecimento madeireiro ao passo que Recife e Olinda mantinham os componentes fundamentais de suas economias: os navios dos mercadores e as lenhas dos engenhos.

A chegada de Antônio Manoel Prata na Paraíba e a consolidação da Conservadoria das Matas criou um incentivo econômico com a abertura da fronteira para os canaviais e a entrada de dinheiro nas mãos dos particulares da capitania - arrendando terras, alugando carros de bois e pagando a mão-de-obra. Dessa forma, também criou os mecanismos políticos de justificação para os pedidos de autonomia do governo local e fomentou a autonomia do governo da Paraíba através do exercício jurisdicional de Pernambuco. Estudar esse processo durante a década de 1790 constitui o objeto deste capítulo.

### 3.1. A Zona da Mata paraibana e o centro comercial recifense: desenvolvimento desigual e combinado

---

<sup>238</sup> FAUST, Fernanda Cordeiro de Almeida. “Em benefício comum de meus vassalos”... *op. cit.*

<sup>239</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 169, D. 11927. *op. cit.* Nessa documentação, que fez o levantamento das matas que possuíam madeiras apropriadas para construção naval e consolidou a reserva delas para uso exclusivo da Coroa portuguesa, apenas Ipojuca, freguesia de Recife, tinha recursos e, mesmo assim, quando lemos a composição das matas, eles eram basicamente de madeiras de Amarelo com tamanho reduzido, normalmente usadas para fazer taboados. Portanto, eram matas com usos navais menores (ou assim ficou registrado para a administração colonial segundo informações do capitão-mor local) e que o capitão-mor alertou que eram de uso regular dos engenhos, à exceção das árvores que ficavam nos arredores do rio Ipojuca.

Como já comentamos acerca da subordinação do governo da capitania da Paraíba ao de Pernambuco, foi um fenômeno que decorreu da combinação entre o prestígio econômico do Recife, o aumento da força política de Pernambuco pelo mérito militar e a falência da Provedoria da Paraíba. As razões da dependência econômica da Paraíba em relação à Pernambuco nos remetem ao pós-guerra luso-batava, que foi marcado pela crescente importância da praça recifense como catalisadora das mercadorias das capitâncias do norte – tanto do açúcar quanto dos caminhos da carne e do couro –, consequência do fato de que o grupo mercantil recifense protagonizou as arrematações do sertão, no que a Paraíba teria figurado como um entreposto de Pernambuco.<sup>240</sup> Elza Régis de Oliveira situou a subordinação da Paraíba nos quadros da regeneração econômica do reformismo ilustrado de Pombal e a independência viria com a renovação da força econômica da Paraíba.<sup>241</sup>

Na esteira da subordinação, Mozart Vergetti de Menezes investigou o “Colonialismo em ação” e sustentou que o exercício administrativo autônomo das capitâncias estava condicionado à saúde de sua Provedoria, órgão fazendário responsável pelas finanças<sup>242</sup>. Nesse sentido, Mozart de Menezes analisou as responsabilidades da Provedoria da Fazenda paraibana, comparando as folhas de pagamento e os canais de receita pela primeira metade do século XVIII. Seguindo as pistas deixadas por Stuart Schwartz, Menezes tomou o dízimo, um imposto que incidia sobre a produção de exportação, como forma de projetar a capacidade produtiva e as atividades econômicas da Paraíba. O resultado a que chegou demonstrou a extrema dependência que a capitania real possuía com relação à produção açucareira.

Em seguida, Mozart Vergetti notou a situação deficitária da produção açucareira ao longo das décadas, que passou a ser compensada pelos impostos sobre carnes e couros, cujo arremate foi repassado da Câmara Municipal para a Fazenda da capitania em 1732, em razão

---

<sup>240</sup> Esse argumento é desenvolvido em: MELLO, Evaldo Cabral de. **A ferida de Narciso**: ensaio de história regional. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2001.

<sup>241</sup> OLIVEIRA, Elza Regis. **A Paraíba na crise do século XVIII**: subordinação e autonomia (1755-1799). Fortaleza: BNB.ETENE, 1985. Evitamos debater esta tese para não alongarmos mais o texto. Cabe apenas mencionar que, como já deve ser perceptível, a nova história política sobre o Antigo Regime português contesta a excepcionalidade centralizadora de Pombal. Nas capitâncias do Norte, Inaldo Chaves demonstrou que esse processo centralizador se estruturava em Pernambuco desde 1714. Na questão econômica, Mozart Vergetti notou uma imprecisão nas análises de Elza Régis, esta imputou ao repasse de 20 mil cruzados da dízima de Pernambuco para a Paraíba uma forma de esvaziamento dos cofres paraibanos, uma vez que o imposto sobre a produção da Paraíba estava sendo arrematado em Pernambuco e o valor da dízima não compensava a perda, além de não ser repassada. Porém, Mozart de Menezes percebeu que a dízima era um imposto sobre importação, as quais eram bem maiores em Pernambuco, no que resultava mais em ganho da Paraíba do que em benefício para Pernambuco, e que Régis havia tomado a dízima por dízimo, esse último era efetivamente o imposto sobre a produção e permaneceu nas mãos do governo da Paraíba. Apesar disso tudo, ainda são importantes as leituras sobre a crise econômica da Paraíba que Régis analisou, assim como seus levantamentos estatísticos sobre a capitania.

<sup>242</sup> MENEZES, Mozart Vergetti de. **Colonialismo em ação**: fiscalismo, economia e sociedade na capitania da Paraíba. João Pessoa: Editora da UFPB, 2012.

de desconfiança da Coroa sobre possíveis descaminhos. Entretanto, boa parte das rotas de carnes e couros eram arrematadas no Recife, que tinha mercadores com maiores cabedais para realizar as operações mercantis. Ao mesmo tempo, havia grande disputa sobre o lugar de embarque do açúcar, porque produtores e comerciantes buscavam a praça do Recife, preterindo a da Paraíba<sup>243</sup>.

A Coroa resolveu dar cabo do conflito promovendo a arrematação conjunta da dízima - imposto sobre importação - da Paraíba e de Pernambuco na praça do Recife, em 1723, e estipulou o valor de 20 mil cruzados a serem repassados de Pernambuco para a Paraíba, mas que não chegavam<sup>244</sup>. De toda forma, os dois principais canais da receita paraibana se extraviaram para a praça recifense e a subordinação do governo da capitania em 1756 coincidiu com a insuficiência crônica do seu órgão fazendário para sustentar os custos do governo.

No que concerne à centralidade política de Pernambuco, José Inaldo Chaves Júnior investigou o alargamento das suas jurisdições. Segundo Inaldo Chaves, desde a jurisdição de Francisco Barreto, que atuou como governador em Pernambuco e, simultaneamente, como mestre de campo general do Estado do Brasil, que lhe dava jurisdição militar sobre as capitâncias vizinhas, criou-se uma confusão entre a jurisdição pernambucana e a jurisdição pessoal de Barreto. Essa confusão era, do ponto de vista da governabilidade, instrumentalizada pelos sucessores de Barreto no governo de Pernambuco para alargar suas jurisdições. Contudo, é apenas em 1714 que a patente de capitão-general começa a acompanhar o cargo do governador de Pernambuco, não apenas a pessoa. A jurisdicionalidade de Pernambuco se alastrou pela vizinhança em decorrência do fato de que a capitania duartina encabeçou o processo de colonização das capitâncias do norte por meio do seu protagonismo militar na “guerra dos bárbaros” que se destinaram a, simultaneamente, iniciar o processo de colonização dos sertões e combater os indígenas resistentes à Coroa portuguesa.

Ainda segundo a tese de Chaves Júnior, a última barreira da expansão jurisdicional de Pernambuco era o governo da Paraíba, subordinado em janeiro de 1756. Dessa forma, a subordinação da Paraíba a Pernambuco era produto da expansão contínua da influência

---

<sup>243</sup> José Inaldo Chaves abordou alguns desses conflitos referentes à produção de açúcar do Tibiri, na atual cidade de Santa Rita. O costume dos donos de engenho de escoar as suas mercadorias pela balança do Tibiri, que ficava mais perto da praça recifense, era uma forma de buscar as vantagens de exportar pelo porto do Recife, onde havia melhor arrematação dos produtos. CHAVES JÚNIOR, José Inaldo. **As Capitanias de Pernambuco e a construção dos territórios e das jurisdições na América Portuguesa (século XVIII)**. Tese (Doutorado em História). Rio de Janeiro: Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2017. pp. 198-208.

<sup>244</sup> Menezes, Mozart Vergetti de. Sonhar o céu, padecer no inferno: governo e sociedade na Paraíba do século XVIII. In: BICALHO, Maria Fernanda & FERLINI, Vera Lúcia do Amaral (orgs.). **Modos de Governar**: ideias e práticas políticas no Império português (séculos XVI à XIX). São Paulo: Alameda, 2005.

econômica dos particulares da praça do Recife associada ao aumento de prerrogativa política do governo de Pernambuco para capitanejar a ocupação territorial, a produção econômica, a consolidação da soberania da Coroa portuguesa, por meio da guerra, nos sertões das capitâncias do norte, e a renovação das áreas litorâneas. Dessa forma, apesar de a subordinação da Paraíba à Pernambuco ser a nível de jurisdição militar, na prática várias matérias pertinentes à justiça e ao governo diário, de lidar com os poderes locais, passaram a ser protagonizados pelos generais de Pernambuco.

Ainda que, macroscopicamente, os grandes efeitos políticos do governo da capitania de Pernambuco e o fortalecimento econômico do grupo mercantil recifense parecerem complementares, não se deve supor um alinhamento harmônico entre os diferentes grupos envolvidos na administração colonial. Talvez um primeiro ponto de contraste que cabe mencionar seja que o prestígio comercial do Recife rivalizou com a sede da capitania, a cidade de Olinda.

George Félix Cabral de Souza demonstrou que a impossibilidade de criação de renda pelo aforamento de propriedades que estavam sob jurisdição da Câmara de Olinda fez com que a Câmara do Recife sofresse com falta de recursos por longo período, evidenciado pelo fato de que em 1738 a casa de câmara e cadeia não possuía sino e as obras de conservação urbana estavam comprometidas. Entretanto, a Câmara do Recife, se não podia tributar terrenos tradicionalmente vinculados à Câmara de Olinda, podia alugar propriedades imóveis pertencentes à sua municipalidade, no que encontrou a sua renda na tributação de pequenas lojas. A força característica da mercancia da vila do Recife permitiu que o comércio local gerasse a renda necessária para sustentação da unidade administrativa.<sup>245</sup>

A ascensão política dos grupos mercantis do Recife já havia causado disputas entre mercadores e a açucarocracia pernambucana em um episódio que ficou conhecido como A Guerra dos Mascates. A consolidação da vila do Recife, entre 1710 e 1711<sup>246</sup>, marcou um fortalecimento do grupo mercantil local que pode ocupar cargos na administração municipal e influenciar, através do poder político, as dinâmicas de mercado. Nesse contexto, se a Câmara do Recife já era um marco da oposição entre o senhorio olindense e os grandes mercadores, mesmo entre os grandes mercadores haviam fraturas internas nos arranjos políticos locais, tais como a taxação do couro em 1733 e um suposto favorecimento de descaminhos que estariam

<sup>245</sup> SOUZA, George F. Cabral de. PATRIMÔNIO, TERRITORIALIDADE, JURISDIÇÃO E CONFLITO NA AMÉRICA PORTUGUESA: PERNAMBUCO, SÉCULO XVIII. in: OLIVEIRA, Carla Mary S., MENEZES, Mozart Vergetti de e GONÇALVES, Regina Célia (Orgs). *Ensaios Sobre a América Portuguesa*. João Pessoa: Editora Universitária - UFPB, 2009. pp. 81-96.

<sup>246</sup> *Idem*.

sendo articulados por homens de negócios dentro da Câmara do Recife, por volta de 1743.<sup>247</sup>

Tratando-se do período em que a Paraíba esteve subordinada ao governo de Pernambuco, José Inaldo Chaves Júnior estudou a formação de grupos “supracapitanias”, com algum nível de reciprocidade nos seus interesses políticos e econômicos, que conflitavam com os governos das capitania em nome de preservarem suas posições sociais a nível econômico, político, simbólico etc.. Dentre os elementos estudados por Chaves Júnior, nos interessa as queixas do governador da Paraíba, Jerônimo de Melo e Castro<sup>248</sup>, sobre a perda de jurisdição sobre o sertão, com a criação da vila de Pombal em 1772.

O governador da Paraíba enviou diversas denúncias sobre uma suposta violência criminosa perpetrada pelo capitão de ordenanças, Fernando Arruda da Câmara, que estaria sendo protegido pelo general de Pernambuco. No fim das contas, a inocência que os processos deram a Arruda da Câmara deixaram Melo e Castro amargando a derrota e sua posição de governador subordinado.<sup>249</sup>

Nessa mesma esteira, Janice Correa da Silva estudou inventários *post-mortem* do sertão do Piancó, região onde se erigiu a vila de Pombal. Ao encontrar registro de bens materiais como prataria e outros produtos de alto valor comercial, Correa da Silva indicou que haviam indivíduos com capacidade aquisitiva para comercializar esses produtos na região. Sua pesquisa apontou que o sertão foi ocupado por criadores de gado, marcado com presença de escravos em pouca quantidade por proprietário, mas presentes em praticamente todas as terras de criadores, que estavam distribuídas em várias pequenas porções para criação de caprinos. As relações nitidamente Atlânticas, evidenciadas nos produtos importados, incluindo pessoas escravizadas, apontam para a existência de grupos e indivíduos locais, espalhados pelo sertão, que participavam de redes mercantis poderosas. A perpetuação do poder social desses indivíduos estaria associada com a capacidade de se envolver em as teias políticas e econômicas locais que encontravam seu ponto forte conectando-se ao Atlântico pela vila do Recife.<sup>250</sup>

<sup>247</sup> SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras**: o grupo mercantil do Recife colonial (1654-1759). 2. ed. Recife: Ed. UFPE, 2020. Veja-se a questão no capítulo 5 “Estratégias de poder e afirmação social”.

<sup>248</sup> Chaves Júnior identificou a trajetória do governador da Paraíba. Jerônimo de Melo e Castro era um dos descendentes de Dom Diniz, primeiro conde das Galveias, e primo do ministro Martinho de Mello e Castro, que coordenava a pasta da Marinha e Ultramar. CHAVES JÚNIOR, José Inaldo. **“As duras cadeias de um governo subordinado”**: história, elites e governabilidade na Capitania da Paraíba (1755 - 1799). Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2013.

<sup>249</sup> CHAVES JÚNIOR, José Inaldo. *Idem*. Ainda se deve fazer referência às micro análises da dissertação de Chaves Júnior para a fortaleza de Cabedelo, onde percebeu o aumento da jurisdição de Pernambuco sobre a Paraíba porque o general de lá realizava o exercício jurisdicional sobre os conflitos entre Melo e Castro e ouvidor da comarca da Paraíba, e a micro análise da elite açucareira de Mamanguape e sua relação com a praça de Recife.

<sup>250</sup> SILVA, Janice Correa da. **Em busca de distinção e riquezas**: patrimônios materiais e poder no sertão do rio Piranhas, capitania da Parahyba do Norte (segunda metade do século XVIII). Dissertação (mestrado). Programa

Para Bruno César Santos da Silva o contexto econômico-político das capitâncias de Pernambuco e Paraíba se dava em uma coligação e disputa entre grupos distintos de poder, caracterizando uma realidade histórica em que existiam várias elites, com interesses próprios, que buscavam seus aliados para além das fronteiras das capitâncias. Paralelamente, a Capitania da Paraíba tinha uma macrodivisão entre litoral e sertão, divididos pelo planalto da Borborema. O litoral estava decadente por causa da guerra holandesa, que destruiu a capacidade produtiva das zonas açucareiras (litoral), drenou os recursos da capitania e resultou em uma competição com as Antilhas na qual a Paraíba entrava em franca impossibilidade de enfrentar. Assim, enquanto os grupos econômicos e políticos do interior se filiavam à Pernambuco, por encontrarem escoamento fácil de mercadorias e melhores preços, o litoral açucareiro paraibano estava em situação de despréstígio.<sup>251</sup>

Exatamente por causa dessa diversidade de arranjos políticos e econômicos, a questão madeireira aparece como um objeto particularmente significativo para pensarmos o conflito entre as demandas da Coroa e a indisponibilidade dos poderes locais em atender às necessidades régias na dimensão exigida.

De fato, ao mesmo tempo que a estrutura política do Antigo Regime impunha obrigações aos colonos para atenderem as necessidades de construção naval do Arsenal Real, as instituições da administração colonial abriam espaços de representação e exercício de poder político para as elites locais de forma que elas podiam resistir às pressões do governo central e preservar o desenvolvimento de suas bases sociais na colônia. Portanto, a alocação dos cortes régios em Alagoas e Paraíba, organizado pelo governo de Pernambuco, era, simultaneamente, consequência da impossibilidade de aproveitar as matas de Olinda e Recife, tanto por desgaste das florestas quanto por pressão dos locais, e de ampliação das áreas de fornecimento madeireiro com a função de aumentar a produção de peças para construção naval.

No contexto apresentado, o processo de estabelecimento de uma base produtiva de madeiras à serviço da Coroa na Paraíba será entendido aqui como um desenvolvimento desigual de forças econômicas entre o litoral pernambucano (Recife e Olinda) e a Zona da Mata paraibana combinado com a renovação do poder de grupos locais que puderam perpetuar-se por meio das mudanças nas relações políticas e econômicas engendradas pela política florestal da Coroa portuguesa. Assim, pensaremos o trato madeireiro à semelhança das reflexões de Vera

---

de pós-graduação em História - Universidade Federal da Paraíba, Centro de Ciências Humanas e Letras; João Pessoa, 2013.

<sup>251</sup> SILVA, Bruno Cezar Santos da. **Entre defesa e ordem:** os corpos militares da Paraíba na trama da subordinação à capitania de Pernambuco. Dissertação (Mestrado), Paraíba: Universidade Federal da Paraíba - Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, 2013.

Candiani sobre a forma de entender a história pela perspectiva da mudança ambiental. Para a historiadora, mudança e continuidade nas formas de existência social do ser humano (economia, política e cultura) são inseparáveis da maneira como diferentes grupos humanos se apropriam de recursos naturais e ecossistemas inteiros segundo objetivos distintos<sup>252</sup>.

Estudando o projeto do “Desagüe” elaborado por oficiais da Coroa espanhola no México, Candiani comprehende que a luta entre diferentes classes sociais pela apropriação dos recursos hídricos e pela terra foram fundamentais para o curso das transformações ambientais e para a formatação das relações de classe no Vale do México. Dessa forma, o desenvolvimento desigual e combinado se apresenta, além de fenômeno político e econômico, a partir da apropriação desproporcional entre diferentes grupos de um recurso natural necessário a todos.<sup>253</sup>

Ao estudar de maneira mais sistemática a contradição social em torno da apropriação dos recursos hídricos do “Desagüe”, Candiani percebeu que a participação dos povos indígenas, sob a perspectiva de um conflito social, ocorreu em uma dinâmica na qual as tecnologias e conhecimentos dos povos originários eram incorporados pelos invasores espanhóis tanto voluntária quanto coercitivamente, na forma de tecnologias subalternas.<sup>254</sup>

No começo da colonização, a tradição política espanhola reconheceu determinadas formas de governo e de relação com a terra tradicionais dos povos conquistados. Mas na medida que o projeto do “Desagüe” se desenvolvia, e ele perdurou por mais de 200 anos, frequentes conflitos se acumulavam entre colonos espanhóis e povos indígenas sobre o uso dos canais e dos diques de água. Interessada nos tributos pagos, a monarquia de Espanha preteriu os interesses dos povos originários do México em favor dos grandes fluxos econômicos mercadológicos produzidos por latifundiários e grandes mercadores.

<sup>252</sup> “What does it mean to read history through environmental change? I explore this question by thinking of change and continuity in culture, social relations, and economy as inseparable from how water, land, and ecosystems are used by groups of people with different aims and interests.” CANDIANI, Vera. The Desagüe Reconsidered: Environmental Dimensions of Class Conflict in Colonial Mexico. *Hispanic American Historical Review* (2012) 92 (1): 5–39. p. 5.

<sup>253</sup> *Idem.* pp. 17-21. O “Desagüe” foi um grande projeto de drenagem de água na bacia do México para construção, em moldes europeus, do espaço que constitui hoje a Cidade do México. A bacia era formada por vários lagos (Texcoco, Zumpango, Xaltocan, San Cristóban, Xochimilco e Chalco, além da atual região da Cidade do México) que se interconectavam. O antigo Império Mexica possuía sistemas de drenagem e de controle da salubridade da água de forma a incorporar a hidrografia e os ecossistemas locais à sua estrutura política e econômica. A chegada dos espanhóis e seu modelo urbano marcou um ponto de virada na história ambiental da bacia do México, precisamente porque, diferente dos povos originários da região, os espanhóis procuravam um terreno para habitação e uma produção agrária em tudo distinta dos alagadiços tradicionais do local. O projeto do “Desagüe” espanhol era, portanto, não apenas uma drenagem, mas uma luta pelo espaço e sua forma de funcionamento. Era uma luta pela manutenção e sobrevivência de tradições, culturas e formas de vida específicos da região em oposição aos modelos trazidos pelos colonizadores. Veja-se também CANDIANI, Vera S. *Dreaming of Dry Land: Environmental Transformation in Colonial Mexico City*. California: Stanford University Press, 2014.

<sup>254</sup> CANDIANI, Vera S. *Dreaming of Dry Land* *Idem.*

Desses conflitos resultaram relações ambíguas entre oficiais régios e povos originários na construção do “Desagüe”. De certa forma, o projeto em si mesmo excluía os povos indígenas do acesso à água e à terra, por meio de vários processos de expropriação. Contudo, a Coroa espanhola dependia do conhecimento tradicional dos povos originários, para que a mão-de-obra que efetivamente trabalhava na construção das represas e dos canais tivesse a formação e os saberes necessários para a execução dos projetos. Esse conhecimento, entretanto, só existia nos povos originários, que encontravam no soldo, à serviço da Coroa espanhola, um meio de manutenção do seu modo de vida e de sobrevivência.

Em verdade e à semelhança do “Desagüe” estudado por Candiani, os interesses entre os colonos e a administração colonial sobre as madeiras era antagônico. Entretanto, as tabelas elaboradas nos capítulos anteriores demonstram que houve um envio de madeiras crescente ao longo do tempo. Portanto, se dizemos que o projeto madeireiro vingou ao ser realocado nas Alagoas e na Paraíba, salvaguardando as matas de Olinda e Recife para os interesses locais, cabe discutir de que forma a execução da política florestal lusitana foi aplicada na Paraíba e quais as razões para os poderes locais colaborarem em alguma medida com a política florestal de Dona Maria I. Nesse contexto, eram os povos indígenas que conheciam os caminhos das matas, as árvores adequadas para construção e as técnicas para o falsoquejo e reconhecimento do local. Antes de apresentarmos nosso argumento, três pesquisas antecedem nosso estudo e devem ser abordadas antes de prosseguirmos.

O estudo de Amanara de Araújo tomou como marco a Carta Régia de 13 de março de 1797, oportunidade que teve para estudar o governo de Fernando Delgado Freire de Castilho, capitão-mor da Paraíba nomeado em fins de 1797 e que governou até 1801. O governo de Castilho produziu um conjunto de documentos referentes ao planejamento da conservação das matas. Amanara de Araújo analisou aquele conjunto e percebeu que eles conciliavam os planos madeireiros da metrópole com os interesses dos donos de engenho da sociedade colonial paraibana. Araújo identificou que o planejamento dos cortes de madeira não só deixava à disposição dos senhores de engenho os bois, as cordas e os carros necessários para a atividade do transporte da carga como também transferia renda para eles com o pagamento do valor do transporte pelo carregamento de madeira a quem fosse onerado com a destruição de suas matas. De maneira geral, o argumento de Araújo foi que o capitão-mor Freire de Castilho teria demonstrado a capacidade de plena realização do projeto florestal da Coroa portuguesa enquanto acusou o estrangulamento do espaço jurisdicional do governo da Paraíba, produto do alcance da jurisdição do governo de Pernambuco, como principal empecilho para o

desenvolvimento do projeto madeireiro.<sup>255</sup>

Juliano Carvalho, por sua vez, atribuiu ao comércio de madeira, pela conexão direta entre o porto da Paraíba e o de Lisboa, uma das causas da independência administrativa da Paraíba. Acresceu, ademais, o fato de que, na sua investigação, encontrou mais documentos referentes aos cortes de madeira do que de qualquer outra atividade produtiva, permitindo a hipótese de que o comércio madeireiro sustentasse planos de autonomia para o governo da Paraíba. Contudo, a abordagem de Carvalho sobre o uso das florestas vinculou-se mais à urbanização da Zona da Mata, não constituindo uma análise da autonomia política da Paraíba, mas sugerindo a questão madeireira como um dos elementos explicativos dessa história.<sup>256</sup>

O estudo, entretanto, que mais se aproxima da nossa pesquisa é o de Mateus Samico Simon. Simon percebeu que o trato madeireiro gerou uma série de conflitos entre diferentes setores da sociedade colonial, bem como entre colonos e os governos das capitâncias. Dessa forma, e à semelhança dos nossos argumentos, Simon apontou que a política florestal portuguesa no final do século XVIII foi um importante impulso econômico para a renovação da indústria e dos capitais de setores mercantis e fundiários nas regiões de Alagoas e Paraíba. Uma situação que permitiu aos poderes locais de Recife e Olinda preservarem suas bases sócio-naturais para manutenção das suas forças econômicas e políticas (terras, reservas de matas, cursos d'água etc.) ao mesmo tempo que o projeto madeireiro da Coroa era satisfeito com os recursos da comarca das Alagoas e da capitania da Paraíba.<sup>257</sup>

Distinguimo-nos, contudo, das pesquisas acima por questões importantes. Em relação à Amanara de Araújo, sua pesquisa não foi produzida para abranger o projeto madeireiro que foi sendo construído ao longo de meio século na Paraíba, resultando em algumas restrições analíticas que não depõem contra os resultados encontrados por ela, mas marcam as especificidades que estão sendo abordadas aqui. O seu objeto restringiu-se às medidas do governo entre os anos de 1797 e 1800, fazendo com que fugisse do campo de visão o longo período em que o trato madeireiro se desenvolveu. Isto é, sem rejeitar que os poderes locais

---

<sup>255</sup> Veja-se em: ARAÚJO, Amanara Bandeira de. **A POLÍTICA PARA MATAS DA CAPITANIA DA PARAÍBA NA VIRADA DO SÉCULO XIX**. Monografia (Graduação em História) – Universidade Federal da Paraíba, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Curso de Licenciatura em História, 2007.

<sup>256</sup> CARVALHO, Juliano Loureiro de. **Formação territorial da mata paraibana, 1750 - 1808**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2008. Cabe salientar que, diferente de Araújo, Carvalho toma a questão da independência da Paraíba de forma tangencial, focando-se na urbanização da Zona da Mata paraibana.

<sup>257</sup> SIMON, Mateus Samico. **AS “MATAS IMENSAS, GLÓRIA E COROA DE TODOS OS BOSQUES DO MUNDO” E A “ZONA DA MATA”:** SOCIEDADES, PAISAGENS E RECURSOS FLORESTAIS NA COLONIZAÇÃO DO NORDESTE. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal de Pernambuco CFCH. Programa de Pós-graduação em História, 2014.

utilizaram as estruturas régias a seu próprio favor e antagonizaram diversas vezes com os governos de Pernambuco e Paraíba, nossa pesquisa entende que o poder central foi capaz de flexionar em diversos pontos os interesses locais, o que explica o crescente aumento da produção madeireira.

Quanto ao estudo de Juliano de Carvalho, sua hipótese sobre o trabalho madeireiro dialoga com nosso estudo na medida que indica que o trato madeireiro foi responsável pela constituição de um porto na Paraíba que poderia comercializar com o reino autonomamente em relação ao Recife, sendo um ativo elemento de transformação do espaço. Porém, Carvalho acaba restringindo as madeiras a mercadoria de exportação como parte do plano de centralização da monarquia lusitana que procurava racionalizar os usos do espaço colonial. No mesmo sentido, Simon abordou o trato madeireiro como fenômeno de mercado. Sua abordagem da política florestal lusitana e da exploração madeireira ao longo dos anos 1755 até 1800 dispensa o elemento político que se desdobrou por trás e ao mesmo tempo que o movimento econômico.<sup>258</sup>

Considerando o fator político como um dos pontos centrais até aqui desenvolvidos, convém uma concordância com Neil Smith de que uma região não pode ser compreendida apenas no sentido das limitações territoriais produzidas no interior das estruturas jurídicas do Estado. “O *espaço geográfico* como um todo é também diferente. É a totalidade das relações espaciais organizadas, num grau maior ou menor dentro de padrões identificáveis, que adequadamente constituem a expressão da estrutura e do desenvolvimento do modo de produção.”<sup>259</sup> As observações de Smith ganham uma consideração especial em relação ao objeto deste estudo. Para o autor, a separação entre o espaço social e o espaço natural é consequência de uma concepção epistemológica fundada na exterioridade do objeto.

Smith localiza essa diferenciação, na história do pensamento Ocidental, na formulação

---

<sup>258</sup> A pesquisa de Mateus Simon apresentou uma excelente descrição do espaço das capitâncias de Pernambuco e Paraíba. Sua pesquisa abordou vários documentos que tratamos aqui, desde as medidas de Lobo da Silva, em 1757, até a Conservadoria das Matas de Dom Tomás, em 1791. Mas vários fatores que afetam a história política da região lhe escaparam, como o fato de que o dinheiro da dízima de Pernambuco - no período do governo de Lobo da Silva, visto no primeiro capítulo desta dissertação - passou a ser aplicado na compra das madeiras, o que pode ajudar a explicar porque esse dinheiro parou de ser destinado à Paraíba como era prescrito desde 1723 e em 1755 Pernambuco já acumulava uma dívida de mais de 50 contos. Da mesma forma Simon não percebeu que Manoel Prata era um agente régio, trabalhando à serviço da Secretaria da Marinha e Ultramar, razão para interpretar os ofícios de Manoel Prata como uma tentativa de convencer a Secretaria e o governo de Pernambuco a comprar as madeiras que produzia, igualando o construtor das madeiras ao empreiteiro particular, Martins Beiriz. Dessa forma, a pesquisa de Simon apresenta um excelente conjunto factual sobre o trato madeireiro em Pernambuco desde o século XVII, mas não é atenta ao processo de intensificação da exploração madeireira na segunda metade do século XVIII, considerando a ação política da Coroa e dos colonos em disputa pelo uso dos recursos florestais.

<sup>259</sup> SMITH, Neil. **Desenvolvimento Desigual**: Natureza, Capital e a Produção de Espaço. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1988. p. 130.

kantiana de Sujeito Transcendental. Para Smith, o espaço enquanto parte constitutiva das condições de possibilidade do conhecimento, especificamente, uma forma puramente *a priori* da experiência (Espaço e Tempo), diferencia a consciência da existência e as opõe. Esta separação ocorre no momento em que o espaço, enquanto condição de experiência, apresenta-se como um vazio a ser preenchido. Fora da discussão epistemológica, a pressuposição de um espaço vazio permite separar o objeto experimentado do espaço e projetá-lo para além do mundo conhecido, mas agora o objeto existe abstratamente, sem nenhum conteúdo, ao mesmo tempo que só pode ser concebido no espaço, que está igualmente vazio e sem conteúdo. Esse objeto está no espaço como realidade além do humano e além da experiência, ele é anterior e independente da consciência humana, é o objeto da ciência e do descobrimento, é a “natureza”. Portanto, a separação entre sujeito e objeto produziria - fora da teoria do conhecimento e já invadindo a cultura e a percepção das pessoas - um processo de reconhecimento da ação humana - racional - e do espaço humano em oposição ao seu objeto de conhecimento, o espaço não humano e natural.

Como alternativa a esse espaço natural abstrato, Smith propõe pensar a existência humana enquanto uma constante *produção do espaço*. Apesar da função especificamente teórica dessa concepção, ela rompe a diferenciação entre espaço natural e espaço social permitindo pensar um determinado recorte espacial, na pesquisa, como o conjunto de interações, humanas e não humanas, em que o foco na ação antrópica deve-se ao seu potencial transformador, biologicamente mais intenso que de outras espécies e culturalmente diverso. No contexto desta pesquisa, portanto, a política florestal portuguesa da década de 1790 mobilizou uma série de pessoas na Paraíba cuja ação foi determinada por uma base não humana herdada e construiu uma estrutura espacial que perdurou no tempo.

Antes de prosseguirmos faz-se necessário apontar algumas questões pertinentes sobre a formação vegetal da “Zona da Mata”. O termo Zona da Mata designa uma faixa litorânea estreita de clima úmido com chuvas dominantes no período de outono-inverno e estende-se da Bahia ao Rio Grande do Norte, tratando-se da porção norte da floresta tropical atlântica do Brasil<sup>260</sup>. O local onde essa floresta tropical se desenvolveu na Paraíba é designado como a mesorregião da mata paraibana, caracterizada por Juliano Carvalho como: “Tal mesorregião apresenta interrupções em sua cobertura florestal, junto com as variações do relevo, que alterna várzeas mais úmidas e tabuleiros menos úmidos, vem a alternância de formações de floresta e

---

<sup>260</sup> MELO, Mário Lacerda de. **Paisagens do Nordeste em Pernambuco e Paraíba**. 2 ed. Recife: Cepe, 2012.

de cerrado.”<sup>261</sup> Em seguida, Carvalho nos fornece duas figuras que permitem comparar a vegetação e o relevo, as quais reproduzimos aqui.

**Figura 2 - Relevo e vegetação original**



Fonte: Cartograma elaborado e publicado por Juliano Loureiro de Carvalho *in: CARVALHO, Juliano Loureiro de. Formação territorial da mata paraibana, 1750 - 1808*. Dissertação (Mestrado em

<sup>261</sup> CARVALHO, Juliano Loureiro de. **Formação territorial da mata paraibana, 1750 - 1808**. *op. cit.* p. 3.

Arquitetura e Urbanismo), Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2008. p. 5.

Ao compararmos o relevo com a vegetação fica perceptível que as áreas mais secas dos tabuleiros parecem contribuir com o processo de transformação natural da floresta tropical em cerrado, que mais a oeste passa a formar as regiões do brejo e do agreste. A alternância entre tabuleiros e várzeas também influenciou a ocupação econômica da Paraíba, porque as técnicas e os meios necessários para plantar a cana de açúcar nos tabuleiros (irrigação e adubagem) só foram desenvolvidos muito recentemente, na segunda metade do século XX.

Apesar da correlação entre a variação de vegetação e a variação de relevo, a descrição de Mário de Melo falava, a respeito desse contraste, que nem o solo nem o clima alteram-se o suficiente para explicar a formação e expansão de cerrados e a invasão de plantas características da caatinga (da região semi-árida) nos baixos planaltos sedimentares. Melo, portanto, sugere, que a variação das características fitogeográficas é resultado da intervenção humana combinada com características de solo, que intensificaram o processo de desgaste das florestas tropicais.<sup>262</sup> A respeito disso, algumas áreas de atuação dos cortes à serviço do Arsenal localizaram reservas de florestas em regiões próximas dos tabuleiros, o que pode corroborar com os apontamentos de Mário de Melo.

O argumento deste capítulo, por fim, é que o conhecimento florestal indígena foi apropriado pelos colonos e agentes régios na Paraíba na forma de tecnologias subalternas. O uso desses saberes na exploração madeireira resultou em um desenvolvimento desigual e combinado produzindo o espaço “sócio-natural” no interior de uma mudança das relações políticas e econômicas no momento de aplicação da política florestal portuguesa na Zona da Mata paraibana.

### **3.2. A Inspetoria das Matas e o problema dos portos na Paraíba: descaminhos, fome, seca, terras e florestas**

As determinações da Secretaria da Marinha e Ultramar exigiam o conhecimento dos tipos de madeiras próprias para construção naval e das matas que tinham disponibilidade dessas árvores. Assim, foi apenas em 31 de outubro de 1791 que Dom Tomás reuniu todos os

---

<sup>262</sup> MELO, Mário Lacerda de. **Paisagens do Nordeste em Pernambuco e Paraíba.** *op. cit.*

documentos necessários, produzidos por diversos oficiais, para estabelecer as matas de corte da Paraíba.

A elaboração das informações necessárias para o estabelecimento da Inspetoria na Paraíba perdurou, pelo menos, todo o ano de 1791 e foi rodeada de confusões. A princípio tudo estava correndo tranquilamente, como sugere o ofício de Dom Tomás, de 22 de janeiro de 1791, no qual consta uma lista de amostras de madeiras, discriminando seus nomes e suas utilidades, e foi disponibilizada e produzida pelo escrivão da Provedoria da Paraíba, Bento Bandeira de Mello, contendo um total de 61 exemplares, com a advertência de que em breve poderia mandar outros<sup>263</sup>. No mês seguinte, 5 de fevereiro, Dom Tomás anunciou para a Secretaria da Marinha e Ultramar que ordenou a Tomás Joaquim de Medeiros, atuando como comandante da charrua Providência, que estudasse os portos da Paraíba e levasse a ordem do governo do general para o ouvidor da Paraíba, Brederode, e para o construtor das madeiras, Prata, em que estavam sendo instados ao exame das matas daquela capitania.<sup>264</sup>

A confusão entre as informações aparece em 12 de março de 1791, quando Dom Tomás enviou um ofício para a Secretaria da Marinha e Ultramar contendo vários anexos que arrolam todos os problemas para a conclusão do estudo das matas. Dentre as dificuldades estava o fato de que Antônio Manoel Prata adoeceu e tomou licença, atestada por cirurgião, de 30 até 40 dias. Mas o que realmente atrapalhou a organização da Conservadoria e dos cortes foi que cada oficial relatou um porto de embarque diferente. Segundo os anexos, houve uma informação em março de 1790 que apontava a barra do rio Paraíba como a mais apta para receber navios reais. Entretanto, o rio Paraíba tinha vários entrepostos ao longo do seu curso, todos com a finalidade de transportar madeiras, e vulgarmente chamados de portos. Parece ter sido consequência de que, na época da Companhia de Pernambuco e Paraíba (já extinta em 1780), a desembocadura do rio foi usada para construção naval, em uma ilha fluvial chamada Ilha da Restinga<sup>265</sup>. Portanto, havia uma necessidade de dar precisão ao local de embarque.

Os oficiais envolvidos nas informações foram o tenente do mar Tomás Joaquim de Medeiros, o ouvidor Brederode, o escrivão da Provedoria da Paraíba Bento Bandeira de Mello e o construtor das madeiras Antônio Manoel Prata. Tomás Joaquim falou do “porto de Cabedelo”, tratando-se, portanto, da fortaleza homônima, na desembocadura do rio Paraíba.

---

<sup>263</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 175, D. 12293. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

<sup>264</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 175, D. 12302. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

<sup>265</sup> Donde provavelmente saíram os navios, ou suas peças, que vimos foram construídos pela Companhia nos capítulos anteriores.

Brederode e Bandeira de Mello decidiram pelo embarque na praia do Jacaré, na margem oposta à fortaleza de Cabedelo um pouco mais adentro do rio, próxima à Ilha da Restinga. Porém, Bandeira de Mello deixou a sugestão de uma localidade ao sul da barra do rio Paraíba, localizada em Jacumã. Antônio Manoel Prata, por fim, defendeu o embarque das madeiras na Baía da Traição.<sup>266</sup>

Alguns dias antes, em 4 de março de 1791, o governador da Paraíba considerou o embarque na praia do Jacaré estranho. Jerônimo de Melo e Castro reconhecia apenas a fortaleza de Cabedelo e a Baía da Traição como locais com potencialidade portuária. Dizia ainda que, devido aos fretes de transportar as madeiras até o Jacaré, cada barco custava de 250 mil a 290 mil réis, que eram transferidos dos cofres da Provedoria da Fazenda para particulares.<sup>267</sup>

Como consequência das informações divergentes, em 15 de abril de 1791 o governador da Paraíba, Jerônimo José de Melo e Castro, denunciou o governo de Pernambuco e acusou alguns dos envolvidos de orquestrarem uma trama. Sobre Antônio Manoel Prata, construtor das madeiras reais, ele seria um inoperante porque “vendo a determinação do Gen<sup>l</sup> mandar retirar p<sup>a</sup> R<sup>e</sup> as madeiras que Se achavam neste Porto B<sup>a</sup> da Traição mandei chamar o construtor Prata lhe perguntei a razão por que estavam parados os cortes das madeiras, respondeu-me que’ não tinha ordem do Gen<sup>l</sup>.”. Bento Bandeira de Mello “...por não ter ocioso o gênio de Suas intrigas mandou ocultam.<sup>te</sup> Fazer um mapa dos Portos do Rio Paraíba, barra do Cabedelo e da Baía da Traição por sujeito de nenhuma fé, só por deslustrar os q’ Se fizeram com Tomás Joaquim”. Jerônimo de Melo e Castro escusou apenas o ouvidor, porque tratava da descoberta de matas no Rio Grande do Norte, e Tomás Joaquim de Medeiros, porque o governador concordava com o embarque na fortaleza de Cabedelo<sup>268</sup>.

Restrigindo-se ao que importa neste momento, devemos dizer que o estudo das matas teve seu primeiro parecer oficial em 31 de outubro de 1791<sup>269</sup>. Para evitarmos de replicar a descrição das fontes, combinamos alguns documentos, que registram o espaço florestal paraibano, para elaborar um mapa das matas segundo estudos realizados por Antônio Manoel Prata ao longo da década de 1790 e que reproduzimos a seguir, na Figura 3.

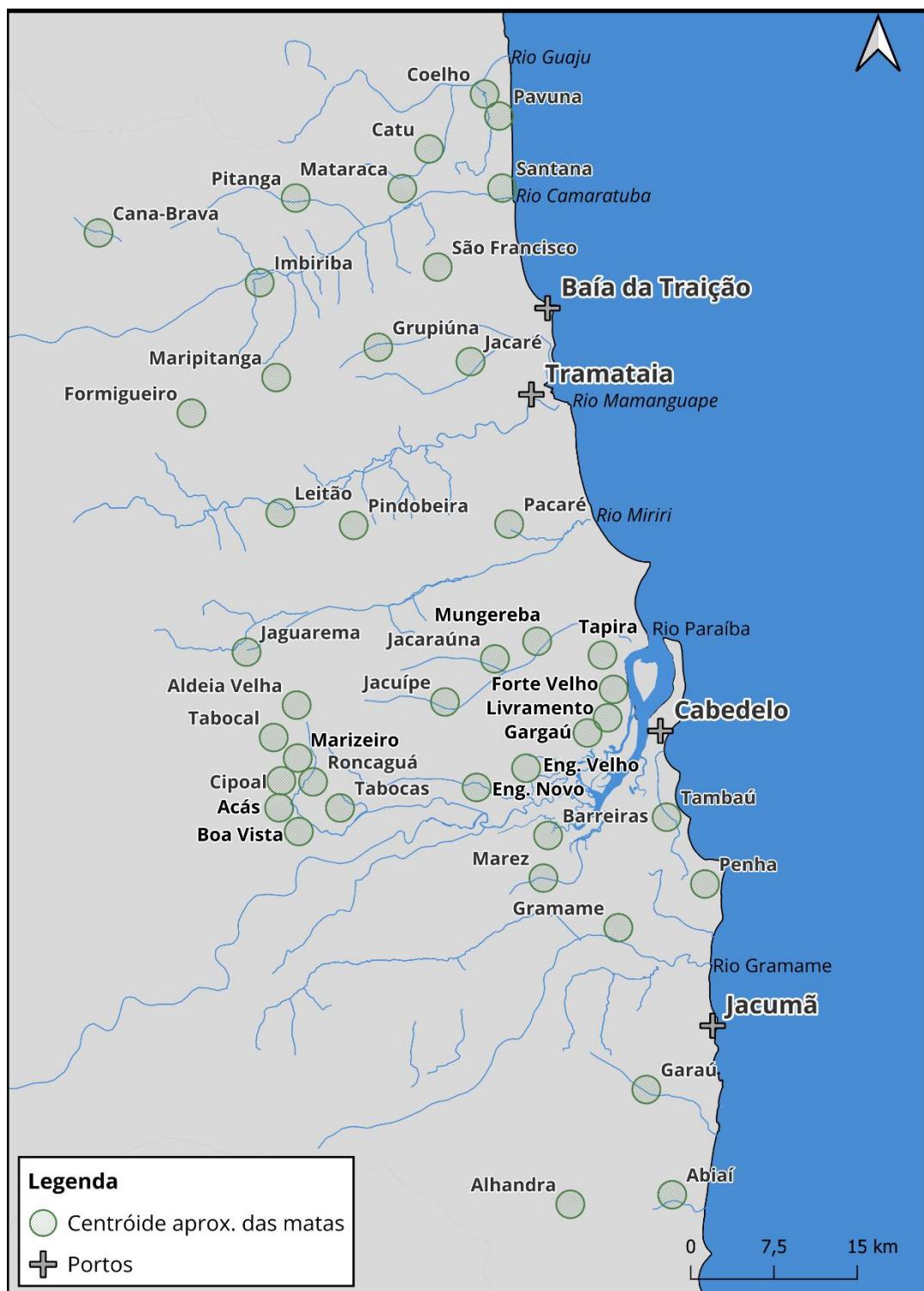
<sup>266</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 176. D. 12323. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

<sup>267</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx.30. D. 2235. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

<sup>268</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 30, D. 2238. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 04 de julho de 2024.

<sup>269</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 178, D. 12470. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

**Figura 3 - Mapa das matas combinadas com os portos da Capitania da Paraíba**



Cartografia elaborada pelo autor e Marcelo Igor de Oliveira por meio do software Qgis. Data 28/07/2025. Documentação consultada: AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 178, D. 12470.; AHU\_ACL\_CU\_014, Cx. 31, D. 2269.; AHU\_ACL\_CU\_014, Cx. 33, D. 2383.

Apesar de algumas matas só terem sido descobertas no ano posterior, de 1792, e de que o porto indicado por Bento Bandeira de Mello só foi devidamente apresentado pelo nome de Jacumã em 1797, a combinação das informações pertinentes aos locais das matas mais acessíveis através dos rios e os portos de escoamento das madeiras já estava disponível em outubro de 1791. Principalmente porque os portos e a disposição das matas que se tornaram o foco da exploração madeireira na década de 1790 estavam ao norte da capitania, o que nos leva a focar no rio Mamanguape, no rio Camaratuba e na Baía da Traição.

As matas em que Antônio Manoel Prata tirava maior quantidade de madeiras para enviar ao reino eram as escoadas pela desembocadura do rio Camaratuba, como Santana, Pavuna e Pitanga, por exemplo. As matas próximas à desembocadura do rio Mamanguape foram descritas por Manoel Prata de maneira ambígua: por um lado já estavam bem desgastadas pelos 18 anos de trabalho de Manoel Beiriz, por outro, ainda resguardavam algumas partes muito boas para naus de 74 peças.<sup>270</sup>

Em 1792, partindo do engenho Gargaú, Manoel Prata encontrou mais a oeste a mata de Roncágua, muito destruída, segundo ele, por causa do uso que os engenhos faziam das madeiras. A expedição de Prata ainda percorreu caminho até as florestas de Pacatuba, partes da atual cidade de Sapé e seu entorno, no mapa acima estaria próxima às matas Tabocal e Aldeia Velha. Em seguida, Prata conectou Pacatuba ao engenho Gargaú por uma estrada de terra, para criar uma via entre matas mais fartas afastadas das várzeas e o escoamento fluvial do rio Paraíba. Essa ação era o começo de uma infraestrutura terrestre de transporte e locomoção entre o norte da capitania e o entorno da capital.<sup>271</sup>

O número de matas e a disposição delas na figura 3 é bem elucidativo sobre a relação entre a administração colonial e o espaço da capitania da Paraíba. Por mais que a ocupação do território seja antiga, as margens do rio Paraíba foram privilegiadas do ponto de vista econômico, uma vez que os engenhos de açúcar racionalizaram esse espaço à moda do colonizador. Já as áreas próximas às aldeias e vilas indígenas, como na metade do rio Mamanguape, onde estaria a vila de Monte-mor, nos arredores da Baía da Traição e da região de Alhandra, há poucas localidades reconhecidas e nomeadas, um espaço que não foi incorporado pela documentação.

É possível perceber um padrão de ocupação territorial colonial português consolidado

<sup>270</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 176, D. 12323.

<sup>271</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 31, D. 2256. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

pela determinação do espaço a partir de sua nomeação, que recorta e identifica o lugar, inserindo-o em uma teia de relações. No verso dessas nomeações, percebe-se um vazio que, na verdade, era preenchido, repleto de uma outra forma de ser e de existir, ocupado por uma outra sociedade, originária do local ou dissidente da escravidão, que passaria a ser foco de um planejamento que pressupunha uma nova forma de organização espacial.

Continuando o exame do estado das matas, Manoel Prata percebeu que a situação mais problemática estava ao longo do curso do rio Paraíba, que sofreu pouco mais de 40 anos de uso contínuo. Há tanto tempo que já se consumiam as árvores da região que Manoel Prata conseguiu ter notícias até mesmo de uma sucessão geracional de carpinteiros, o mestre Luís André, que construiu muitos navios no Forte Velho, e quem assumiu seu lugar depois, João Martins Ferroso. Segundo as apreciações do carpinteiro do Arsenal sobre a mão-de-obra local, podemos inferir que João Martins Ferroso e Manoel Martins Beiriz se tornaram carpinteiros durante o funcionamento da Companhia de Pernambuco e Paraíba. Segundo Prata, como as gerações de carpinteiros não dominavam a “arte”, o trabalho em madeira desperdiçava muito material. Obviamente os carpinteiros locais tinham domínio de sua própria arte, porém Prata estava lá para desenvolver as instruções necessárias para produzir peças navais de maneira sistemática<sup>272</sup>.

As diferenças na formação dos carpinteiros da Paraíba, realizada pela prática, e a formação de Prata, com formas projetivas, definiam-se pela finalidade dos trabalhos: os carpinteiros da Paraíba faziam diversos tipos de serviços ao longo da capitania, trabalhando na cidade e nos engenhos, enquanto Manoel Prata tinha um trabalho especializado e voltado a uma produção mais sistêmica de um tipo singular de produto em madeira, o de peças de navio. Tratava-se da transformação do trabalho artesanal em uma produção padronizada, regrada por uma determinada técnica. De toda forma, a consequência do uso contínuo das matas foi um clarão de desflorestamento que percorreu toda a margem do rio Paraíba pelo lado do norte. Eram exceção as matas do engenho Gargaú, que eram capazes para naus de 74 peças e só foram conservadas porque durante vinte anos o administrador do engenho (José Correa Botelho Guedes do Amaral) trabalhou na conservação da mata, entregando-as voluntariamente aos Reais cortes. Ainda assim, as matas do engenho Gargaú chegaram a fornecer madeiras para 4 navios da extinta Companhia de Comércio e uma sumaca.<sup>273</sup>

Veja-se, portanto, que a década de 1770 foi um período em que as florestas ao longo do curso do rio Paraíba foram sobrecarregadas com demandas régias e demandas da Companhia.

---

<sup>272</sup> Como dissemos no capítulo anterior, esse trabalho exigia conhecimento de aritmética e geometria.

<sup>273</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 176, D. 12323.

Por esse tempo, especificamente em 1775, houve uma querela entre os intendentes da instituição monopolistas e o mestre de campo, José Rodrigues Chaves, sobre as matas que pertenciam aos cortes Reais e as que estavam sob jurisdição da Companhia. À época, o governador e general de Pernambuco, José César de Meneses, passou a tarefa de realizar a divisão das matas para o mestre de campo. Ao sul e ao norte da ribeira da Paraíba, as matas ficaram obrigadas aos cortes, sendo Gargaú, Mungeraba e Pacaré da Coroa e a Companhia ficando com Jacaraúna, bebidas, Japungu e a mata de pau-brasil.<sup>274</sup>

O caso evidencia que, por 15 anos, as matas ao norte da capitania não estavam comprometidas com o trato madeireiro, seja a Companhia ou seja o Arsenal Real. Antes e durante esses quinze anos, o fornecimento de madeiras para o Arsenal privilegiou as ribeiras do rio Paraíba. Esse caso levanta dúvidas sobre a atuação de Manoel Martins Beiriz, justamente por ter trabalhado 18 anos no local que teve participação reduzida no fornecimento de peças navais para a Coroa, mas onde, desde 1754, a documentação dos governos de Pernambuco dizia estarem localizadas as melhores madeiras. A situação se torna mais problemática se conjugada com o fato de que o general Dom Tomás lutou para expulsar Antônio Manoel Prata, entre 1788 e 1790, de forma a não estabelecer uma administração régia dos cortes, mantendo o empreiteiro particular, Beiriz, como cabeça do fornecimento.

Relembrando alguns dos principais pontos que levaram à questão em que estamos, registre-se que a chegada de Antônio Manoel Prata e sua relativa autonomia em relação às ordens do general de Pernambuco demonstraram para nós que a iniciativa da Secretaria da Marinha e Ultramar tinha interesse em ampliar seu controle sobre as florestas da Paraíba. Com o estabelecimento da administração dos cortes na Paraíba, a discussão a respeito do embarque mais cômodo e menos dispendioso das madeiras, se em Pernambuco ou se na Paraíba, voltou a ser pauta dos governos, questão levantada pelo provedor dos Armazéns em 1754. Nesse caso, desde 1790, Antônio Manoel Prata defendeu o embarque a ser feito na Paraíba<sup>275</sup>. Com a arribada dos navios reais na Paraíba, o governador da capitania passou a auxiliar nos embarques, como ficou claro no ofício de Jerônimo de Melo e Castro de 15 de abril de 1791<sup>276</sup>.

O momento se tornou uma oportunidade para o governador da Paraíba ter alguma liberdade de governo, especialmente no que concerne à fiscalização do trabalho madeireiro e da conservação das matas. Na tentativa de assumir as rédeas do trato madeireiro, Jerônimo de

<sup>274</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 120, D. 9178. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

<sup>275</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 174, D. 12220.

<sup>276</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 30, D. 2238.

Melo e Castro informava para a Secretaria da Marinha e Ultramar, em 15 de junho de 1791, que finalizou o exame das matas da capitania, operado por oficiais pardos e pretos da Paraíba e confiscou uma carga de açúcar dos principais da terra de Mamanguape, na Baía da Traição<sup>277</sup>, que gerou reações e problemas políticos imediatos, os quais demandam atenção.

A partir de agora precisamos interromper o objeto da Inspetoria e da exploração madeireira para discutir alguns temas da conjuntura dos anos de 1790 na Paraíba que dizem respeito ao contexto do nosso objeto, assim, poderemos reintroduzir a exploração madeireira e as disputas pelo controle das florestas em um contexto mais amplo de transformação espacial. São dois tópicos fundamentais a serem abordados: o livre comércio; a seca e a fome, conjugadas com a produção de farinha e de algodão.

Começando pelo tema da livre negociação, a Câmara de Monte-mor fez a acusação de interrupção do comércio livre entre as capitania de Pernambuco e Paraíba contra o governador da Paraíba, posteriormente, a Câmara da vila do Pilar lhe fez coro. É importante anteciparmos, todavia, por uma questão de clareza, que não houve interdição do comércio.

A questão começou com duas apreensões de mercadorias, feitas pelo governador da Paraíba, que saíam da freguesia de Mamanguape para Recife pelo porto da Baía da Traição. A primeira apreensão foi feita em 1791 e notificada em ofício de 15 de junho daquele ano. A apreensão incomodou agentes poderosos na capitania: Antônio da Cunha de Vasconcellos, morador do distrito da Paraíba, no engenho Pacatuba; Capitão Jozé Alves Sanches Massa, Capitão João Ângelo da Cruz Marques e Miguel Ângelo da Silva Bezerra, os três maiores senhores de Engenho da Freguesia de Mamanguape, àquela época dotada de 4 engenhos<sup>278</sup>.

A carga total apreendida foram 82 caixas de açúcar que tentavam sair por Recife sem pagar os impostos devidos<sup>279</sup>. Em 24 de janeiro de 1792 o governador da Paraíba enviou um novo ofício, agora dizendo que interrompeu a viagem de algumas embarcações que saíam de Mamanguape para preencher a carga dos dois navios mercantes da Paraíba que estavam apenas  $\frac{1}{4}$  preenchidos.<sup>280</sup> Em ofício de 20 de março de 1792, Jerônimo de Melo e Castro assumiu que proibiu a exportação de algodão em até 15 léguas de distância da praça, para preencher os dois navios da Cidade da Paraíba, mas logo depois suspendeu a ordem.<sup>281</sup>

<sup>277</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 30. D. 2240. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

<sup>278</sup> A quantidade de engenhos locais verificamos em CHAVES JÚNIOR, José Inaldo. “As duras cadeias de um governo subordinado” *op. cit.*

<sup>279</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 30. D. 2240.

<sup>280</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 31, D. 2250. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

<sup>281</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 31, D. 2256.

É apenas no mês seguinte ao ofício de Jerônimo de Melo e Castro, que temos notícias dos argumentos dos edis de Monte-mor, que, em 20 de abril de 1792, enviaram uma carta para a rainha, reclamando da proibição do livre comércio. Dentre diversas assinaturas encontramos a de José Ângelo da Cruz Marques, um dos três maiores donos de engenho da região e que teve suas mercadorias apreendidas em 1791. Na carta, os oficiais disseram que favorecer dois navios na Paraíba era motivo frívolo do governador, porque todos os anos vão muitos barcos a barra de Mamanguape buscar madeiras de construção, casca de mangue e “toda qualidade de feitos que cultivam”, deixando em troca produtos importados da Europa e escravos de Guiné.<sup>282</sup> Seria frívolo, portanto, bloquear o livre comércio que seria produto de práticas monopolísticas características dos mercadores da praça da Paraíba.

Percebe-se, dessa forma, que a venda de madeiras para Recife foi uma importante alavanca para o fortalecimento econômico da região de Mamanguape, incrementando mão-de-obra escrava para as lavouras locais e sustentando alguns luxos pela importação. As cascas de árvores eram usadas para tingir couros, de que haviam fábricas em Pernambuco, enquanto os feitos cultivados eram algodão, açúcar e farinha, até onde vimos. As reservas florestais ao norte da capitania, portanto, eram fundamentais para a reprodução e ampliação social do poder dos grandes senhores de terra de Mamanguape, seja pelos recursos que possuíam ou seja pela potencialidade agrícola das terras onde estavam.

No que se refere às acusações de interrupção do comércio, elas decorrem de uma mistura de eventos realizada pela Câmara de Monte-mor, que trataram as apreensões dos ofícios de junho de 1791 e de janeiro de 1792 como um mesmo fenômeno, quando não eram. Ao misturarem os eventos, os oficiais fizeram parecer que o comércio livre foi bloqueado, mas não encontramos indícios que corroborem com o caso. Quando observamos as especificidades dos dois acontecimentos, as evidências são contrárias ao que foi dito pela Câmara de Monte-mor. Vejamos as diferenças entre os eventos.

Em junho de 1791 Jerônimo de Melo e Castro estava evitando a saída de divisas da Paraíba, mas isso não significa que era necessário a interrupção do comércio. Isso fica mais claro na fundamentação de Antônio Luís Nogueira para a apreensão, mostrando os impostos que deveriam ser pagos na Provedoria da Paraíba pela venda de açúcar. O açúcar da capitania deveria pagar 400 réis por caixa e 200 réis por feixe para as obras da fortaleza de Cabedelo, bem como 60 réis por arroba de açúcar branco e 30 réis de cada arroba de açúcar mascavado para pagamento da tropa. Considerando apenas os tributos da fortaleza de Cabedelo, as 82

---

<sup>282</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 31, D. 2257. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

caixas custavam 32\$800 réis. Já os impostos para pagamento das tropas, considerando que o peso das 82 caixas podia variar de 20,5 a 41 toneladas, cada caixa oscilando entre 250 a 500 quilogramas<sup>283</sup>, podemos estimar por baixo, usando o peso de 20,5 toneladas, que os impostos representariam um custo de 41\$820 réis, se todo açúcar fosse mascavado, e 83\$640 réis se todo açúcar fosse branco. O custo total da tentativa de escapar dos impostos variava entre 74\$620 réis e 116\$440 réis.

Apenas para apresentar um universo comparativo, um estudo sobre o preço de escravizados apreendidos em devassa da Inconfidência Mineira, para os anos de 1789 e 1791, aponta que o preço dos escravos (considerando nacionalidade, sexo e idade) podiam variar entre 50\$000 e 156\$666, preços que oscilavam segundo expectativas de produtividade, bem como custos para manter o controle e evitar revoltas.<sup>284</sup> Portanto, os senhores de Mamanguape, ao não pagarem impostos, podiam realizar com mais facilidade a reposição de mão-de-obra escrava, razão muito prática para manutenção de suas rotas informais de comércio com Recife.

Por fim, o provedor Nogueira propôs que os senhores de engenho deixassem uma fiança na praça da Paraíba garantindo que haveria o repasse dos direitos pelo fiel da balança de Pernambuco.<sup>285</sup> Ou seja, embarcar as mercadorias nos navios da Paraíba ou em Pernambuco e cobrar os impostos devidos não devem ser lidos como uma interrupção do comércio, porque a venda do açúcar poderia ser feita em Recife e os impostos repassados para a Paraíba. Ademais, o caso difere do eterno problema dos 20 mil cruzados que deveriam ser repassados pelo arremate conjunto da dízima de Pernambuco e Paraíba, dinheiro que já discutimos nunca ter sido adequadamente repassado para a Paraíba. A medida do provedor Nogueira propunha uma fiança dada pelos particulares, que tinha um precedente de 1785.

O caso do ofício de janeiro de 1792 tratava de uma calamidade pública resultante de uma seca persistente: a fome. Apesar de ter obrigado os donos das mercadorias a venderem o algodão e as fazendas que carregavam na praça da Paraíba, o que Jerônimo de Melo e Castro realmente queria era a farinha de mandioca que eles transportavam, a qual já estava em falta para a tripulação do navio, para a população da cidade e para os oficiais empregados nos cortes

---

<sup>283</sup> Sobre a variação do peso da caixa de açúcar, retiramos as informações de MILLER, Shawn Willian. *Fruitless Trees...* *op. cit.*

<sup>284</sup> Veja-se em: FREIRE, Jones e RODRIGUES, André Figueiredo. O preço dos escravos e suas “cores” nas escravarias dos inconfidentes mineiros da comarca do Rio das Mortes, nas Minas Gerais de 1789 a 1791. *Estudos Ibero-Americanos*, vol. 44, núm. 3, pp. 548-562, 2018. Salientamos que os autores registraram que existiam escravizados mais baratos, de 14\$000 réis e até menos. Fizemos um recorte pensando em interesses comerciais ideais para os senhores de engenho, considerando escravizados com idade para se manterem em algum nível mínimo de produtividade (50 anos).

<sup>285</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 30, D. 2240.

de madeiras reais.<sup>286</sup>

Por mais que isso pareça dar razão à Câmara de Monte-mor, o general de Pernambuco não contrariou as medidas de Melo e Castro, à exceção de fazer os produtores venderem o algodão na Paraíba, como a passagem a seguir mostra: “... Represe V.S.<sup>a</sup> a carga que for precisa para os ditos navios, porém deixe a liberdade aos compradores e vendedores para a pagarem e venderem pelos preços que puderem alcançar.”<sup>287</sup> O adendo que o governador de Pernambuco fez para a liberdade de comércio na venda de algodão, contudo, não tinha real interesse na fibra vegetal. Ante o fato de que as capitarias enfrentavam uma grave seca, faltando comida para tudo e para todos, o general determinou “de não entrar carga de algodão sem outra de farinha”<sup>288</sup> em Recife. Apesar de lamentar que os vendedores traziam muito algodão, mas nenhuma farinha, indicando a escassez do produto em Pernambuco, fica evidente que Dom Tomás usava a força comercial do Recife como forma de atrair vendedores de algodão que só poderiam vender a fibra se trouxessem cargas de farinha, favorecendo o fornecimento alimentar do Recife e de Olinda e desabastecendo as regiões vizinhas.

Em 8 de junho de 1793 era a vez da Vila do Pilar fazer sua reclamação, dizendo que o sufocamento do livre comércio, da competição de mercado, impedia os lucros, que impedia a inversão produtiva dos capitais (no aumento dos braços da lavoura), que impedia o aumento da produção.<sup>289</sup> Os oficiais de Pilar, contudo, tinham seus próprios interesses na questão. Em ofício de 24 de outubro de 1793, Jerônimo de Melo e Castro notificou a Secretaria da Marinha e Ultramar sobre a arrematação dos dízimos. Os dízimos das Ribeiras de Taipu e Mamanguape foram arrematados por Luís Antônio Alves Massa, provavelmente aparentado de Sanches Massa, que teve seu açúcar apreendido na Baía da Traição em 1791, como notou Chaves Júnior<sup>290</sup>. Alves Massa tinha por fiador José Vaz Salgado, do grupo de grandes mercadores

<sup>286</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 31, D. 2250.

<sup>287</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 31, D. 2256.

<sup>288</sup> *Idem*.

<sup>289</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 31, D. 2286. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025. No caso, a argumentação dos edia era dar o exemplo da prosperidade do Recife - que seria causada pelo livre comércio e seu funcionamento espontâneo - enquanto que o governo da Paraíba seguia a direção contrária. Assim, o argumento da Câmara de Pilar é por indução.

<sup>290</sup> CHAVES JÚNIOR, José Inaldo. “**As duras cadeias de um governo subordinado**” *op. cit.*

recifenses<sup>291</sup>.<sup>292</sup> Dessa forma, as vilas de Monte-mor e Taipu estavam comprometidas com a mesma teia mercantil que vendia algodão em Recife, provavelmente espremidos entre as exigências de Dom Tomás em Pernambuco, de não permitir que entre algodão sem farinha, e a proibição de exportar farinha da Paraíba aplicada por Jerônimo de Melo e Castro.<sup>293</sup> Pressionar o governo da Paraíba a afrouxar a fiscalização era só um meio de enriquecimento, que se aproveitava da ideologia de livre comércio que começava a vingar no fim do século XVIII.

Reunindo as reclamações da Câmara de Monte-mor e de Pilar, vemos que a tese do comércio livre, contrário aos monopolistas da Paraíba, sustentava que a prosperidade surgiria da competição de mercado. A Câmara de Pilar foi a que apresentou esse argumento de forma explícita. Os oficiais de Pilar, após descreverem todos os problemas da seca que abateu Pernambuco e Paraíba, tais como morte do gado, doenças por ingestão de raízes estranhas, fome generalizada e credores monopolistas enriquecendo com o preço da farinha, falaram sobre as razões da prosperidade do Recife “a emulação do valor q. naquela capital alcançam é quem lhes duplica os braços p.<sup>a</sup> aumentar as lavouras, e em proporção o comércio se estende”<sup>294</sup>. A reclamação de Pilar encontra eco na providência do governador de Pernambuco, quando determinou que se deixasse o preço do algodão ser definido pela disposição das melhores ofertas e acordos entre vendedores e compradores. Uma aberta defesa da competição (emulação) de capitais (valor) como forma dinâmica de ajuste e crescimento proporcional das partes (aumento dos braços), um equilíbrio natural do mercado (o comércio se estende).<sup>295</sup>

Apesar dos oficiais de Monte-mor e de Pilar usarem os argumentos de livre comércio

<sup>291</sup> José Vaz Salgado foi um importante potentado em Recife. Grande mercador, possuiu fábricas de curtir couro em Recife e fazendas de gado que iam até o Ceará. Senhor de muitos engenhos e mercador de grosso trato. Quando da criação de uma Câmara no Recife, Olinda perdeu a freguesia de Ipojuca, que era uma das maiores receitas da capitania como um todo, praticamente todos os engenhos dessa região pertenciam a Vaz Salgado. Após sua morte, 50% dos seus bens foram repassados para sua esposa. Veja-se: SOUZA, George F. Cabral. PATRIMÔNIO, TERRITORIALIDADE, JURISDIÇÃO E CONFLITO NA AMÉRICA PORTUGUESA: PERNAMBUCO, SÉCULO XVIII. *op. cit.* SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras...** *op. cit.* Apesar desse José Vaz Salgado não poder ser o mesmo que o encontrado na nossa documentação, porque atuou na primeira metade do século XVIII, tudo faz crer que era um descendente dele.

<sup>292</sup> Sobre o arremate do contrato, consulte-se: **AHU\_ACL CU\_014, Cx. 31, D. 2293.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

<sup>293</sup> Guillermo Palacios corrobora com o que apontamos ao trazer relato do senado do Recife que, em 1797, dizia que a venda de algodão associada com a farinha era uma exigência de comércio do governo de Pernambuco, sendo o comércio da Paraíba com Lisboa livre dessa regulação. Veja-se em: GUILLERMO, Palacios. **Campesinato e escravização no Brasil...** *op. cit.* pp. 265 e 266.

<sup>294</sup> **AHU\_ACL CU\_014, Cx. 31, D. 2286.**

<sup>295</sup> David Ricardo se fundamentou no sétimo capítulo da *Riqueza das Nações* de Adam Smith e, apesar de escrever 20 anos depois das cartas da Câmara, sintetizou o espírito da ideologia do livre comércio daquela época: “É esta concorrência que assim faz ajustar o valor de troca dos bens de modo que, depois do pagamento dos salários ao trabalho necessário à sua produção e de todas as outras despesas indispensáveis para repor o capital utilizado no estado inicial de eficiência, faz com que o valor restante em cada actividade seja proporcional ao valor do capital empregado.” RICARDO, David. **Princípios de Economia Política e de Tributação.** 2<sup>a</sup> ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1978. p. 101.

como forma de exercício retórico para ganhar o apoio da Coroa, não podemos concluir que esses grupos eram liberais à moda da teoria de economia-política. O que parece mais adequado de se apontar é que esses grandes senhores de terras, de engenhos e de florestas estavam se aproveitando de ambas as tradições em simultâneo - a do Antigo Regime e a então nascente liberal -, de forma a conseguir expandir seu poder político e econômico.

A situação ficou clara depois que Jerônimo de Melo e Castro se defendeu, em 29 de maio de 1795, das acusações que sofreu de proibir a livre negociação entre Paraíba e Pernambuco. O governador anexou à carta endereçada à rainha as ordens que repassou para o capitão-mor da praça e mais comerciantes, assim como para o administrador geral dos contratos, José Vicente Monteiro da Franca, verificarem se achavam as proibições de comércio na Câmara da Paraíba e na Câmara de Monte-mor. Segundo as cópias em anexo, assinadas pelo secretário do governo, os oficiais declararam não ter encontrado essa sorte de registro.<sup>296</sup>

Em 20 de maio de 1795, 9 dias antes de apresentar a defesa contra os senhores da vila de Monte-mor, Jerônimo de Melo e Castro nos forneceu alguns relatos sobre as práticas de comércio, nem um pouco livres, de Mamanguape. A querela, na verdade, ocorreu no ano anterior, de 1794. O governador ordenou que o capitão-mor de Mamanguape, José Ângelo da Cruz Marques, que sabemos ter tido seus ferros e açúcares apreendidos em 1791, explicasse como se dava a opressão contra o povo da região sobre a cobrança de impostos no algodão. O capitão-mor explicou que a Câmara de Monte-mor criou uma balança, no litoral e em Bananeiras, em que todos os habitantes da freguesia deveriam pesar seus algodões e pagar um vintém por cada arroba. A medida foi contestada por Jerônimo de Melo e Castro, no que a Câmara de Monte-mor respondeu que recebera autorização do desembargador, o ouvidor Brederode. Em seguida, o governador mandou sustar o indevido imposto.<sup>297</sup>

A medida mostra o caráter protecionista que os principais da terra de Mamanguape usavam contra a nova cultura, fazendo uso do privilégio de suas posições na Câmara. Quando lembramos do estudo de Guillermo Palacios, que demonstra que o algodão era uma cultura que se espalhou muito fácil entre as populações livres e pobres<sup>298</sup>, percebemos que o discurso sobre livre comércio era mera retórica para conseguir fazer negócios sem pagar imposto. Percebe-se o discurso contraditório da Câmara de Monte-mor: de um lado quer um livre comércio com Recife para conseguir comprar escravos, de outro quer taxar o algodão em toda freguesia de

<sup>296</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 32, D. 2330. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

<sup>297</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 32, D. 2327. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

<sup>298</sup> GUILLERMO, Palacios. **Campesinato e escravidão no Brasil...** *op. cit.*

Mamanguape. O que os maiores senhores de engenho e de terras de Mamanguape e Pilar realmente queriam era vender seus produtos sem pagar imposto, produzir com mão-de-obra escrava e cobrar da população livre os recursos que financiariam os gastos públicos das Câmaras. Atendiam-se eventuais necessidades de infraestrutura preservando a receita dos mais ricos e sufocando a possibilidade de ascensão dos mais pobres.

Os oficiais de Monte-mor, frente ao vexame, se defenderam dizendo que eram vítimas do ouvidor, no que Jerônimo de Melo e Castro achou ser oportunidade de denunciá-lo, em junho de 1795.<sup>299</sup> Encerra-se aqui o tópico do livre comércio.

Sobre os problemas que verificamos em relação ao comércio entre Paraíba e Recife, é perceptível que uma consequência imediata da implantação da Inspetoria das Matas na Paraíba foi conferir maior autonomia de ação ao governo dessa capitania, fiscalizando os cortes. Dessa forma, os problemas se acumularam rapidamente, porque os esquemas mercantis entre os senhores de engenho da freguesia de Mamanguape e os mercadores de Recife começaram a sofrer reveses, principalmente por causa do aumento da fiscalização e do controle dos portos.

Como foi apontado, por vezes, o tema da produção de farinha e de algodão foi recorrente na problemática do livre comércio. Isso ocorreu por causa da fome que assolou a região, tornando o tema da farinha comum. Falaremos, agora, da farinha e do algodão.

O motivo pelo qual houve falta de farinha foi uma grande seca que abateu Pernambuco e Paraíba, razão pela qual o governador lançou uma finta<sup>300</sup> sobre os fabricantes de farinha próximos à Cidade da Paraíba, a capital, e prendeu um tal de José de Mello Lopes, que teria vendido 40 alqueires de farinha para o ouvidor Brederode por medo de negar algo ao magistrado e sofrer com sua reação.<sup>301</sup> Nesse contexto, é preciso mencionar que Dom Tomás, governador de Pernambuco, e Antônio Felipe Soares de Andrade Brederode, o ouvidor da comarca da Paraíba, eram envolvidos em negócios escusos.

Dom Tomás chegou a ser condenado. Seu esquema envolvia cobrar taxas mais altas nas mercadorias e registrar um valor muito menor, dessa forma o valor sobressalente poderia ser incorporado ao patrimônio dos oficiais envolvidos. As mercadorias variam, podendo ser açúcar, algodão, couro e, como não podia faltar, madeiras. A rede que se formou alcançava todas as

<sup>299</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 32, D. 2334. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

<sup>300</sup> finta era um tributo Real pago do rendimento da fazenda de cada súdito, geralmente aplicado para obra pública ou em casos de guerra. SILVA, Antônio de Moraes (1755-1824) BLUTEAU, Raphael (1638-1734). **Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e acrecentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro (Volume 1: A - K)**. Lisboa : Na Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789., 2 v., v. 1. p. 617.

<sup>301</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 31, D. 2254. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

capitanias subordinadas e o próprio Pernambuco, do litoral ao sertão.<sup>302</sup>

O ouvidor Brederode, por outro lado, era algo mais tenebroso: dono de fazendas, de algodoais e de engenhos, o que não lhe era permitido depois de um regimento de 1785; soltava criminosos em troca de pagamento; extorquia moradores, perseguia opositores e muitas outras acusações envolvidas. Em um caso, o ouvidor teria açoitado dois moradores, um oficial de terços henriques, consequentemente é provável que fosse preto ou pardo, e seu filho, deixando-os morrer na cadeia por roubar comida nas fazendas dele durante a calamidade da fome e da seca. Seus esquemas percorriam, pelo litoral, de Recife ao Rio Grande do Norte, passando pela Paraíba, mas também tinha aliados no sertão (Fernando Arruda da Câmara) e por isso também tinha negócios no interior da Paraíba. Contudo, diferente de Dom Tomás, Brederode ascendeu e em 1816 chegou a ser Conselheiro do rei.<sup>303</sup>

Apresentamos essas informações porque nos anos de 1792 e 1793 a seca em Pernambuco e Paraíba persistiu e, junto com ela, a fome se alastrou. Portanto, se Jerônimo de Melo e Castro já estava com problemas com a Câmara de Monte-mor, os dois oficiais que rivalizavam com sua jurisdição, o ouvidor da Paraíba e o governador de Pernambuco, envolviam-se com esquemas escusos que arrastavam consigo vários poderosos da terra, que também se juntavam contra o governador. As madeiras e a política florestal são, nesse cenário, só mais um dos pontos conflitivos, junto do abastecimento de farinha, da fome, da seca e da venda de algodão. Mas precisamos adentrar em algumas questões pertinentes desse momento histórico para compreendermos o cenário geral.

Em ofício de 21 de abril de 1792 o governador da Paraíba dava notícias da capitania à Secretaria da Marinha e Ultramar. Devido a falta de farinha, resultado da seca, o governador fixou o preço do produto em 1\$280 réis, porém a elevada demanda fez o produto chegar ao preço de 4 mil réis. Segundo Jerônimo de Melo e Castro, sua proibição de vender farinha para fora da capitania não vingou<sup>304</sup>, o que indica que os produtores e vendedores de algodão mantiveram suas rotas não oficiais de transação como uma força contra a qual a estrutura fiscal não era capaz de exercer controle.

Para piorar a situação, a farinha da vila de Alhandra estava sendo enviada para

---

<sup>302</sup> DIAS, Érika Simone de Almeida Carlos. “As pessoas mais distintas em qualidade e negócio” *op. cit.*

<sup>303</sup> PAIVA, Yamê Galdino de. *Vivendo à sombra das leis: Antônio Soares Brederode entre a justiça e a criminalidade. Capitania da Paraíba (1787-1802)*. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal da Paraíba, Programa de Pós-graduação em História, João Pessoa, 2012. Sobre o açoite, veja-se: **AHU\_ACL CU\_014, Cx. 32, D. 2330**. Sintomático que o alferes servia na Varge Nova, precisamente onde a pesquisa de Galdino localizou um engenho pertencente ao ouvidor.

<sup>304</sup> **AHU\_ACL CU\_014, Cx. 31, D. 2258**. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

Pernambuco por ordem do general. Questionado por Jerônimo de Melo e Castro sobre a atitude de agir fora de sua jurisdição, o governador Dom Tomás disse que o momento de calamidade impunha medidas de necessidade e que ele não toleraria a interferência do governador da Paraíba. Dom Tomás, chegou a citar que Pernambuco tinha mais de vinte mil habitantes, mais de 30 navios e tudo isso precisava de farinha, o que nos parece sugerir que a proeminência populacional e econômica de Pernambuco tornava essa capitania, na leitura do general, uma prioridade, justificando o colapso da Cidade da Paraíba. A última esperança de Jerônimo de Melo e Castro foi convocar os principais da Cidade da Paraíba e juntar dinheiro para encomendar farinha da Bahia, no que solicitava ao general pelo menos a intermediação.<sup>305</sup>

Não bastasse a fome, o trato madeireiro estava dando prejuízos, tanto por absorver a farinha com os trabalhadores do corte, como por causa do custo das operações. Em 18 de julho de 1792, Jerônimo José de Melo e Castro mandou um ofício para a Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar reclamando do transporte das madeiras não ser feito no porto de Cabedelo. Jerônimo de Melo e Castro enfatizou que a subordinação a que estava submetido o fazia passar por humilhações, como foi o caso ao ser ignorado na frente do presídio de Cabedelo, onde passou a noite apenas para receber o capitão do paquete Monte do Carmo, ocasião em que o capitão da embarcação resolveu seguir as instruções do ouvidor e foi aportar na praia do Jacaré, deixando o governador apenas assistindo o barco partir.<sup>306</sup>

Em razão de provar o prejuízo provocado pelo ouvidor, o governador da Paraíba elaborou um controle diário dos embarques enquanto dizia que “Assim que chegou o Paquete lhe fiz aprontar a madeira precisa e o faria carregar de toda se o Gen.<sup>1</sup> não mandasse do Recife os pranchões, pau-brasil e célebres aduelas e em 11 dias se apromptou como se mostra a p.<sup>ce</sup> diária”. Nota-se que o transporte das madeiras pela praia do Jacaré, onde se construiu um armazém, criava o gasto extra do “frete de duzentos e trezentos mil réis por cada barco”. Arranjo complicado já que no mapa diário produzido por Melo e Castro era mostrado que a cada dia moviam um ou dois barcos em direção do paquete, e o governador da Paraíba ainda salientava que “Se poupava a Fazenda Rl embarcando-se a madeira neste Porto p<sup>a</sup> o de Lisboa.”, privilegiando a parada em Cabedelo e a viagem direta para o reino.<sup>307</sup>

Enquanto as madeiras rendiam problemas políticos com o ouvidor e limitações financeiras para a Provedoria, a fome rendia problemas políticos com as Câmaras. Diante da

<sup>305</sup> *Idem.*

<sup>306</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 31, D. 2269. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 04 de julho de 2024.

<sup>307</sup> *Idem.*

calamidade, já em 27 de janeiro de 1793, a Câmara da Paraíba pediu que o governador mandasse 6 soldados e um cabo para o presídio de Cabedelo<sup>308</sup>, provavelmente se tratando de um caso de inflação do preço da farinha por meio de monopolização<sup>309</sup>.

Veja-se, portanto, que a implantação da Inspetoria das Matas na Paraíba trazia consigo profundos problemas políticos que podemos circunscrever em duas questões derivadas de um mesmo fator. O fator é a fiscalização e a autonomia do governo em relação ao cuidado das matas. A primeira questão é que, considerando redes mercantis que agiam nas fronteiras entre o legal e o ilegal correndo nos mesmos trâmites que a estrutura de contrabando e descaminhos montada por Dom Tomás e Brederode, a fiscalização exercida por Jerônimo de Melo e Castro na Paraíba invadia terrenos de exercício de poder político e econômico que reagiam violentamente contra o governo da Paraíba, sem respeitar sequer os momentos de calamidade.

A segunda questão era o fato de que as madeiras eram um importante objeto econômico para os particulares de Mamanguape e os mercadores do Recife. Os senhores de engenho tinham, na derrubada de matas, uma expansão da área de plantio e renda extra com o arrendamento das terras. Havia também renda da venda de cascas de mangue e de peças navais, impulsionando a compra de escravos e aumento das produções de Mamanguape. Já os mercadores de Recife podiam construir seus barcos mercantes com madeiras mais apropriadas para alto bordo<sup>310</sup>, renovando ou aumentando a frota mercante com capacidade oceânica.

---

<sup>308</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 31, D. 2282. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

<sup>309</sup> Seis meses depois, a Câmara da Cidade da Paraíba mandou uma carta para a rainha pedindo providências contra o governador. Segundo os oficiais, o preço fixo da farinha, que Jerônimo de Melo e Castro estabeleceu (1\$280 réis o alqueire), estava sendo indevidamente aproveitado por um Manoel Cavalcanti de Araújo (tenente do presídio de Cabedelo), que a comprava pelo preço baixo e vendia a 8 mil réis. Ainda de acordo com os oficiais da Câmara, Jerônimo de Melo e Castro nada fez contra o algoz porque Cavalcanti Araújo era irmão da concubina do governador. Veja-se: AHU\_ACL CU\_014, Cx. 31, D. 2287. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025. Talvez a Câmara da Paraíba estivesse exagerando o estrago, já que as altas mais drásticas de Pernambuco foram 4 e 5 mil réis, segundo tabela produzida por Guillermo Palacios, cujos preços também ocorreram na Paraíba, demonstrando a tragédia alimentar que assolava a região. GUILLERMO, Palacios. **Campesinato e escravidão no Brasil...** op. cit. p. 267. Outra possibilidade seria que a calamidade na Paraíba chegassem a ser pior do que em Pernambuco, mas não encontramos evidências a favor dessa afirmação.

<sup>310</sup> Em 24 de janeiro de 1792 Dom Tomás enviou várias madeiras para Portugal tentando diminuir a quantidade delas em Recife. A razão disso é que a Coroa estava pedindo as madeiras de maiores dimensões, sendo que Recife estava recebendo a maior parte do material de Alagoas, cujas madeiras tinham a mesma qualidade que as da Paraíba mas faziam peças menores. O general então tentou se livrar do maior número de madeiras alagoanas sem causar desperdício, mandando-as para o reino e mandou começar a buscar mais madeiras na Paraíba, porque elas eram mais adequadas ao pedido régio. AHU\_ACL CU\_015, Cx. 179, D. 12520. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025. Isso mostra que as madeiras da Paraíba, e provavelmente do Rio Grande do Norte, eram aquelas que, na esfera próxima ao Recife, melhor podiam satisfazer necessidades de construção naval oceânicas e estavam sendo reservadas para mercadores daquela praça. Se, até a Secretaria da Marinha e Ultramar exigir as madeiras de maiores dimensões, o governo de Pernambuco estava enviando madeiras das Alagoas, então os cortes na Paraíba estavam abastecendo a construção mercante de Recife.

Assim, as intromissões de Jerônimo de Melo e Castro interrompiam o funcionamento dessas dinâmicas, como se pode notar da apreensão de duas relações de madeira, em 1794, para construção de embarcações de particulares do Recife, com alegada anuênciia do governador de Pernambuco que contabilizaram, juntas, 557 peças, sendo 344 delas elaboradas por Manoel Martins Beiriz, o empreiteiro particular que competia com Manoel Prata.<sup>311</sup> E o caso é curioso, dado que em janeiro daquele ano o governador de Pernambuco tinha ordenado que se interrompesse os cortes de madeiras por causa da seca e do excesso de paus acumulados em Recife.<sup>312</sup> Da mesma forma, houve a prisão de José Martins de Mello, que estava contrabandeando farinha durante a crise de fome.<sup>313</sup> Dois vínculos econômicos entre os particulares do litoral da Paraíba e do Recife sendo interrompidos pela fiscalização do governador Jerônimo de Melo e Castro.

Outro impacto da Inspetoria das Matas foi criar uma concorrência, provavelmente involuntária, pelo uso das reservas florestais entre a Coroa portuguesa e a ascensão do algodão na Paraíba. O que nos parece, é que a Inspetoria das Matas expressa uma contradição muito latente do período: uma estrutura jurídico-política lastreada em antigos princípios jurisdicionais do Antigo Regime, como o bem comum da terra e o contrato de sesmaria, confrontando uma realidade econômica cada vez mais influenciada por concepções políticas de livre mercado, muito características da economia-política de doutrina liberal.

O caso da balança de Monte-mor é muito sintomático da expansão da produção econômica sobre as reservas de florestas, exemplificando como a Conservadoria das Matas criava concorrência com o senhorio local pelo uso da terra. Além de a Câmara de Monte-mor ter posto uma balança na vila, também havia uma balança na região de Bananeiras, já saindo da Zona da Mata e adentrando na região do brejo, nas franjas das escarpas do planalto da Borborema. A existência de uma balança nessa região demonstra que o algodão estava se expandindo não apenas por todo o litoral como também caminhava para o brejo e o planalto.

Combinando-se com o fato de que a exportação do algodão estava condicionada a arranjar farinha para abastecer o Recife, essas plantações precisavam estar alocadas próximas a zonas produtoras do alimento, ou participar das mesmas rotas de escoamento. Se somarmos a isso o fato de que a cultura do açúcar não era capaz de sair das várzeas dos rios, por causa da limitação tecnológica da época, percebemos que o algodão e a farinha espalhavam-se distantes

<sup>311</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 32, D. 2305. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

<sup>312</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 185, D. 12834. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

<sup>313</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 32, D. 2330.

das várzeas. Considerando a prática da coivara e a cultura de algodão, que podia se realizar em terreno mais seco, provavelmente avançou para as regiões mais afastadas das várzeas<sup>314</sup> enquanto os cortes de madeiras reais abriam as fronteiras das fazendas nas reservas florestais, como foi o caso da conexão de Pacatuba ao engenho Gargaú aberta por Antônio Manoel Prata.

Da mesma forma, Jerônimo de Melo e Castro, em 1792, também “puxou” a produção de farinha do brejo<sup>315</sup>, provavelmente o atual município de Areia, que tem por rota em direção ao litoral o atual município de Sapé, onde estavam as florestas de Pacatuba. Essa integração territorial demonstra a conexão entre a ampliação da produção de farinha e suas zonas de escoamento, com a ampliação da cultura do algodão e a construção de caminhos por terra para exploração madeireira à serviço da Coroa portuguesa.

A Inspetoria das Matas, desta feita, estava construindo transformações territoriais na Paraíba, paralela à produção de algodão e de farinha. Da mesma forma, devemos dizer que a exploração madeireira durante a época da Companhia de Pernambuco e Paraíba, sobre a qual comentamos acerca da divisão das matas régias e da Companhia na década de 1770, foi um importante revigoramento econômico para os senhores de terra das várzeas do rio Paraíba. Considerando que os documentos que consultamos de Antônio Manoel Prata e Jerônimo de Melo e Castro acusam um custo da Provedoria da Fazenda de 200 a 300 mil réis por embarcação, cabotando em direção ao Recife para entregar madeiras, o desgaste das matas do vale do rio Paraíba tanto ampliou a área de cultivo dos engenhos próximos - como parece ter sido o caso do engenho Gargaú - como realizou uma transferência dos recursos régios para os donos de barco locais.

Se a década de 1770 foi o momento dos senhores de engenho e donos de barco do rio Paraíba serem oxigenados com o dinheiro da Provedoria da Fazenda, a década de 1790 era o momento dos senhores de Mamanguape protagonizarem, graças às grandes reservas de matas encontradas por Manoel Prata. Evidencia-se esse fortalecimento econômico pela contabilidade que Dom Tomás fez para a Secretaria da Marinha e Ultramar para justificar a construção de um barco em Recife, pertencente à administração colonial, com a única função de buscar as madeiras da Paraíba e dispensar o custo dos fretes. Entre 1791 e 1794, o aluguel de barcos para transportar as madeiras da Paraíba para Recife custaram à Provedoria da Fazenda 16:916\$720 réis, transferidos para as mãos de particulares<sup>316</sup>.

<sup>314</sup> Talvez outro indício de seu avanço sobre os tabuleiros, mas talvez possa ser uma substituição de culturas como indicou GUILLERMO, Palacios. **Campesinato e escravidão no Brasil...** *op. cit.* Da mesma forma, as duas coisas podem ter operado ao mesmo tempo.

<sup>315</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 31, D. 2250. O termo “puxar”, que usamos, é expressão do governador.

<sup>316</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 196, D. 13445. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) -

Apenas para uma questão de comparação, para o ano de 1795 há uma relação de devedores da capitania da Paraíba. Os arrematadores dos dízimos<sup>317</sup> possuíam contratos que, somados, perfizeram 35:758\$388 réis, porém só repassaram 3:031\$010 réis, no que o provedor da Fazenda justificou o sequestro dos bens de alguns deles. Independente do saldo real que havia na Provedoria, devemos considerar que a receita *prevista* para os dízimos de 1786-1792 seria a de 35:758\$388 réis.<sup>318</sup> Portanto, o trato madeireiro entre 1791 e 1794 transferiu para as mãos dos donos de embarcações que atuavam na região de Mamanguape, da Baía da Traição e de Camaratuba, o equivalente a quase metade da receita da capitania da Paraíba entre 1786 e 1792.

Paralelo aos donos dos barcos, haviam as transferências de recursos para os senhores de terras. Além da expansão da área agrícola e do arrendamento das florestas, o senhorio local podia ganhar alguma receita extra com o aluguel dos carros de boi. O ganho individual de cada senhor era pequeno, mas dependendo da sua contribuição com os cortes seus ganhos podiam aumentar. Em 1790, os cortes nas matas de Garaú, uma dentre outras, transferiu para os donos dos carros de boi um total de 418\$680 réis distribuídos entre 27 donos<sup>319</sup>. O único ganho individual expressivo foi de Machias da Gama, que ao emprestar 24 carros ganhou 47\$040.

É perceptível que o ganho dos senhores de terra não era tão vultoso, porque não se concentrava nas mãos de poucos indivíduos, como era o caso dos donos dos barcos. Os senhores das várzeas do rio Paraíba provavelmente se beneficiaram criando pontos de escoamento para seus açúcares e pelo fato de que as várzeas ampliaram em muito a área de cultivo ao mesmo tempo que as matas mais do interior (como de Roncágua) serviram para as caldeiras e demais necessidades, razão de estarem desgastadas na década 1790.

Mas o caso dos senhores de engenho das várzeas dos rios Mamanguape e Camaratuba não parece ser o mesmo, principalmente por causa da região dos tabuleiros que não favoreciam a plantação de cana<sup>320</sup>, já que a tecnologia de adubagem que permitiu à cana dominar a região só foi desenvolvida no século XX.

O caso ajuda a explicar a querela dos portos, se combinarmos as várias práticas de descaminhos e contrabando com as vantagens econômicas de fretar os barcos para o embarque

---

DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

<sup>317</sup> Como já demonstrado por MENEZES, Mozart Vergetti de. **Colonialismo em ação ... op. cit.**, o dízimo era um imposto sobre a exportação, correspondente a 1/10 da produção vendida, sendo as principais receitas da Paraíba os dízimos sobre açúcar e couros.

<sup>318</sup> **AHU\_ACL CU\_014, Cx. 32, D. 2340.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

<sup>319</sup> **AHU\_ACL CU\_015, Cx. 174, D. 12220.**

<sup>320</sup> Ver figura X (relevo e vegetação) onde as várzeas do rio Paraíba são bem mais largas que as demais, permitindo uma área de cultivo maior.

de madeiras. Os donos dos barcos ganhariam de qualquer forma, mas a região de embarque das madeiras poderiam favorecer quem estava mais próximo das várzeas do rio Paraíba ou do rio Mamanguape. No ano da apreensão do descaminho do açúcar, em junho de 1791, André da Cunha de Vasconcellos justificava que era mais fácil escoar a mercadoria de Pacatuba pelo vale do Mamanguape do que pelo vale do Paraíba<sup>321</sup>.

Porém, vimos que Antônio Manoel Prata criou um caminho de terra conectando as matas de Pacatuba ao engenho Gargaú, para escoar as madeiras pelo rio Paraíba, criando uma via na qual a mercadoria de Pacatuba não tinha mais escusas para não pagar os impostos na praça da capitania, o que não significa dizer que as rota pela via de Mamanguape deixou de ser usada. A situação transformava não apenas o aspecto vegetal, mas também o social, criando novas rotas e alterando a racionalidade do espaço da época. A disputa pelo estabelecimento dos portos era, dessa forma, uma maneira de manter a ordem social em face às mudanças, porque o local do embarque favorecia os donos de barcos que ali estivessem e a possibilidade de comercializar com a tripulação e embarcar mercadorias para Recife.

O caso do ouvidor Brederode parece ilustrativo. Como já sabemos, Brederode estava intimamente conectado com as redes locais. Dessa forma, a indicação do embarque das madeiras na praia do Jacaré foi um golpe inteligente. Brederode possuía aliados pelas várzeas do Paraíba e um dos engenhos envolvidos com ele era o do Jacaré<sup>322</sup>. Assim, as mudanças representadas pela Inspetoria das Matas preservariam determinados grupos locais, se não fossem as intromissões de Jerônimo de Melo e Castro insistindo pelo embarque na fortaleza de Cabedelo.

A disputa pelos portos de embarque era uma disputa pelo controle do metabolismo social e sua lógica de produção do espaço que se aproveitava e transformava os ecossistemas da região. Os oficiais envolvidos, por sua vez, tinham cada qual interesses distintos. Enquanto Brederode e Bandeira de Mello eram rivais<sup>323</sup>, Manoel Prata geralmente se juntava com o senhorio local<sup>324</sup>. Isso explica porque Bandeira de Mello indicou a praia de Jacumã, porque Brederode indicou a praia do Jacaré e porque Manoel Prata indicou a Baía da Traição.

Por causa do controle dos portos e da transferência de dinheiro da Provedoria para particulares, a Inspetoria das Matas, que privilegiou o trato madeireiro no litoral norte da Paraíba, parece mais vantajosa para grupos mercantis vinculados aos fretes dos navios do que

---

<sup>321</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 30, D. 2240.

<sup>322</sup> PAIVA, Yamê Galdino de. *Vivendo à sombra das leis...* *op. cit.*

<sup>323</sup> *Idem.*

<sup>324</sup> Veja-se o capítulo anterior quando se discutiu a atuação dos carpinteiros do Arsenal Real.

para os senhores de engenho. Entretanto, da mesma forma que a natureza faz as suas determinações e põe em perspectiva as possibilidades de interação metabólica entre os seres humanos e o ecossistema local, nossa espécie tem o hábito de inventar mecanismos de contornar os limites verificados reinventando as relações sociais e, assim, reconstruindo o ecossistema do lugar habitado, afinal “Ao produzir, o homem pode apenas proceder como a própria natureza, isto é, apenas alterar a forma das matérias. Mais ainda: nesse próprio trabalho de formação ele é constantemente amparado pelas forças da natureza.”<sup>325</sup> Se os tabuleiros representavam uma barreira para a expansão do açúcar, o algodão podia ocupar regiões mais ao interior, em terrenos mais secos, e combinar-se com extração de madeiras nas regiões de colinas.

A cultura do algodão invadiu tantos espaços que nos primeiros anos do século XIX, como apontou Juliano de Carvalho, a produção de Mamanguape correspondia à metade da produção da Paraíba em termos absolutos (arrobas de açúcar, couros e algodão), sendo em termos relativos (valor monetário das mercadorias) maior que a região da capital, precisamente por causa das altas no mercado externo do preço do algodão combinadas com o fato de que a maior parte dessa produção ocorria em Mamanguape.<sup>326</sup> Quem tomou conta da região, contudo, não foram necessariamente os senhores de engenho locais.

A seca de 1791-1793 gerou inúmeras mortes e aumentou a quantidade de desocupados no litoral. Dessa forma, havia falta de mão-de-obra e abundância de gente, porque havia excesso de população livre procurando suas próprias melhorias e escassez de escravizados, que os senhores de terra deixaram para morrer de fome. A razão disso foi o fluxo migratório gerado pela seca, pessoas saindo do sertão para o litoral. Como consequência, por volta de 1796, Jerônimo de Melo e Castro notificou a Secretaria da Marinha e Ultramar das medidas que aplicou contra a produção do algodão para ampliar o cultivo da farinha e criou estradas conectando as regiões distantes à Mamanguape e à Baía da Traição.<sup>327</sup>

Paralelamente, em 1792, o ouvidor Brederode juntou-se com alguns senhores de engenho das Várzeas do rio Paraíba para aplicar uma medida de cercamento na região, usando limoeiros para afastar o gado e cercar as terras, só permitir morar próximos ao engenho lavradores de cana e mestres de açúcar, reservar as terras para uso exclusivo da indústria do açúcar, vender escravos arredios para outras colônias e tirar-lhes o sábado de descanso.<sup>328</sup> A tentativa era de

<sup>325</sup> MARX, Karl. **O Capital: Crítica da Economia Política.** Livro 1: o processo de produção do capital. Tradução: Rubens Enderle. 1. Ed. São Paulo: Boitempo, 2013. pp. 120 e 121.

<sup>326</sup> CARVALHO, Juliano Loureiro de. **Formação territorial da mata paraibana, 1750 - 1808.** ... *op. cit.*

<sup>327</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 32, D. 2354. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

<sup>328</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 31, D. 2267. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

manter afastados das áreas mais produtivas os criadores de gado e algodão que estavam ao redor das várzeas.

O fato de as medidas terem sido repudiadas pela Coroa como um atentado contra o bem público, como destacou Guillermo Palacios<sup>329</sup>, demonstra mais uma vez a natureza opositora entre uma ou mais facções de alianças coloniais e a metrópole, no que tange à concepções de liberdades econômicas: as medidas vindas da colônia, de Brederode e aliados, das vilas do Pilar e de Monte-mor, expressaram concepções comuns da doutrina liberal do século XVIII; as resoluções da metrópole expressaram preocupação com a tradição jurídica e política do bem comum.

O caso só parece reforçar o que já dissemos, não se tratando de uma real oposição radical entre liberais e conservadores, mas de uma estratégia desenvolvida pelos proprietários mais ricos da Zona da Mata paraibana, na década de 1790, de mesclar posições de privilégio régio com concepções liberais para preservar espaços de poder político e usá-lo como mecanismo de redução de riscos na alteração das relações de poder durante um processo de ampliação das bases econômicas da região. Nesse caso, a Inspetoria das Matas figurou como algo ambíguo, fornecendo oportunidade de ganhos financeiros rápidos enquanto a manutenção do bem comum gerava concorrência pelo uso da terra, tanto com a Coroa quanto com a população pobre e livre.

Um arranjo aparatado do governo de Fernando Delgado Freire de Castilho produziu uma solução bastante favorável para os senhores de terras. Contudo, antes de discutirmos esse tópico, precisamos comentar sobre os meios que tornaram a exploração madeireira possível de ser combinada ao contexto da expansão dos algodoais e da produção açucareira.

### **3.3. Os Reais cortes entre pardos e “índios”**

Começamos essa parte da pesquisa pedindo escusas pelo termo “índios”, o qual estamos cientes de sua problemática social, dado se tratar de uma palavra que evoca uma imagem estereotipada sobre os povos originários das Américas, mas eventualmente a usaremos como alusão à maneira como a documentação coeva categorizou os povos originários da Paraíba. O tópico, ademais, interessa na medida em que compreendemos como a exploração madeireira e o plantio de algodão eram trabalhos complementares, do ponto de vista da organização do

---

<sup>329</sup> GUILLERMO, Palacios. **Campesinato e escravidão no Brasil...** *op. cit.*

tempo anual de trabalho, que punham em perspectivas formas de racionalizar o uso do espaço e do tempo.

A complementaridade ocorria pelo fato de que a colheita do algodão ocorria (quando o plantio era operado com poucos recursos financeiros) no período de chuvas quando o corte de madeiras era interrompido, e o retorno dos cortes no verão combinava-se com o período de plantio do algodão<sup>330</sup>. Nesse contexto, os povos indígenas foram alvo de uma intensa exploração, mas também usaram as estruturas econômicas e políticas coloniais para resistir, sobreviver e disputar espaços.

No que se refere aos povos originários, Ângela Domingues, que investigou o projeto político inscrito no Diretório dos Índios da década de 1750 para o Grão-Pará, compreendeu o processo como uma forma de integração política dos povos originários e sua inserção na economia de mercado, ambos os processos foram pautados na miscigenação, imposição de padrões culturais e familiares europeus (família nuclear), disseminação das práticas e costumes culturais europeus e estruturação de bases educacionais que assegurassem a reprodução social desses fatores no tempo. Simultaneamente, fez-se uso da força e do convencimento, por meio de privilégios e negociações, para coordenar a organização de agrupamentos indígenas em aldeias e vilas com a função de fixarem essas estruturas no espaço. Apesar de representar uma novidade jurídica na qual o corpo político de diretores, párocos, ouvidores e Câmara das vilas de índios vincularam-se à figura do monarca por meio da autoridade do governador-geral, que passava a intervir em dinâmicas do governo local, a autoridade régia não vingou sem negociação dos espaços de poder e resistências dos povos originários, que também alteraram a cultura, a política e as bases jurídicas lusitanas.<sup>331</sup>

Considerando a pluralidade da justiça na estrutura concelhia do Antigo Regime, Chaves Júnior percebeu que a novidade jurídica foi adaptada às características locais de Pernambuco e dos grupos políticos e econômicos das capitâncias subordinadas. Dessa forma, quando Diogo Lobo da Silva desenvolveu a Direção (possuía nome diferente do Diretório), entre 1759 e 1766, dois estatutos diferiam no que concerne ao governo das novas vilas de índios. De um lado, a forma de distribuição das terras gerou atrito com os colonos, tanto por retirar posses de terras da poderosa Casa da Torre, da família Garcia D'Ávila, nos sertões do Piancó, quanto por minar a jurisdição da Cidade da Paraíba, que teve que ceder várias terras para sustento das novas

<sup>330</sup> Já comentamos sobre os problemas do inverno no capítulo anterior. Quanto ao plantio e colheita de algodão, veja-se: GUILLERMO, Palacios. **Campesinato e escravidão no Brasil...** *op. cit.*

<sup>331</sup> DOMINGUES, Ângela. **Quando os índios eram vassalos:** colonização e relações de poder no Norte do Brasil na segunda metade do século XVIII. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000.

Câmaras, perdendo boa fonte de receitas. Do outro lado, novas possibilidades de exploração econômica da mão-de-obra eram disponibilizadas aos colonos da capitania da Paraíba com a obrigação imposta aos indígenas de produzirem os mantimentos alimentares fundamentais para o sustento interno (feijão, farinha, legumes etc.) como também eram obrigados à cultura do algodão e do anil.<sup>332</sup>

A criação das vilas de índios do período pombalino parece permitir a correlação entre expropriação de terras e renovação econômica de grupos locais. É particularmente relevante o fato de que os Panatis foram uma das nações violentadas nas guerras do Açu, no processo de expansão da criação de gado e ocidentalização da colonização<sup>333</sup>. Quando o capitão-general de Pernambuco logrou reprimir as incursões que eles faziam às fazendas e criações de gado dos colonos, transformaram as nações originárias em aldeamentos. Realocados na microrregião do Piancó, na Paraíba, os Panatis tornaram-se vassalos do rei de Portugal, com responsabilidade de fornecer combatentes em períodos de guerra e fazer a segurança do território. Na segunda metade do século XVIII, o gado novamente invadiu as terras dos Panatis. Quando os indígenas impuseram resistência, os colonos decidiram expulsá-los por meios violentos, matando seu capitão-mor e um padre que agiu em defesa do aldeamento. Posteriormente foram expropriados e realocados no litoral da Paraíba, onde trabalharam no corte das madeiras, na plantação de cana e de algodão, enquanto as terras do Piancó serviram para a ampliação de fazendas de gado.

A migração forçada e o uso da violência que os colonos e demais vassalos da Coroa dispensaram aos povos originários da região semi-árida da Paraíba assemelha-se ao processo de expropriação das terras celtas da alta Escócia que Marx estudou na “clearing of states” inglesa, durante o processo conhecido por Acumulação Primitiva de Capital.<sup>334</sup>

A presença dos indígenas no litoral foi recebida de forma controversa. Enquanto a Câmara da Paraíba reclamava que perdia freguesias e o núcleo político litorâneo se tornava mais “bárbaro” com a chegada de “povos montanheses”, os senhores de terras e as fazendas que se estendiam por regiões mais afastadas da capital eram favorecidas com acréscimo de mão-de-obra de baixo custo.<sup>335</sup>

---

<sup>332</sup> CHAVES JÚNIOR, José Inaldo. **As Capitanias de Pernambuco e a construção dos territórios e das jurisdições na América Portuguesa (século XVIII).** *op. cit.*

<sup>333</sup> PUNTONI, Pedro. **A Guerra dos Bárbaros:** Povos Indígenas e a Colonização do Sertão Nordeste, 1650- 1720. São Paulo: Hucitec: Editora da Universidade de São Paulo: FAPESP, 2002.

<sup>334</sup> MARX, Karl. **O Capital:** Crítica da Economia Política. Livro 1: o processo de produção do capital. Tradução: Rubens Enderle. 1. Ed. São Paulo: Boitempo, 2013. pp. 800 - 803.

<sup>335</sup> A Câmara da Paraíba escreveu carta pedindo para o secretário da Marinha e Ultramar pusesse em presença do rei. Os edis falavam sobre a implantação das vilas que “... Miguel Carlos Caldera de Pina Castel Branco, juiz de fora daquela praça, o qual pondo em execução tão reverente mandato, erigiu no termo desta sempre leal Cidade da Paraíba, quatro vilas, para onde os fez reconduzir, com excessivo trabalho, pela da montanhesa vida, em que

A despeito desses melindres, a relação entre trabalho indígena e aumento da receita mediante produtividade era algo bem consciente para o governo da Paraíba ainda na década de 1770, como indicam os comentários do governador Jerônimo de Melo e Castro se comunicando com o general de Pernambuco da época, José César de Meneses: “Estimo bem, e gratifico a V.Ex.<sup>a</sup> criação de Director que fez de Francisco da S<sup>a</sup> Maciel, o melhor dos três pretendentes, de cujas criações depende totalmente o aumento dos Índios e dos dízimos Rez.”<sup>336</sup> No mesmo ofício, o governador da Paraíba comenta algumas práticas da exploração madeireira da época, dizendo que um indivíduo veio do Rio Grande do Norte, cortou muitas madeiras na Paraíba, e remeteu para José da Costa (mestre da ribeira) em Recife, mostrando vínculos entre senhores de terras do litoral norte da Paraíba com os do Rio Grande e o vínculo entre seu negócio e o aproveitamento das madeiras.<sup>337</sup> Dessa forma, as políticas voltadas para controle das populações originárias efetivamente tinham por finalidade a coação ao trabalho e o aumento da produtividade, que eram coadunadas ao trabalho madeireiro.

Da mesma forma, em dezembro de 1777, o governador falou da necessidade de renovar o quadro de diretores das vilas, porque os que haviam eram uns “pobres soldados”, e que homens de melhores qualidades serviriam de exemplo para que os habitantes das vilas trabalhassem e aumentassem os dízimos reais<sup>338</sup>, ou seja, aumentasse a produção de mercadorias de exportação a que os povos originários estavam obrigados (algodão e anil).

Mais uma evidência da integração de atividades econômicas e a exploração madeireira por meio do trabalho indígena é o fato de que o ouvidor Brederode, em ofício do governador da Paraíba de 15 de abril de 1791, estava descobrindo matas para cortes de madeiras no Rio Grande do Norte, na região do Ceará-Mirim<sup>339</sup>. Essa região foi palco de disputas entre a família Carneiro da Cunha e as povoações indígenas das regiões da Cidade dos Veados e do Olho d’Água Azul, porque a distribuição de terras da Direção implantada por Lobo da Silva produziu uma desigualdade estrutural entre senhores de terra e as comunidades indígenas mantendo propriedades mais férteis nas mãos dos Carneiro da Cunha e deixando os solos áridos para os

---

civilmente viviam, assinando a cada uma das ditas vilas, o excessivo termo, tão diferente da insinuação da mesma ordem, ficando esta cidade com o limitado de nove léguas menos civilizada ...” AHU\_ACL CU\_014, Cx. 23, D. 1800. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025. Grifos nossos. O uso da ideia de civilização foi usada em oposição às áreas de ocupação dos povos indígenas, marcando uma separação política entre a ocupação colonial à moda europeia e a selvageria do bárbaro.

<sup>336</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 25, D. 1969. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 20 de junho de 2024.

<sup>337</sup> *Idem*.

<sup>338</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 26, D. 1997. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

<sup>339</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 30, D. 2238.

povos originários, que passaram a carecer de meios de subsistência e lutaram na justiça para reaver seus territórios.<sup>340</sup> Esses dois eventos evidenciam, mais uma vez, a articulação entre o trabalho agrícola nas vilas de índios e a exploração madeireira.

A respeito da carestia de mantimentos nas vilas criadas pela Direção de Pernambuco, o fenômeno parece ter sido generalizado. Além do caso do Rio Grande do Norte, em outubro de 1783, José César de Meneses notificou a Secretaria da Marinha e Ultramar que havia recebido a petição do procurador José Pereira dos Santos, indígena e representante da aldeia de Nossa Senhora da Escada, na qual potiguaras e tabajaras exigiam maior número de terras para cultivo.<sup>341</sup> O pedido de José Pereira parece ter tido aval positivo da Coroa e o general de Pernambuco dizia que iria desapossar o invasor José Rodrigues.

O caso da Paraíba não foi favorável para os povos originários. Na capitania subordinada, Jerônimo de Melo e Castro dizia para a Secretaria da Marinha e Ultramar, pelos idos de 1780, que em virtude da carestia de armas e soldados - que estavam sendo recrutados em Pernambuco para serem mandados para a colônia de Sacramento - deixou a capitania vulnerável a revoltas afro-indígenas. Nesse contexto, cerca de 600 pessoas da vila de Monte-mor realizaram um levante, o qual só foi interrompido porque o governador conseguiu com “industriosas máximas”, e auxílio de 50 homens, cercar o chefe Martinho de Veras e os principais da conspiração, rendendo o movimento.<sup>342</sup> O motivo da revolta parece ter sido a falta de víveres que, apesar do estudo de Ana Moraes<sup>343</sup> apontar para a qualidade da terra em que os indígenas foram alocados, menos apropriadas para o cultivo de víveres, o governador da Paraíba dizia que era falta de exemplo dos Diretores. A opinião do governador mostra os preconceitos dos colonizadores, já que acusava que a escassez dos meios de vida era resultado de falta de trabalho

<sup>340</sup> A questão pode ser vista em recente estudo sobre a forma em que critérios culturais, tais como estrutura familiar e relação com a terra, são fatores determinantes para concepção de propriedade, o que demonstra a relação entre a Direção de Pernambuco, a desagregação da estrutura familiar dos indígenas de Guajiru e a formação de grandes redes de proprietários que puderam ser legitimados pela Coroa portuguesa na medida em que as formas tradicionais de vida do Ceará-Mirim eram submetidas a um processo de estranhamento moral e religiosos que as excluía das normas de convivência e sociabilidade. MORAIS, A. L. da S. “Com amor às terras que habitam”: conflito pela posse de terra na ribeira do Ceará-Mirim e concepções de propriedade. Rio Grande do Norte, 1725-1761. *Sæculum - Revista de História*, [S. l.], v. 26, n. 44 (jan./jun.), p. 405-422, 2021. DOI: 10.22478/ufpb.2317-6725.2021v26n44.57339. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/index.php/srh/article/view/57339>. Acesso em: 9 jul. 2025.

<sup>341</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 149, D. 10839. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

<sup>342</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 27, D. 2067. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

<sup>343</sup> MORAIS, A. L. da S. “Com amor às terras que habitam”: conflito pela posse de terra na ribeira do Ceará-Mirim e concepções de propriedade. Rio Grande do Norte, 1725-1761. *op. cit.* Ainda que sua pesquisa tenha se restringido ao Ceará-Mirim, a situação da Paraíba e de Pernambuco sugerem situação semelhante para as demais regiões onde a Direção foi aplicada.

ou de virtude.

A exploração do trabalho baseada na combinação da produção de víveres, de mercadoria de exportação e no trabalho madeireiro fica mais evidente quando, no ano de 1803, o governador da Paraíba, já autônoma de Pernambuco, Luís da Mota Feo escreve à secretaria da Marinha e Ultramar o estado de “civilidade dos índios”:

Os Índios desta Capitania acham-se alguns dispersos em vários lugares, ou nas Fazendas da Criações de Gados dos sertões, ou nas dos Engenhos de açúcar, Plantações de Algodão e outras Agriculturas, trabalhando igualmente, e vivendo com os moradores Brancos em terras e Fazendas dos mesmos Brancos, assim como outros, que Residem nesta Cidade, e mais Villas, e se empregam em algum ofício Mecânico, ou em jornaleiros, acha-se porém a maior parte, ou o total deles morando dentro de [?] Vilas, que há na Capitania, e que foram criadas e compostas deles mesmos, com terras em que plantam usando somente da Agricultura de mandioca e outras lavouras de sua Sustentação em pequena quantidade [...]. Das Vilas saem vencendo o seu Competente Jornal os que são precisos para os Cortes, Condução e embarque das madeiras Reais, ou alguma outra obra pública; e se permite também, que saia a metade dos que há em Cada Vila, quando os moradores Brancos os pedem para o trabalho da sua Agricultura, de que vencem o jornal, que se ajustam sendo sempre obrigados a Recolher-se à Vila em que são incorporados. As vilas que já hoje se compoem de mais moradores Brancos do que Índios, são as que se acham mais Civilizadas, e tem tido muitos mais progressos em população, Agricultura e comércio, vivendo os poucos Índios, que Residem nelas, assim como os que Residem nas Vilas, que mais deles se compõe muito pouco Civilizados, Rústicos e inclinados a Costumes bárbaros só prestam para o Serviço braçal quando a ele são obrigados, de que muitas e muitas vezes fogem, e desertam para viver na inação, a que geralmente são propensos.<sup>344</sup>

Em primeiro lugar, fala-se de uma mão-de-obra indígena generalizada: eles criam o gado, plantam a mandioca, plantam o algodão e a cana-de-açúcar. Os indígenas também realizavam os ofícios mecânicos e cortavam as madeiras que serviam para o Arsenal Real da Coroa e para a construção civil dos brancos. Não obstante, o capitão-mor, Luís da Mota Feo, dignou-se a dizer que “só prestam para o serviço braçal quando são obrigados” e se surpreende quando eles “fogem para viver em inação”, duas formas de resistência indígena comuns após a castração das possibilidades de resistência frontal e beligerante.

A função de jornaleiro, dessa feita, combinava-se com o trabalho de agricultura. Entre

---

<sup>344</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 41, D. 2853. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 20 de junho de 2024.

os serviços prestados a troco de salário destacam-se a carpintaria, como a construção civil e elaboração de madeiras para o Arsenal. Dessa forma, o trabalho nas florestas complementava a agricultura e as duas dinâmicas em conjunto criaram uma zona cinzenta entre os núcleos de assentamento indígena e os núcleos de colonização de brancos, havendo brancos morando nas vilas e aldeias e indígenas vivendo nas fazendas. A dinâmica do universo da produção dos bens materiais somava-se à política de miscigenação da Direção, impulsionador de um povoamento baseado, provavelmente, na violência sexual de brancos contra mulheres indígenas.

Por isso, a extração madeireira foi um meio de sobrevivência dos povos expropriados pela ação colonial mas que também contribuiu para que os senhores de terra do litoral paraibano tivessem uma mão-de-obra à disposição que, ao longo de décadas, adaptou-se a uma nova dinâmica de trabalho. Os colonos desenvolviam uma relação cada vez mais mercadológica da terra, como um meio de produzir mercadorias de exportação, querendo sobrepor suas necessidades mercantis até mesmo sobre sua função consuetudinária portuguesa que vinculava a terra à agricultura, e esta às necessidades alimentares comuns. Se vimos que essa intenção foi rejeitada pela Coroa, ainda fica registrado o interesse que os grupos de poderosos locais possuíam sobre a terra.

Entre os povos originários, especificamente os potiguaras, por sua vez, possuíam e possuem uma cosmologia na qual a terra, os rios, as florestas, os mangues e os tabuleiros são espaços de domínio e propriedade de entidades poderosas. Elas exigem respeito e o uso de seus domínios é condicionado a trocas mediadas por um conjunto de etiquetas e manuseio de conhecimentos espirituais específicos, construídos por experiências acumuladas tanto a nível individual como de forma geracional.<sup>345</sup>

O litoral sul, por sua vez, era um local tradicionalmente ocupado pelos tabajaras. Recente pesquisa antropológica realizada por Amandda Figueiredo da Cruz percebeu as relações históricas entre o apagamento da identidade tabajara por meio do imaginário nacional de miscigenação, que entendia o pardo e o caboclo como evidências do desaparecimento das populações indígenas, e a expropriação de terras que decorreu das demarcações empreendidas por Justa Araújo nas regiões do Conde e de Alhandra.<sup>346</sup> O resgate da identidade étnica dos tabajaras deu-se em 2006 quando as famílias locais a reivindicaram e, junto dela, suas terras,

<sup>345</sup> Para uma compreensão da relação entre ambiente, cosmologia, economia e identidade dos potiguaras do norte do litoral paraibano veja-se: PALITOT, Estêvão Martins. A territorialidade dos Potiguara de Monte-Mór: regimes de memória, cosmologia e tradições de conhecimento. *Revista Mundaú*, n. 8, p. 115-138, 2020. Disponível em: <https://www.seer.ufal.br/index.php/revistamundau/article/view/9542>. Acesso em: 22 ago. 2023.

<sup>346</sup> CRUZ, Amandda Yvnne Figueiredo da. “**Os donos da aldeia**”: história, memória e mobilização étnica do povo Tabajara na Paraíba. Dissertação (Mestrado). João Pessoa, 2022.

mas a luta ainda está em aberto.

Estêvão Palitot também estudou o processo de demarcação das terras indígenas operada pelo engenheiro Justa Araújo, cuja atuação trabalhou contra os potiguara, no litoral norte, produzindo a legitimação oficial dos interesses locais sobre as terras dos aldeamentos.<sup>347</sup> Evidentemente, a ação dos poderes locais não ocorreu sem formas de adaptação dos potiguaras às conjunturas, que se reproduziam socialmente pelo contato com a comunidade de não indígenas que ocupavam os espaços circunvizinhos.<sup>348</sup> Essas estratégias de dominação e resistência nos parecem possuir relação com a exploração madeireira desenvolvida ao longo dos anos de 1770 e 1800. Com efeito, a Zona da Mata no litoral norte da Paraíba, por causa do foco da exploração madeireira durante a década de 1790, da expansão do algodão e da produção alimentícia, foi um espaço de disputa entre concepções de vida e reordenamento da lógica de uso e distribuição dos recursos naturais dos grupos humanos entre si e entre os não humanos.

Dessa forma, ao tratarmos da exploração madeireira na Paraíba na década de 1790, precisamos discutir algumas questões pertinentes à composição dos trabalhadores, que permite compreender o impacto social da indústria madeireira no local. Não encontramos muitos documentos que nos mostrassem informações sobre a organização dos trabalhos dos cortes e o caráter da mão-de-obra envolvida, mas o processo de Antônio Manoel Prata pedindo promoção constitui uma fonte de muitas facetas, porque ele tentou apresentar diversos méritos dos seus trabalho e, consequentemente, registrou diferentes aspectos da organização do trabalho madeireiro. Assim, as folhas de pagamento dos anos de 1789 e 1790 são importantes fontes para entendermos a organização dos cortes na Paraíba.<sup>349</sup>

As folhas de pagamento discriminam 3 áreas de abate das florestas, Livramento, Garaú e Camaratuba, constando um total de 19 registros. 18 delas registram os gastos dos cortes a serviço do Arsenal Real de outubro de 1789 a maio de 1790 em cada uma das matas, contendo apenas uma folha de pagamento de abril de 1790. Os gastos são divididos em três contas: Férias dos Oficiais Carpinteiros, Despesas e Transporte.

As Férias dos Oficiais Carpinteiros trata do salário dos trabalhadores por dia de trabalho, variando de 100 réis a diária até 640, com valores intermediários de 120, 160, 200, 280, 300, 320 e 340 réis. As Despesas dizem respeito a gastos que não estão diretamente relacionados ao

---

<sup>347</sup> PALITOT, E. M. . Marcos, rumos, posses e braças quadradas: refazendo os caminhos da demarcação da Sesmaria dos Índios de Monte-Mor – Província da Paraíba do Norte (1866-67). **Outros Tempos: Pesquisa em Foco** - História, [S. l.], v. 19, n. 34, p. 139–169, 2022. DOI: 10.18817/ot.v19i34.997. Disponível em: [https://outrostempos.uema.br/index.php/outroustempo\\_uema/article/view/997](https://outrostempos.uema.br/index.php/outroustempo_uema/article/view/997). Acesso em: 5 maio. 2023. p. 155.

<sup>348</sup> *Idem*.

<sup>349</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 174, D. 12220.

trabalho de carpintaria mas que eram necessários para sua execução: transporte das formas projetivas, transporte dos ferros de marcar a madeira, transporte do dinheiro para pagar os trabalhadores e as “canadas”, que não identificamos adequadamente o que são mas parecem estar relacionadas ao transporte fluvial, provavelmente referindo-se ao uso de canoas. Os Transportes, por fim, dizem respeito às contas de despesa com os donos de carros de boi, registrando o número de carros usados, o nome dos donos dos carros, quantos carros cada dono emprestou, quanto dinheiro foi transferido para cada um deles individualmente e o resumo do gasto total com o transporte terrestre.

A conta das Despesas nos permite perceber a vinculação entre as matas e os portos de escoamento. Conseguimos encontrar a saída de madeiras pela Baía da Traição no caso da mata de Camaratuba e a saída por Jacumã no caso das madeiras de Garaú. Nas matas do Livramento não conseguimos encontrar um vínculo específico, sendo ora com a Baía da Traição (litoral norte) e ora com a praia da Maré (litoral sul). Apesar da conta dos Transportes ajudar a compreender a transferência de dinheiro para as mãos do senhorio local, e possivelmente de pequenos proprietários (mas não verificamos o caso), nosso foco será na folha de pagamentos dos carpinteiros.

As contas das Férias dos Oficiais Carpinteiros apresentam três informações: o nome do trabalhador, o custo do trabalho diário e a quantidade de dias trabalhados. Em primeiro lugar podemos perceber uma macro divisão: “índios” e não “índios”. Os indígenas, enquanto fator de distinção, eram aqueles que recebiam os menores soldos, de 100 réis por dia de trabalho. Considerando a progressão dos pagamentos, sendo 100 réis o menor e 640 réis o maior, a mão-de-obra indígena pode ser entendida como *força de trabalho simples*, isto é, um trabalho socialmente difundido e de fácil reposição<sup>350</sup>.

Contudo, não entenderemos aqui a força de trabalho simples inteiramente à moda da Crítica da Economia-política de Marx, por não se tratar de uma difusão do trabalho assalariado e sua disponibilidade enquanto mercadoria. Desse conceito, nos interessa que ele trata de uma diferenciação do processo de produção que permite entender a estrutura de valorização social do trabalho no interior de uma cadeia produtiva. Dessa forma, a mão-de-obra indígena era tida como base da produção madeireira, cujo conhecimento e reprodução social eram considerados simples segundo critérios técnicos e tecnológicos da indústria naval europeia. Essa estrutura permitia uma divisão social do trabalho e uma hierarquia de pagamentos e reconhecimentos.

---

<sup>350</sup> MARX, Karl. **O Capital**: Crítica da Economia Política. Livro 1: o processo de produção do capital. *op. cit.* Deve-se ter atenção ao fato de que esse conceito não diz respeito à complexidade ou ao nível de especialização intelectual e cultural do trabalho, mas da sua disponibilidade social.

A posição desfavorável dos povos indígenas no corte das madeiras era reflexo das concepções da sociedade branca: se por um lado, eram eles que conheciam os caminhos das matas e sabiam reconhecer as árvores, paralelamente, considerando as técnicas de carpintaria manufatureiras e as necessidades da construção naval de guerra, a derrubada da árvore era considerada a função mais simples. Isso demarca uma lógica de hierarquização baseada na expropriação dos saberes e seu reordenamento dentro de uma estrutura de conhecimento mais adequada aos interesses dos colonizadores, sejam dos senhores locais, sejam da Coroa. A exploração do trabalho, dessa forma, deu-se em uma distinção entre força de trabalho simples e força de trabalho complexa que tomava por critério a técnica manufatureira de carpintaria naval, que se sobreponha aos carpinteiros artesanais ou não habituados às formas projetivas, que se sobreponham aos povos indígenas.

Passando para o entendimento dessa hierarquia, temos indícios de que a maioria dos não índios registrados nas folhas de pagamento de Antônio Manoel Prata eram pardos. Em 1796, Jerônimo de Melo e Castro reclamava com a Secretaria da Marinha e Ultramar que Manoel Prata era inoperante e trabalhava pouco, ficando apenas repassando ordens para alguns “pardos carpinteiros”<sup>351</sup>. Se as folhas de pagamentos só registram que não eram “índios”, por não usarem essa categoria como forma de determinação social, a presença do termo “pardo” como forma de categorizar os carpinteiros sugere que a distinção da folha de pagamentos diferenciava “índios” e “pardos”.

Quando comparamos esse quadro de determinações raciais com Recife, a questão é bem diferente. Em 1772, o governador Manoel da Cunha de Meneses pediu à Secretaria da Marinha e Ultramar que se enviassem carpinteiros especializados para o Recife de forma a aprimorar a construção naval. Ao descrever o trabalho no porto podemos perceber as diferenciações de raça, classe, se mancebos ou não (diferença etária) e hierarquia (se aprendiz ou mestre) na organização da carpintaria. Os trabalhadores eram divididos entre mestres carpinteiros, oficiais e aprendizes, havendo diferenças entre pretos forros, pretos cativos, pardos forros, pardos cativos e brancos, evidenciando possibilidades de ascensão social, para não brancos, escravos e livres, no ofício da carpintaria naval.<sup>352</sup>

Na Paraíba, como dissemos, a distinção era apenas entre índios e não índios, o que contrasta com a consciência racial da época e nos fornece mais um indício que a folha de pagamentos era divida entre “índios” e “pardos”, posto que a existência de mais de um grupo

<sup>351</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 32, D. 2355. Disponível em Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 11 de julho de 2024.

<sup>352</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 112, D. 8642.

racial exigia a devida diferenciação. Dessa forma, se os carpinteiros eventualmente recebiam a denominação de “pardos” mas não há distinção entre brancos e pardos, ou pretos e pardos, é provável que a maioria dos oficiais dos cortes fossem pardos ou que esse grupo social fosse frequente no ofício.

Esse grupo de pessoas entre os moradores brancos, pretos e indígenas, pessoas geralmente chamadas de pardas e de ascendência euro-afro-indígena livres, eram indivíduos que viviam e produziam uma dupla experiência do espaço sócio-natural. Lado a lado estavam as cosmologias indígenas<sup>353</sup>, a cosmologia católica, as florestas como bem comum, a agricultura como fundamento da ocupação territorial, a forma mercadaria dos produtos do trabalho, a troca material e espiritual com a floresta, os tabuleiros e os rios e a venda da força de trabalho.

Perceber que os carpinteiros com que Prata trabalhava eram pardos, e que esse era um perfil comum do ofício na Paraíba, assim como era comum o intercâmbio cultural entre pardos e indígenas e, até mesmo, a reprodução de aspectos do modo de vida indígena em meio aos pardos, nos permitem extraír algumas conclusões que ajudam a compreender as transformações sociais que ocorriam em torno da política florestal portuguesa na Paraíba. Nos parece que, ao incorporar o trabalho assalariado e as relações econômicas impostas pela sociedade branca às suas práticas e tradições, os povos indígenas do litoral paraibano também reelaboravam sua identidade e seus costumes, trazendo para o cotidiano as formas objetivas e indispensáveis de sobrevivência, mas reordenando sua função social e a utilizando para preservar seus territórios.<sup>354</sup>

Igualmente pertinente é pensar que a reelaboração das identidades indígenas e de sua etnicidade fez com que muitos indígenas fossem categorizados pela monarquia portuguesa e, posteriormente, pelo Império do Brasil como pardos e caboclos, reforçando o fato de que a reconstrução da memória e da identidade dos potiguaras e tabajaras do litoral difundia entre aquelas camadas pobres livres os conhecimentos próprios dos povos originários.<sup>355</sup>

<sup>353</sup> Provavelmente a religiosidade de matriz africana também estava presente, dado a presença de escravizados, mas no corpo documental com o qual trabalhamos não encontramos registros documentais que permitissem abordar essa questão.

<sup>354</sup> A esse respeito parece pertinente comentar sobre as migrações sazonais de indígenas do Rio Grande para a Paraíba, que gerava incômodo no Rio Grande porque, supostamente, não produziam roçados, ganhavam a vida na Paraíba e retornavam para assaltar o cultivo que outros fizeram. O caso foi comentado por CHAVES JÚNIOR, José Inaldo. **As Capitanias de Pernambuco e a construção dos territórios e das jurisdições na América Portuguesa (século XVIII).** *op. cit.*

<sup>355</sup> “Dadas as características e a cronologia da expansão das fronteiras na Amazônia, os povos indígenas detêm parte significativa de seus territórios e nichos ecológicos, enquanto no Nordeste tais áreas foram incorporadas por fluxos colonizadores anteriores, não diferindo muito as suas posses atuais do padrão camponês e estando entremeadas à população regional” OLIVEIRA, J. P. DE .. Uma etnologia dos “índios misturados”? Situação colonial, territorialização e fluxos culturais. **Maná**, v. 4, n. 1, p. 47-77, abr. 1998. p. 53. Considerando esse contexto, a exploração madeireira nos parece o principal fator de alteração ecológica, principalmente porque

Não temos como apresentar que tipo de transformação é essa, porque não fizemos uma abordagem etno-histórica, mas o que encontramos parece contribuir para a construção do contexto histórico presente nas pesquisas antropológicas até aqui citadas. Da mesma forma, fornece uma visão mais ampla das transformações sociais, porque evidencia a alteração da relação com as florestas que ocorreu entre 1770 e 1800, alargando a questão das identidades indígenas para mais do que uma consequência da estrutura agrícola das vilas pombalina. Assim, as florestas, que há milênios já estavam integradas nas formas de cultivo e de vida nativas, não só testemunharam a sobrevivência, mas também a transformação e a luta por uma concepção de pertencimento e propriedade, as quais também testemunharam as transformações das matas paraibanas.

Com o quadro apresentado, podemos fazer uma releitura dos conhecimentos botânicos e florestais dos oficiais luso-brasileiros, tais como o ofício em que Bento Bandeira de Mello apresentou 61 tipos de árvores próprias para carpintaria<sup>356</sup>, e evidenciou sua competência como estudioso prático, realizando experiências por sua própria conta, e que o próprio Bandeira de Mello utilizou alguns anos depois para pedir mercês régias<sup>357</sup>. Sob a luz da relação entre pardos e indígenas, vemos que, na verdade, o conhecimento foi produto de uma apropriação de saberes indígenas, por meio de informações coletadas junto aos carpinteiros que trabalhavam em diferentes engenhos durante o estudo das matas elaborado pelo governo de Pernambuco<sup>358</sup>.

Da mesma forma, em 15 de junho de 1791 Jerônimo de Melo e Castro forneceu informação de que os oficiais pardos e pretos elaboraram um estudo das matas<sup>359</sup>, no que as primeiras descrições de Antônio Manoel Prata das matas da Paraíba, quando ele reivindicou a descoberta de Roncágua e Pacatuba, ocorreram no mesmo ano, provavelmente acompanhado daqueles oficiais. Dois casos em que os saberes indígenas foram elementos constitutivos e estruturantes de uma política florestal que intervinha diretamente na dinâmica de uso da propriedade da terra, mas que só foram usados na medida em que um rico potentado local e um

---

transformou profundamente as características da cobertura vegetal local ao mesmo tempo que a Direção restringia a ocupação territorial indígena às regiões dos tabuleiros, que no litoral sul já era uma regra para os tabajara desde períodos antigos da colonização portuguesa, e outros solos mais pobres, que ainda permitiam a agricultura de subsistência à base de coivara. Não estamos, contudo, realizando um estudo etno-histórico, mas as pesquisas antropológicas recentes evidentemente contribuem fundamentalmente para as conclusões desenvolvidas aqui. A respeito da antiguidade da presença tabajara no litoral sul da Paraíba e suas estratégias de apropriarem-se da estrutura jurídica portuguesa, buscamos essa abordagem em CRUZ, Amandda Yvnne Figueiredo da. **“Os donos da aldeia”**... *op. cit.*

<sup>356</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 175, D. 12293.

<sup>357</sup> Ganhou monopólio de 10 anos sobre a exportação das gomas de caju e angico. AHU\_ACL CU\_017, Cx. 221, D. 15201. Disponível em: Projeto Resgate - Rio de Janeiro Avulsos (1614-1830) - DocReader Web - Acesso em 19 de julho de 2025.

<sup>358</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 169, D. 11927.

<sup>359</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 30, D. 2240.

oficial português traduziram esses saberes em formas úteis para a Coroa portuguesa e para o projeto do Arsenal. Assim se deu, também, a “descoberta” de Antônio Manoel Prata de uma planta, o Gravatá, que poderia ser usada para produção de cordas do Arsenal e torná-lo independente de importações do estrangeiro. Porém, a planta, a técnica de produzir fibra vegetal e a técnica de produzir as cordas foram vistos por Prata como uso comum entre os trabalhadores dos cortes<sup>360</sup>.

Esse quadro não é uma exclusividade da Paraíba, tampouco do Brasil. No vale de Connecticut, mais precisamente na região de Hartford, o aumento da exploração madeireira para fornecer insumo para indústria naval litorânea combinada com as necessidades diárias de lenha produziram um intenso desflorestamento da região, interiorizando a colonização em busca de lenha. A questão fundamental é que essa floresta aproveitada pelos colonos da Nova Inglaterra era produto do manejo florestal e da agricultura dos povos originários da região, de tal sorte que a disposição de Carvalhos e Pinheiros, tão usados para diversos tipos de trabalho em carpintaria, eram resultado de uma seleção artificial produzida por milênios de ocupação indígena.<sup>361</sup> No Oceano Pacífico, o caso inglês repete-se na Nova Zelândia, onde o fundamento da colonização foi a exploração madeireira, dependente dos conhecimentos botânicos e de corte dos povos Maori, originários da região e logo expropriados pela estrutura jurídica inglesa e de suas interpretações sobre a propriedade da terra e os usos industriais das madeiras.<sup>362</sup>

Ao mesmo tempo que o conhecimento indígena era apropriado pelos oficiais envolvidos com a organização da administração dos cortes, os oficiais carpinteiros desenvolviam amplo conhecimento florestal e vegetal em convivência com as populações indígenas e a estrutura de pagamento hierarquizava os trabalhadores mantendo os povos originários na base da pirâmide. Essa organização da cadeia produtiva favorecia soldos maiores para oficiais pardos, cujo conhecimento especializado em carpintaria era valorizado a partir da desconsideração do conhecimento indígena sobre a fauna e a flora locais. Era esse descaso com os saberes indígenas que permitia pôr o trabalho de localizar, arrotear e derrubar as árvores como força de trabalho simples e de baixo custo.

Para os pardos envolvidos nos cortes, por sua vez, os ganhos salariais podiam ser reinvestidos em melhorias agrícolas nos roçados ou movimentar algum mercado de consumo

---

<sup>360</sup> AHU\_ACL CU\_015, Cx. 174, D. 12220.

<sup>361</sup> ROBERTS, Strother E. *Colonial Ecology, Atlantic Economy: Transforming Nature in Early New England*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2019.

<sup>362</sup> JOHNSTON, Andrew. *To New Zealand to Land: The Timber industry, Land Law, and Māori Dispossession in Nineteenth-Century New Zealand*. *The Graduate History Review* 8, nº. 1 (2019). pp. 56 - 76.

local. Shawn Miller foi quem primeiro notou essa relação.<sup>363</sup> Dessa maneira, ser pardo também permitia uma ascensão social significativa. Como os soldos variavam de 100 réis a 640, se um indivíduo fosse livre, o simples fato de ser socialmente entendido como pardo podia ajudá-lo a receber até pouco mais de 6 vezes do que um indivíduo reconhecido como indígena. Mas o topo da pirâmide não era simples de alcançar, lá estavam os assistentes de Antônio Manoel Prata, Contra-mestres, experientes carpinteiros que serviram a Companhia de Pernambuco e Paraíba, trabalhavam nos engenhos e forneciam madeiras para Recife.

Mesmo assim, os salários entre o topo e a base dos trabalhadores variavam bastante e permitem perceber outros ganhos na carreira de carpinteiro nos cortes régios. Na base os indígenas abrindo picadas, derrubando as árvores e carregando as madeiras semi-beneficiadas ou as peças prontas, razão pela qual o trabalho era extremamente perigoso e por vezes punha alguns em risco de morte ou os aleijava<sup>364</sup>. Em seguida, os curveiros arrancavam os tocos das árvores, trabalho extremamente penoso e fisicamente desgastante, apesar de estragar o corpo não oferecia risco de vida, por isso, provavelmente eram os soldos que variavam entre 120, 160 e 200 réis.

Enfim, havia o trabalho de oficiais carpinteiros, que lavravam a madeira, retirando a casca e preparando-a para ser moldada em peças, apesar de mais especializado que o curveiro era um trabalho que contratava muito mais indivíduos com soldos variando entre 300 e 340 réis. Por fim, os assistentes de Manoel Prata, responsáveis pela confecção manufatureira das peças, seus ganhos eram de 640 réis por dia. Acima dessa últimos estava o próprio Manoel Prata na função de administrador dos cortes que, além de produzir peças na fábrica régia em Camaratuba, tinha a função de corrigir peças que apresentassem eventuais defeitos, coordenar todos os trabalhos e realizar os pagamentos. O soldo de Prata era de 1\$200 réis a diária.<sup>365</sup>

Seguindo essa hierarquia de pagamentos, podemos perceber que os soldos mais baixos, dispensados aos povos indígenas e aos curveiros, eram custo de sobrevivência, permitindo sustentar as necessidades alimentares dos trabalhadores, mas talvez não fizesse mais que isso.

<sup>363</sup> MILLER, Shawn Willian. *Fruitless Trees...* *op. cit.*

<sup>364</sup> Em novembro de 1788 Dom Tomás pedia para a Coroa permitir e providenciar a construção de um guindaste em Recife. A estrutura evidentemente ajudaria muito os mercadores e senhores de engenho, pois ajudaria a carregar as caixas de açúcar. Assim, o general apelava para a piedade régia falando que a medida era uma forma de preservar a vida dos indígenas que sempre eram convocados para carregar e descarregar os navios e as encomendas de madeiras, da mesma forma que baratearia os custos operacionais do porto porque dispensaria o excesso de mão-de-obra. AHU\_ACL CU\_015, Cx. 166, D. 11806. Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de junho de 2025.

<sup>365</sup> Organizamos as informações com a seguinte documentação: AHU\_ACL CU\_015, Cx. 165, D. 11775.; AHU\_ACL CU\_015, Cx. 174, D. 12220.; AHU\_ACL CU\_014, Cx. 34, D. 2484. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

A maioria dos trabalhadores indígenas não chegava a 20 dias consecutivos nos cortes, muitos deles trabalhavam por 3 dias e meio e cinco dias, a grande maioria oscilava entre 8 e 20 dias consecutivos de trabalho. A presença mais consistente de indígenas no trabalho dos cortes ocorria entre os tabajaras, no litoral sul, nos cortes de Garaú. Os potiguaras, em Camaratuba, estavam sempre presentes, mas em menor quantidade e permaneciam menos dias consecutivos na atividade do que os tabajaras. Esse padrão de frequência permitia combinar dias de trabalho na lavoura com dias de trabalho na floresta. Nas matas do Livramento, entre o litoral norte e sul, não há registros de trabalhadores indígenas. Os soldos de 280, 300 e 340, que parecem corresponder aos oficiais carpinteiros, seguem uma frequência de trabalho muito semelhante à dos indígenas e curveiros, com a diferença de que é mais comum chegarem a 20 dias consecutivos de trabalho, talvez o fato de ganhar até 2 vezes a mais que a base fosse um motivador importante. Aqueles que trabalhavam o mês cheio, variando entre 23 e 31 dias, eram os assistentes de Prata.

Enquanto os assistentes, com algumas restrições financeiras de poupança, poderiam chegar a ter recursos para comprar escravizados, os oficiais carpinteiros tinham mais dificuldade de reunir fundos capazes de custear mão-de-obra cativa<sup>366</sup>. Não encontramos nenhum registro que confirme essas estratégias econômicas, mas compreender que essa possibilidade estava no horizonte ajuda a perceber que os pobres livres encontravam no trabalho madeireiro uma importante fonte de renda, enquanto os indígenas podiam combinar o trabalho madeireiro com o trabalho agrícola e renovar seus meios de vida e produção.

Paralelamente, o compartilhamento das visões do sagrado, dos saberes práticos e dos costumes na convivência entre indígenas e pardos também permitia aos povos originários perpetuarem suas tradições, tanto na manutenção de suas unidades familiares, quanto na sua relação com os não indígenas circunvizinhos. Dessa forma, sucedeu-se em torno da exploração madeireira um desenvolvimento desigual e combinado em três escalas: redes mercantis do Recife > senhorio do litoral paraibano; senhorio do litoral paraibano > campesinato pobre livre; e campesinato pobre livre > grupamentos indígenas.

Os navios, meios de transporte que conectavam e ainda conectam as redes mercantis intercontinentais, eram construídos no Recife para atender os grandes mercadores da região. Entretanto, as madeiras com dimensões capazes para embarcações de alto bordo estavam na

---

<sup>366</sup> 640 réis por dia durante 30 dias totalizava 19\$200 réis, que em seis meses acumulava 115\$200 réis, valor de um escravizado com bons requisitos para o trabalho agrícola, como vimos na seção anterior. Já os 300 réis por dia durante 20 dias reuniria 6\$000 réis mensais e 36\$000 réis por semestre, precisando guardar dinheiro por dois ou três anos para conseguir comprar cativos.

Paraíba e tinham grandes reservas nas matas de Camaratuba, no litoral norte. Em decorrência desse arranjo, o único mecanismo capaz de interligar os continentes pelo Atlântico (África, Europa e América) tornava os grandes mercadores dependentes de recursos naturais distantes da vila do Recife e da cidade de Olinda, da mesma forma que os senhores de terra da Paraíba dependiam do fornecimento de mão-de-obra escravizada para expandirem suas plantações de açúcar e de algodão.

Assim, deu-se um desenvolvimento econômico desigual, onde o acúmulo de capitais era mais intenso no Recife enquanto os fornecedores de mercadorias de exportação da Paraíba ficavam com uma parcela menor. Essa desigualdade, todavia, se punha os senhores da Paraíba em posição menos prestigiada, sustentava-se na combinação de interesses de manutenção do poder local, com as madeiras servindo para os navios dos mercadores do Recife e a possibilidade de aumento da produtividade econômica dos senhores da Paraíba.

A política florestal lusitana, nesse contexto, foi um fator de dupla significância: ao mesmo tempo que promovia a fiscalização do território e da manutenção da função social da terra, que impedia a expansão indiscriminada da intenção exportadora dos latifúndios, também transferia recursos monetários da Provedoria da Fazenda para as mãos dos particulares. Dessa forma, uma distribuição desigual da base fundiária de produção combinava-se com as necessidades imediatas dos pobres livres e com a necessidade de financiamento da produção dos senhores de grandes porções de terra.

As transferências de verba dos cortes para os senhores locais e donos de barcos financiou suas atividades econômicas enquanto uma parte da mão-de-obra livre podia disputar a carreira dos cortes de madeira, ao mesmo tempo que a maioria dos agricultores não poderiam fazer uso dos recursos florestais próximos aos engenhos como fertilizante, em forma de cinzas, devido a política régia de conservação florestal. Esses agricultores espalharam-se para regiões mais afastadas, compensando a pouca mão-de-obra escravizada<sup>367</sup> e produzindo os gêneros de exportação e subsistência que eventualmente eram canalizados em agentes mercantis da região.

Por outro lado, essa dinâmica social permitia também a execução do projeto madeireiro lusitano. O pagamento dos serviços seguia uma dinâmica de distribuição desigual fundada em diferenças étnico-raciais no interior de uma visão eurocêntrica de carpintaria naval, que criava seus próprios critérios de eficiência, técnica e ciência, em que brancos tinham vantagem sobre

---

<sup>367</sup> Segundo os mapas populacionais elaborados por Freire de Castilho em 1798, dos 39.894 habitantes da capitania da Paraíba, 30.997 habitantes eram livres, incluídos pretos, mulatos (não usa o termo pardo), indígenas e brancos. **AHU\_ACL CU\_014, Cx. 35, D. 2510.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

os pardos, que tinham vantagem sobre os indígenas. Entretanto, essa dinâmica desigual se sustentava ao combinar-se com a agricultura e a expansão do campesinato pobre e livre, junto do qual as crenças e costumes indígenas ganharam sobrevida, mesmo quando eles se distanciaram geracionalmente e por convivência com não indígenas dos núcleo de povos originários das vilas e aldeias.

Assim, a sobrevivência das tradições, dos modos de vida e do relacionamento com a natureza dos potiguaras e tabajaras do litoral eram combinados com a necessidade de conhecimento sobre a vegetação e modo de manusear a floresta dos oficiais carpinteiros, e esses saberes combinavam-se com as pesquisas botânicas e geográficas dos oficiais e colonos à serviço da Coroa portuguesa.

Perceber os processos políticos, sociais e econômicos por meio das necessidades de uso e distribuição dos recursos naturais nos permitiu entender as relações de interdependência entre as elites econômicas do litoral paraibano e do porto do Recife e sua relação parasitária junto aos grupos subalternos. Paralelamente, o conceito de desenvolvimento desigual e combinado nos permitiu perceber os processos de dominação e resistência como componentes integrantes de uma mesma formação social, onde integração e oposição à ordem alternam-se e se complementam como ruptura e continuidade. Antes de encerrarmos, contudo, resta um último tópico. Como dissemos, a política florestal que se desenvolveu a partir do governo de Dom Tomás gerou tensões nas relações entre o governo da Paraíba e os senhores de terras locais pelo uso do solo como meio de produção. O governo de Freire de Castilho apresentou um ponto de equilíbrio para o problema.

### 3.4. As florestas reais e autonomia do governo da Paraíba

O problema da organização dos cortes reais ganhou novo fôlego em 1797 graças a dois fatores: 1) a morte do governador Jerônimo de Melo e Castro, no que a Secretaria da Marinha e Ultramar nomeou outro governador, Fernando Delgado Freire de Castilho, para assumir seu lugar; 2) a chegada de uma carta régia exigindo expropriação de todas as terras do litoral e reservar as florestas para uso exclusivo da Coroa portuguesa. Comecemos pela Carta Régia de 13 de março de 1797, um marco da política florestal luso-brasileira, segundo Diogo Cabral<sup>368</sup>.

---

<sup>368</sup> CABRAL, Diogo de Carvalho. **O ‘BOSQUE DE MADEIRAS’** *op. cit.* Saliente-se a ênfase que Diogo Cabral dá à carta como uma “corrida armamentista”, para construção naval no seio da renovação de um cenário de guerra

A carta pretendia estabelecer cortes regulares de madeira para abastecer o Real Arsenal da Marinha e para vender às nações estrangeiras. Para isso foram dadas algumas determinações: proibir a concessão de sesmarias e restituir à Coroa as que estivessem próximas de rios que desaguam no mar, indenizando os sesmeiros com terras equivalentes no interior do país<sup>369</sup>.

Na carta, duas prioridades se destacaram: a construção naval para a Marinha Real e a possibilidade de fazer uso comercial das madeiras. A questão comercial fica clara na seguinte passagem: "... de que a Minha Real Fazenda pode retirar um grande rendimento estabelecendo cortes regulares das mesmas madeiras para vender a Nações estrangeiras"<sup>370</sup>. Ao mesmo tempo, o governador da capitania deveria fazer os súditos conservarem as madeiras reais e punir os incendiários, assim como demarcar as terras e produzir mapas sobre os locais com matas dotadas de boas madeiras. O capitão-mor ainda deveria apontar no mapa as matas que necessitavam de juízes conservadores, e enviar amostragens de madeira para o reino, elaborando, simultaneamente, um planejamento administrativo que demonstrasse os melhores meios para a conservação das florestas, a maior economia nos cortes, a maior facilidade das remessas e os preços que custariam cada peça de madeira. Não obstante, a carta pressionava os governadores a fazerem boa execução dos procedimentos, pois os responsabilizava pela não observância das ordens.

Portanto, a execução das demandas régias deveria produzir um conhecimento de uso administrativo e econômico, na procura das melhores rotas de remessa madeireira da Paraíba para o Reino. Assim, a Carta Régia de 1797 era uma tentativa de regularizar o trabalho sobre as madeiras na realidade colonial, da mesma forma as reconhecia como um elemento estratégico do comércio e do Estado ao tornarem as florestas um objeto específico da jurisdição dos governos. E acima de todas essas questões, a demanda mais problemática que até os dias de hoje gera revoltas no Estado do Brasil, a expropriação de latifundiários e a reserva das florestas.

Se vimos anteriormente que, em julho de 1792, 12 senhores de engenho da Paraíba queriam cercar suas terras e torná-las de uso exclusivo para a agricultura de exportação<sup>371</sup>, em um processo muito semelhante à formação da propriedade privada na Inglaterra<sup>372</sup>, a carta régia

---

em Portugal.

<sup>369</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 33, D. 2380. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - acesso em 16 de maio de 2024.

<sup>370</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 33, D. 2380. *Idem.*

<sup>371</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 31, D. 2267.

<sup>372</sup> A semelhança diz respeito à filiação entre a propriedade fundiária e a acumulação de capital pelo comércio, filiação que tornava os proprietários agentes políticos que agiam em direção à realização e manutenção de sua força social que, há muito tempo distantes do campo de batalha, alinhou-se progressivamente com a reprodução e ampliação do capital econômico. Veja-se a questão inglesa em: ANDERSON, Perry. **As linhagens do Estado Absolutista**. São Paulo: Brasiliense, 2004. pp. 112-142. Diferenças substanciais, entretanto, devem ser apontadas.

de 13 de março de 1797 agiu no sentido contrário, demandando a devolução de todas as terras do litoral e que os seus senhores fossem recompensados com valor equivalente no interior. Antes do novo governador, Freire de Castilho, assumir o fronte dessa oposição de interesses e agir na conciliação das divergências, os colonos se mobilizaram em atender as demandas régias, dando informações sobre os lugares dos cortes e seus pontos de escoamento.

Em 29 de dezembro de 1797 os oficiais da Câmara da Paraíba enviaram o seu Ofício para a Secretaria explicando como estavam divididas as áreas de trabalho madeireiro na capitania da Paraíba. Sob responsabilidade do construtor Antônio Manoel Prata, existiam florestas reservadas para uma nau de 74 peças, nas matas do distrito de Camaratuba - ao norte da Capitania - e nas matas do distrito de Pacatuba, também ao Norte. Existiam alguns cortes para construção de fragatas nas matas do distrito da Cidade da Paraíba. Também havia cortes para a construção do Palácio d'Ajuda, nas matas do distrito da Cidade da Paraíba e nas matas do distrito de Camaratuba. Por fim, havia os cortes de madeiras para “cores finas”, no já referido distrito de Pacatuba. Beiriz ficou com o fornecimento de peças para uma nau de 74 peças no distrito de Mamanguape, também ao norte da capitania. Três reservas de diferentes localidades para construção naval, uma reserva para tinturaria e mais outras duas, também dispersas pela capitania, que serviam à construção de um Palácio Real.<sup>373</sup>

Mas a parte mais interessante é quando os oficiais da Câmara falavam da ordem de notificarem quais os melhores lugares para os embarques das madeiras: “Este artigo está tratado desde o ano de 1791 em que se fez o Exame das Matas combinado com os Portos, que tudo foi para a Secretaria de S. Ex.<sup>a</sup> depois da qual se seguiu não virem cá mais Embarcações.”<sup>374</sup>. Pondere-se que vimos um último embarque ainda em 1792. O detalhe importante é que no ofício da Câmara um dos assinantes era o ouvidor: Antonio Soares Andrade de Brederode – que havia proposto o porto da praia do Jacaré. O problema dos portos de embarque ainda estava em aberto.

Antes da Câmara da Paraíba, o escrivão da Provedoria da Fazenda da Paraíba, Bandeira de Mello, escreveu sobre o porto de melhor capacidade ao mesmo tempo que atacava Antônio Manoel Prata, em 4 de maio de 1797 - quase dois meses depois da carta régia de 13 de março:

Parece-me que não devo omitir aqui e falar de um construtor que foi mandado pela Secretaria de Estado [?] vigiar sobre os cortes das madeiras da Capitania

Enquanto o caso que verificamos diz respeito apenas ao interesse mercantil dos latifundiários, Perry Anderson localizou no caso inglês uma ruptura entre a nobreza e o poder monárquico que gerou intensos conflitos internos.

<sup>373</sup> AHU\_CU\_014, Cx. 33, D. 2408. Disponível em Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 11 de julho de 2024.

<sup>374</sup> *Idem.*

da Paraíba com o ordenado de 1600 por dia, chamado Antonio Manoel Prata, o qual cobra pela Provedoria da Paraíba 1200 rz diários e sua m.<sup>er</sup> nessa corte 400'rs pela Ribr<sup>a</sup> das naos, segundo tenho ouvido dizer. Este construtor assim chamado devendo existir atualm.<sup>e</sup> nas matas onde faz os cortes, assiste na cidade sem fazer outra coisa mais do que receber o dr<sup>o</sup> que lhe dá a Provedoria, pagar aos trabalhadores e assistir /quando assiste/ a carga das sumacas que vem conduzir as madeiras P. o porto do Recife.<sup>375</sup>

Em seguida, o escrivão ainda dizia que “Eu que fui o que sofri os incômodos e que pelas minhas diligências evitei quanto pude algumas coisas, que não se dirigiam retamente”. Bento Bandeira talvez lamentou que, como escrivão, assinou os documentos que comprovavam as contas de Manoel Prata. Bento Bandeira de Mello também pedia uma mercê como recompensa por serviços que prestara à Coroa, e o escrivão anunciava os seus feitos: a descoberta de minas no sertão, a “descoberta” das madeiras próprias para construção e a produção de mapas sobre as barras da Paraíba, onde sugeria a praia de Jacumã como porto de embarque para as madeiras. Ao confrontar o construtor das madeiras Bento Bandeira de Mello favorecia sua proposta de embarcar as madeiras em Jacumã. Porém, mais que isso, o escrivão também pôs em evidência o problema financeiro de custear os cortes régios, questionando a validade do alto salário de Manoel Prata que, não bastasse os 1\$200 por dia, ainda havia a pensão da sua esposa.

Com o ofício da Câmara da Paraíba e de Bento Bandeira de Mello, em 1797, repetiam-se as dúvidas no Ministério da Coroa que perdurava desde 1791. Dessa forma, logo no início do governo de Freire de Castilho houve a necessidade de conciliar dois tópicos. O primeiro, era a carta régia e o estabelecimento de uma estrutura administrativa que assegurasse o fornecimento madeireiro do Arsenal e fortificasse a fiscalização das matas. O segundo tópico era estudar as vantagens ou desvantagens de se manter o governo da Paraíba subordinado à Pernambuco. Próprio da geração dos 1790, Freire de Castilho experimentou a formação iluminista da reforma de Coimbra, tinha formação em matemática e fazia diversos mapas que produziam estatísticas para serem incorporadas à sua gestão<sup>376</sup>. Quando em posse do governo, Castilho pediu pela independência e justificou dizendo que a subordinação da Paraíba só

<sup>375</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 33, D. 2383 Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 4 de maio de 2024.

<sup>376</sup> “Em diversas correspondências à Secretaria de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos, Fernando Delgado foi categórico e incisivo nos seus argumentos sobre as agruras da anexação. Reclamava da falta de regimento pelo qual pudesse se guiar, das arbitrariedades e abusos do general governador de Pernambuco, dos prejuízos do comércio e da falta de negociantes.” MENEZES, Mozart Vergetti de e PAIVA, Yamê Galdino. Ilustração, População e Circuitos Mercantis: A capitania da Paraíba na virada do século XVIII. *in:* OLIVEIRA, Carla Mary da Silva; Menezes, Mozart Vergetti de; Gonçalves, Regina Célia (organizadores). **Ensaios sobre a América portuguesa**. João Pessoa: Editora Universitária, 2009.

fortalecia o monopólio de Pernambuco:

...como a dita sujeição não tem feito mais que sufocar a indústria, e aumento da agricultura, em proporção do Monopólio de Pernambuco, para onde se faculta a exportação dos gêneros, e presentemente, não existem os dois sobreditos fundamentos, pois há mais de vinte cinco Anos não vai um só real de Pernambuco, antes a Paraíba manda e tem mandado muitas sobras das suas despesas para a Junta da Fazenda daquela Capitania [...]; e os Governadores atuais tem o mesmo soldo que tinham os independentes...<sup>377</sup>

Argumentando sobre a independência da Paraíba, Freire de Castilho afirmava que a sujeição a Pernambuco tinha dupla função financeira: a de simplificar os gastos - com diminuição da remuneração dos governadores subalternos - e Pernambuco compensar os déficits da Paraíba. Por fim, como se viu, Castilho afirmou que nenhuma das alternativas de fato se realizava. A economia da capitania não era o único problema, o governador também reclamou com frequência dos problemas militares da Paraíba<sup>378</sup>.

Falando da conservação das matas, em 10 de setembro de 1798 o governador da Paraíba dizia que basta “Fazer vigorizar a ideia em que todos já estão convencidos de que tudo o que é Mata pertence a V. Mag.<sup>o</sup>; passar as ordens mais apertadas para que ninguém se intrometa a abrir Roçados, ou cortar qualquer madeira sem licença do Respectivo Governador, que jamais deve ser concedida sem uma exata vistoria...”<sup>379</sup>. E continuou apontando outras medidas, como não dar terras próprias para os cortes a roceiros e ordenar que os ministros se mantivessem vigilantes sobre o assunto; que “V.Mag.<sup>o</sup>” determinasse que quem incendiisse as matas teria todos os bens confiscados, enquanto quem denunciasse ficaria com 50% dos bens apreendidos. E terminava por dizer que “Isto só, sem despesa alguma fará que as Matas se conservem e se aumentem, sem o mais pequeno obstáculo à Agricultura e sem o menor prejuízo dos Engenhos de açúcar, e de todos os demais prédios rústicos e urbanos.”. Por fim, ao descrever os meios mais adequados para que os cortes fossem mais baratos e mais eficientes, Castilho dizia: “e não ficará perdida pelo mato tanta madeira, como ordinariamente sucede.”. Essas muitas madeiras

<sup>377</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 33, D. 2409. Disponível em Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 10 de julho de 2024.

<sup>378</sup> Ainda que não possamos nos estender mais sobre o assunto, fica registrado aqui que uma das tentativas frequentes foi a independência pelo mérito militar, em que Freire de Castilho reclamava dos custos da submissão à Pernambuco. AHU\_ACL CU\_014, Cx. 34, D. 2446. Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 10 de julho de 2024.

<sup>379</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 34, D. 2447. Disponível em Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 10 de julho de 2024.

espalhadas, contudo, eram resultado da inexistência de um porto consolidado como centro de escoamento do litoral paraibano, o que levou, novamente, à discussão da questão portuária.

Ainda analisando a proposta de Castilho, outro fator interessante é que o ministério responsável pela conservação das matas era a Ouvidoria. Entretanto, a abertura de novos roçados e a fiscalização estavam sendo submetidas ao governador da Paraíba. É perceptível, dessa forma, que Castilho procurou estabelecer uma igualdade entre as jurisdições do governador e do ouvidor. Tomando por referencial o território jurisdicional onde os cortes aconteciam, a igualdade que Castilho produziu excluía Pernambuco do arranjo, posto que a ouvidoria abarcava Paraíba e Rio Grande. Curioso, entretanto, é que no lugar de restringir a área de atuação da Ouvidoria, Castilho tentou alargar a jurisdição do governo da Paraíba sobre a capitania do Rio Grande do Norte.

Freire de Castilho, ao responder a Carta Régia de 13 de março de 1797, conseguiu atrelar o aumento da produção açucareira à garantia da produção dos roçados, ao comércio direto com o reino, à extração madeireira, à conservação das matas e à autonomia militar. Outrossim, mostrava argumentos sobre a ingerência de Pernambuco e os desfalcques promovidos na Provedoria da Paraíba. Ao mesmo tempo colocava as florestas paraibanas no centro do seu argumento, sendo fato geral e reconhecido que eram um objeto central dos interesses da Coroa e que estavam, invariavelmente, no território da Paraíba, um meio de produção para o roçado, para o engenho e para os navios da monarquia. Por isso, a exploração madeireira e a Intendência da Marinha foram as molas usadas para impulsionar um governo autônomo na Paraíba, mas ainda faltava estabelecer a Intendência e consolidar um porto de escoamento.

Se por um lado o porto de Jacaré foi simplesmente ignorado pelo novo governador da Paraíba, por outro lado existia o porto de Jacumã, objeto dos estudos geográficos de Bento Bandeira de Mello. A isso, a Secretaria da Marinha e Ultramar exigiu que Castilho desse o seu parecer sobre os escritos do escrivão da Fazenda.

No seu ofício de 13 de outubro de 1798, Castilho começou as suas observações reafirmando a centralidade das florestas “Como nenhum objecto pode ser mais interessante para esta Capitania e para o Real Serviço” do que o exame, a quantidade e a extensão das matas e arvoredos que nela havia. Assim, informou os métodos para a avaliação dos papéis de Bento Bandeira: mandava pessoas “da maior virtude e conceito” e “tendo uma larga experiência” estavam lhe fornecendo informações seguras; simultaneamente, indo ele mesmo “ver algumas para mais fácil e evidentemente poder adquirir a geral noção”. Com todas as informações coletadas ele forneceu uma Relação, a 1<sup>a</sup> do documento, a qual Castilho dizia conter todas as matas da capitania e que de todas elas se extraem madeiras da qualidade das amostras que ele

dizia enviar junto ao ofício. Não bastasse o levantamento, ainda explicava que aquelas matas mais próximas do mar se achavam “bastante cansadas e desmatadas”, tanto pela posição cômoda para se extrair as madeiras e enviá-las mais fácil para os portos e para os embarques, quanto por causa dos roçados que, no juízo de Castilho, foram feitos sem a menor cautela.<sup>380</sup>

Ao ponderar quais os melhores portos de embarque para as madeiras, Castilho falava do Porto de Cabedelo:

Ele tem por si um Rio Limpo, e Navegável, bastante fundo, e onde as Embarcações se amarram nos arvoredos dos mangues, sem maior dependência de amarras que as ancorem; Depois destas utilidades que tem a referida Barra, devo também lembrar o cômodo que tem o mesmo Rio para os seus embarques, que é uma das vantajosas circunstâncias, bem [?] para o objeto de que se trata e que foram bem conhecidas pelo Tenente do Mar Thomas Joaquim de Medeiros, quando veio sondar esta Barra e examinar o Porto da Paraíba em consequência da Real Ordem de 8 de dezembro de 1790.<sup>381</sup>

Ao contrário de Bento Bandeira que apontou Jacumã, Castilho reafirmou a comodidade do porto de Cabedelo, fazendo uso das informações produzidas pela vistoria de Tomás Joaquim de Medeiros, o mesmo Tenente do Mar que Jerônimo de Melo e Castro acusava de ter sido “deslustrado” pelo mapa de Bento de Mello.

Na prática, Freire de Castilho organizou as diferentes informações, reunindo em um mesmo planejamento os estudos das matas de Antônio Manoel Prata, as madeiras de construção levantadas por Bento Bandeira de Mello e o estudo dos portos feito por Tomás Joaquim de Medeiros. Com isso, o governador pode determinar um conjunto de árvores que estavam inteiramente reservadas para a Coroa, assegurando a propriedade régia, definir reservas florestais que passariam a integrar domínios da Marinha e estabelecer um local onde se concentrariam os investimentos em uma estrutura física para servir de porto de comércio e conexão direta com o reino.

Na altura de 1799 estava sendo implantada a Intendência da Marinha na Paraíba, que queria reservas florestais sob sua proteção e exclusividade de uso. A partir dessa nova unidade administrativa na capitania, Antônio Manoel Prata mostrou-se dispensável, porque os contramestres - seus assistentes - já podiam substituí-lo, razão para Freire de Castilho mandá-

<sup>380</sup> AHU\_ACL CU\_14, Cx. 34, D.2453. Disponível em Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 10 de julho de 2024.

<sup>381</sup> *Idem.*

lo de volta para Olinda, onde era oficial de tropa paga.<sup>382</sup> A Intendência da Marinha, por sua vez, fortaleceu o domínio dos senhores locais sobre as reservas florestais, pois, no intuito de economizar gastos da Provedoria, o plano de conservação das matas de Freire de Castilho dispensava a contratação de muitos oficiais e punha a responsabilidade de conservação florestal nas mãos dos proprietários das sesmarias.<sup>383</sup>

Percebe-se que o antagonismo latente sobre o uso da terra presente no contraste entre os pedidos dos senhores locais e as exigências régias, os primeiros privando a terra e a Coroa tornando-as bem régio, começou a se diluir e favorecer o senhorio. As práticas políticas que facilitavam aos senhores lucrarem, burlando o pagamento de impostos com portos clandestinos, nas testadas de suas terras, e usarem o madeirame mais nobre para favorecer aos mercadores do Recife, agora eram atualizadas, oficializando o senhorio como protetor das matas. A Intendência favorecia sobremaneira o domínio dos senhores sobre as terras e as florestas quando combinada com o plano de cortes de madeiras elaborado por Castilho. A princípio o plano dos cortes foi elaborado na Bahia para servir ao cuidado das matas do Cairu, mas a Coroa também possuía interesse nas florestas da Paraíba, razão para pedir ao seu governador a sua versão do projeto.

Alguns dos pontos centrais da correlação entre o plano de cortes e o favorecimento do senhorio paraibano já foram estudados por Amanara de Araújo, como o estabelecimento de preços fixos para os aluguéis de carros de bois, e o fato de a Provedoria da Fazenda comprar os bois, o cordame e todo o material necessário para os cortes e deixá-los junto dos senhores de engenho, que poderiam dispor desses materiais enquanto a Intendência não estivesse operando cortes nas matas.<sup>384</sup> Mais uma vez o tesouro da Provedoria seria usado para financiar a agricultura de exportação dos particulares.

Ademais, Freire de Castilho alterou o plano original do governo da Bahia, que continha o trabalho de plantar árvores. Disse que tinha o intuito de economizar nos gastos, não precisando

---

<sup>382</sup> “Com a criação da referida Intendência parece-me bem desnecessária a despesa que Sua. Mag.º está fazendo com o Construtor Antonio Manoel Prata tanto porque qualquer Contramestre pode fazer o que ele faz, como que ele não dispensa vir outro com os conhecimentos precisos para construção de qualquer Embarcação...”. **AHU\_ACL CU\_014, Cx. 35, D. 2527.** Disponível em Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 10 de julho de 2024.

<sup>383</sup> E o que se deixa transparecer em um requerimento de Boa Ventura Soares de Negreiros, requerendo uma sesmaria em Camaratuba e se oferecendo para ser guarda das matas porque “agora benignamente V. Al.ºa R. reserva as Matas para a R'Marinha para defesa do Estado...”. **AHU\_ACL CU\_014, Cx. 35, D. 2530.** Disponível em Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 10 de julho de 2024. (grifo nosso). Assim, o proprietário da sesmaria cuidaria das matas em nome da Coroa.

<sup>384</sup> ARAÚJO, Amanara Bandeira de. **A POLÍTICA PARA MATAS DA CAPITANIA DA PARAÍBA NA VIRADA DO SÉCULO XIX.** Monografia (Graduação em História) – Universidade Federal da Paraíba, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Curso de Licenciatura em História, 2007.

se preocupar com o plantio porque a floresta crescia sozinha e por conta própria nos lugares dos roçados.<sup>385</sup> Assim, da mesma forma que os senhores de engenho e plantadores de cana-de-açúcar tornavam-se protetores das florestas - e possuíram importantes reservas florestais nos seus domínios - os roçados estavam proibidos de ocorrer perto das matas. Isso contribuiu mais para a expansão de canaviais e algodoais do que para a preservação das florestas ao mesmo tempo que expulsava o campesinato para áreas mais próximas da Borborema e para cima dos tabuleiros litorâneos, de condições mais áridas e menos adequadas para a agricultura. A carta da Câmara da Paraíba de 1792 conseguiu vingar.

O próprio Castilho já havia notado que as florestas secundárias que cresciam próximas aos roçados, as capoeiras, demoravam cerca de 40 anos para se renovarem, algo já apontado pela pesquisa de Warren Dean que ainda complementa o fato ao apontar que esse tempo de renovação era parte do sistema agrícola dos povos originários, a coivara, baseada nos sistemas de derrubada-queimada<sup>386</sup>.

O sistema de derrubada e queimada, em si mesmo, pode gerar, no final de uma rotação de 50 anos, uma perda próxima de 10% da biomassa vegetal em uma floresta tropical úmida, que se regeneraria em cerca de 90%, como apontam Marcel Mazoyer e Laurence Roudart.<sup>387</sup> Mas esses pousios de longa duração, cuja tradição, no Brasil, estava entre os povos originários, provavelmente poderiam perdurar sem grandes impactos nas florestas<sup>388</sup>, especialmente combinadas com as práticas silviculturais dos povos originários. As bordas da bacia amazônica, por exemplo, eram um verdadeiro pomar<sup>389</sup>. Os canaviais, por outro lado, precisavam se expandir com mais intensidade e com menos tempo de descanso para o solo, acrescente-se que o fim do século XVIII e o decorrer do século XIX são marcados pela aceleração dos circuitos econômicos, o que exigiu da agricultura de exportação uma expansão mais agressiva sobre as reservas florestais.<sup>390</sup>

<sup>385</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 35, D. 2537. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

<sup>386</sup> DEAN, Warren. **A ferro e fogo**: a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira. Tradução: Cid Knipel Moreira. São Paulo: Companhia da Letras, 1996. Dessa forma, também, para Dean, as florestas encontradas pelos europeus na América e especialmente no Brasil não eram virgens.

<sup>387</sup> MAZOYER, Marcel e ROUDART, Laurence. **História das agriculturas do mundo**: do neolítico à crise contemporânea. São Paulo: Editora UNESP; Brasília, DF: NEAD, 2010. Veja-se especialmente o capítulo 3

<sup>388</sup> Segundo Mazoyer e Roudart, o pousio de longa duração permite que um bosque secundário de grande porte se desenvolva e o ecossistema se preserve, constituindo um sistema agrário florestal. MAZOYER, Marcel e ROUDART, Laurence. **História das agriculturas do mundo**... *Idem*. p. 135.

<sup>389</sup> Fazendo uma revisão bibliográfica sobre os sistemas agrários amazônicos, Miller registrou que cerca de 12% das florestas ao redor da bacia amazônica são produto direto e indireto de cultivo humano, resultado das práticas agrícolas dos povos indígenas. Veja-se em: MILLER, Shawn Willian. **An Environmental History of Latin America**. Nova York: Cambridge University Press, 2007.

<sup>390</sup> Em Pernambuco, no avançar do século XIX, um dos principais problemas dos engenhos de açúcar era encontrar

O conjunto das questões aqui apresentadas nos conduzem a compreender que a autonomia política da Paraíba, no ano de 1799, tem íntima relação com o plano dos cortes, e isso ajuda a compreender as razões de Freire de Castilho ter dado tanto suporte aos senhorios vinculados à agricultura de exportação do litoral. O argumento central apresentado pelo governador desde sua nomeação em 1797 era o de romper com o monopólio comercial da praça do Recife.<sup>391</sup> Da mesma forma, a Intendência da Marinha transformaria os cortes em um monopólio da monarquia portuguesa, o que obrigaria os mercadores de Recife a comprarem as madeiras de seus barcos pagando à Provedoria da Paraíba. Paralelamente, Freire de Castilho designou um parágrafo do planejamento para definir como seriam as autorizações do governo para que particulares da capitania pudessem construir seus engenhos e casas, uma estratégia deliberadamente pensada para minar a dependência de Recife e fortalecer o comércio local.<sup>392</sup>

O governador Freire de Castilho tinha plena ciência de que os particulares que precisassem de barcos eventualmente recorreriam aos cortes da Paraíba. Em 28 de novembro de 1798 o governador questionava o prejuízo financeiro de enviar as madeiras para o reino através do Recife. Castilho afirmou, peremptoriamente, que no Recife e em regiões próximas não havia mais madeira de qualidade, precisando buscá-las mais de vinte léguas ao norte, na Paraíba, e mais de sessenta léguas ao sul, nas Alagoas.<sup>393</sup> Portanto, o projeto prescrevia o barateamento das madeiras para a Coroa, no trajeto direto da Paraíba para Lisboa, ao mesmo tempo que forçaria os mercadores de Recife a pagarem pelo insumo à Provedoria da Paraíba.

Constatada a necessidade de uma conexão direta com Lisboa, Freire de Castilho logo investiu em uma estrutura portuária, construindo um telheiro na fortaleza de Cabedelo, projetado pelo engenheiro João José Valério, que manteria as madeiras em segurança das intempéries climáticas, e anunciava que precisaria fazer outro na Baía da Traição. Ao mesmo tempo em que preparava o telheiro, o governador também reunia fundos para abrir a junta do Real Erário na Paraíba, mas sofrendo com a falta de comerciantes capazes, que ele apelidou de caixeiros dos homens de negócio de Recife.<sup>394</sup>

---

lenhas para as caldeiras e solo para a expansão dos canaviais. A lixiviação do solo produziu a necessidade de ampliar o uso das cinzas das florestas e procurar terras mais férteis, intensificando o processo de desflorestamento. Veja-se em: EISENBERG, Peter L. **Modernidade Sem Mudança**: a Indústria Açucareira em Pernambuco, 1840-1910. Rio de Janeiro, Paz e Terra; Campinas, Universidade Estadual de Campinas, 1977.

<sup>391</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 33, D. 2409.

<sup>392</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 35, D. 2537. Veja-se os parágrafos 7 e 8.

<sup>393</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 34, D. 2463. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

<sup>394</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 35, D. 2525. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025. AHU\_ACL CU\_014, Cx. 36, D. 2606. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

A Secretaria da Marinha e Ultramar estava de acordo com as propostas de Castilho, no que em 4 de fevereiro de 1799 a Paraíba já fazia envios diretos para o reino, sem passar por Recife.<sup>395</sup> E não bastasse esse conjunto de medidas, Castilho não descuidou em alijar José Martins Beiriz, filho de Manoel Martins Beiriz e herdeiro de seu ofício, da função de fornecimento de madeiras dizendo que consistia em uma gasto sem razão e ainda custava 800 réis por dia de trabalho à Provedoria.<sup>396</sup> Consequência, provavelmente, involuntária, o governador da Paraíba expulsou da organização dos cortes um dos principais fornecedores de madeiras para Recife.

A estratégia de Castilho para minar o monopólio de Recife, portanto, era fortalecer a capacidade produtiva da Paraíba e aproveitar da disponibilidade de recursos naturais da região para inverter a situação de dependência com a capitania de Pernambuco, tornando os comerciantes da praça de Recife clientes pagantes do comércio madeireiro da Intendência da Marinha na Paraíba. Concordamos, portanto, com as conclusões de Inaldo Chaves Júnior sobre a autonomia do governo da Paraíba, muito mais envoltos em interesses metropolitanos da geração “ilustrada” que assumia os cargos de alto escalão na década de 1790, com especial interesse do ministro Rodrigo de Souza Coutinho, do que uma autonomia reivindicada pelos poderes locais.<sup>397</sup>

Acrescemos, contudo, que a política florestal foi um elemento central dessa autonomia, não apenas por causa das influências fisiocratas e liberais, mas pela necessidade cada vez mais intransigente de manter controle sobre as florestas enquanto um recurso militar e econômico indispensável. A figura de Bento Bandeira de Mello ajuda a compreender como a política florestal de 1790 participou da argumentação em favor do desmembramento de Pernambuco. Saindo da Paraíba, Bandeira de Mello percorreu o Ceará, o Rio Grande do Norte e as Alagoas, sustentando o argumento em cima dos mesmos pilares: capacidade econômica local, madeiras de construção e porto cômodo para negócios diretos com o reino.<sup>398</sup> Os três fatores, contudo, ganham organicidade e unidade nos planos dos cortes, feitos para integrarem essas três partes, cabendo, portanto, estudar outras capitania que o fizeram.

É de conhecimento geral, por fim, que a política florestal lusitana e a exploração madeireira em geral eram objetos fundamentais para a sobrevivência do mercado Atlântico e

<sup>395</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 34, D. 2477. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

<sup>396</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 34, D. 2484.

<sup>397</sup> CHAVES JÚNIOR, José Inaldo. *As Capitanias de Pernambuco e a construção dos territórios e das jurisdições na América Portuguesa (século XVIII)*. *op. cit.*

<sup>398</sup> AHU\_ACL CU\_004, Cx. 3, D. 265. Disponível em: Projeto Resgate - Alagoas (1680-1826) - DocReader Web - Acesso em 19 de julho de 2025.

da soberania das monarquias ocidentais e dos Estados modernos. Por essa razão, haja vista como a proeminência mercantil de Recife canalizou a produção madeireira de Alagoas e Paraíba para a sua ribeira, a desanexação da Paraíba era uma forma de minar o domínio recifense sobre as florestas de regiões com maior disponibilidade de cobertura vegetal. Mas esse fator não participava sozinho de uma decisão desse porte, havendo as necessidades de aumento populacional e capacidade de autonomia financeira, inclusive porque as atividades dos cortes eram extremamente custosas.

Desta feita, a Paraíba não era o único foco da intensificação da exploração madeireira. Além das Alagoas e do Rio Grande do Norte, que estava intimamente relacionado com a Paraíba no caso da produção de peças navais, o Ceará também recebeu uma carta régia em que precisaria desenvolver um porto, plano de corte, custo das peças navais, estudo das matas etc.<sup>399</sup> A questão madeireira, de forma geral, atravessou todas as capitâncias do Norte e o caso aqui estudado, da Paraíba, deve ser tido como uma pequena aproximação de um universo mais amplo a ser investigado.

Enfim, para concluir, a exploração madeireira foi a base de um desenvolvimento desigual e combinado entre Pernambuco e Paraíba, mais especificamente entre Recife e o litoral paraibano. A Inspetoria das Matas de Dom Tomás e, posteriormente, a Conservadoria das Matas como política régia para diversas regiões do Estado do Brasil intervieram na organização econômica e política existente entre as elites locais. Ao fim, ao mesmo tempo que uma lógica de uso e apropriação dos recursos naturais era rompida, uma nova se desenvolvia, permanecendo os senhores de terra, os engenhos, a expropriação de indígenas e a escravidão, mas sob um novo arranjo dos recursos florestais. O capítulo que se abre é o de estudo da implementação da Intendência da Marinha e seus impactos na Paraíba, mas esta é uma proposta para outras pesquisas. De nossa parte, chega o tempo de extrair algumas considerações finais de tudo o que foi exposto.

---

<sup>399</sup> AHU\_ACL CU\_006, Cx. 12, D. 705. Disponível em: Projeto Resgate - Ceará (1618-1832) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

## Considerações Finais

Vários aspectos que encontramos no estudo da exploração madeireira e da política florestal em Pernambuco e Paraíba durante a segunda metade do século XVIII são semelhantes às pesquisas que nos antecedem. Marcelo Henrique Dias, por exemplo, percebeu um mercado interno na Bahia que tanto na construção civil quanto na construção naval beneficiou-se substancialmente da transferência de receita da Coroa para os particulares na compra de mão-de-obra cativa<sup>400</sup>. Entretanto, a compra de escravos a partir dos cortes na Paraíba foi apresentada aqui apenas como uma possibilidade financeira, que permite entender o processo de estratificação social envolvido no trabalho de carpintaria.

Na Paraíba, quem se beneficiou efetivamente, e assumidamente, do comércio de escravos vendendo madeira para Recife foram os senhores de engenho de Mamanguape. Mas seu enriquecimento desenvolveu-se às margens dos Reais cortes e, em alguma medida, podiam ser considerados uma espoliação de bens régios, especialmente considerando as cláusulas das concessões de sesmarias de reservar as melhores madeiras para a Coroa, como notou Laura Varela.<sup>401</sup> O caso da Paraíba, novamente, difere da Bahia onde, segundo Morton, teriam se formado verdadeiros capitalistas das madeiras.<sup>402</sup> Inversamente, o estabelecimento dos cortes à serviço da Coroa em 1790 gerou a falência do empreiteiro José Beiriz, filho de Manoel Beiriz, que, apesar de ter sua licença de empreiteiro renovada por graça régia, foi dispensado da administração da capitania e perdeu a renda de 800 réis por dia.<sup>403</sup>

Algumas questões referentes ao desgaste florestal ocasionado pela exploração madeireira também podem ser apontadas. Em primeiro lugar, diferente de Miller e Dean, que subestimaram a ação colonial no processo de desflorestamento litorâneo, encontramos intensos e crescentes abates das árvores tropicais, pelo menos no caso da Zona da Mata de Alagoas até o litoral norte da Paraíba. Um desflorestamento crescente que ascende na década de 1770 com a Companhia de Pernambuco e Paraíba, desenvolve-se do ponto de vista técnico para produção de aduelas e peças de carros de artilharia em 1780 - com a intervenção de Julião Alves - e chega

<sup>400</sup> DIAS, Marcelo Henrique. A floresta mercantil: exploração madeireira na capitania de Ilhéus no século XVIII. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 30, nº 59, p. 193 - 214 , 2010.

<sup>401</sup> VARELA, Laura Beck. **Das sesmarias à propriedade moderna**: Um estudo de história do direito brasileiro. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.

<sup>402</sup> Morton, F. W. O. The royal timber in late colonial Bahia. **Hispanic American Historical Review**, v.58, n.1, fev. 1978. pp. 41 - 61.

<sup>403</sup> Sobre o requerimento de empreiteiro das madeiras, veja-se em **AHU\_ACL CU\_014, Cx. 32, D. 2374**. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025. No que se refere à dispensa dos serviços do empreiteiro pelo governo da Paraíba, apresentamos isso no capítulo anterior **AHU\_ACL CU\_014, Cx. 34, D. 2484**.

ao ápice na década de 1790, com a intervenção de Manoel Prata, a manutenção do domínio senhorial sobre as matas, a expansão do algodão, a crise de fome e a seca.

Algo interessante ao estudarmos o *hinterland* recifense, em contraste aos estudos que focaram nos centros econômicos, é quando comparamos com a análise feita por Diogo de Carvalho Cabral e Susana Cesco para o sul-sudeste do Brasil. Seus apontamentos sugerem que até meados do século XX o bioma da Mata Atlântica manteve-se bastante semelhante ao do período colonial.<sup>404</sup> Na Paraíba, segundo informações colhidas por Mateus Simon, a Revista Trimestral de História e Geografia, no Rio de Janeiro, lançou um estudo em 1844 que registrou várias matas na Paraíba onde uma estava extinta, a grande maioria estava afetada por cortes frequentes e conviviam com roçados, mas ainda haviam algumas que eram bem robustas a ponto de serem chamadas de matas virgens, ainda que não fossem<sup>405</sup>. Isto parece consequência do fato de que, ao fim do século XVIII, o quadro da indústria madeireira era mais intensivo, apesar de nada parecer colocar à prova que no começo do século XX ainda haviam muitas reservas florestais, fica claro que a paisagem foi profundamente alterada.

Evidentemente a intensificação da exploração madeireira também não produziu um esvaziamento absoluto da cobertura vegetal. O conjunto dos fatores pode ser explicado menos pelo aspecto temporário do trabalho madeireiro, condicionado aos regimes de chuva e às demandas régias, e mais pela dispersão espacial dos abates. As áreas periféricas constituíam reservas florestais para os grandes centros que podiam ser sobre carregadas por demandas exorbitantes devido à distância que tinham em relação às áreas de intensidade de derrubadas.

Dessa forma, um uso contínuo de recursos florestais podia ser mantido por meio da variação do foco de derrubadas em extensas áreas. Quanto maior a sobrecarga de determinados lugares, entretanto, menor era a preservação do bioma, como foi o caso das Alagoas quando Bandeira de Mello passou pela comarca em 1797. A possibilidade de alternar entre diferentes espaços depois do desgaste de usos intensivos e extensivos permitia a regeneração da cobertura vegetal após certo tempo de pousio, como parece ter sido o caso de muitas matas paraibanas no avançar do século XIX. Mas o aumento populacional, a aceleração mercantil, o crescente valor econômico das madeiras e a ocupação territorial combinaram-se de forma a tornar esse padrão de derrubada e pousio insustentável pela contradição entre o tempo natural de crescimento da floresta e o tempo das necessidades econômicas e sociais aceleradas devido o estreitamento dos

<sup>404</sup> CABRAL, Diogo de Carvalho e CESCO, Susana. NOTAS PARA UMA HISTÓRIA DA EXPLORAÇÃO MADEIREIRA NA MATA ATLÂNTICA DO SUL-SUDESTE. **Ambiente & Sociedade**, Campinas, v. XI, n. 1, jan-jun 2008. pp. 33-48.

<sup>405</sup> Veja-se o anexo 7 de: SIMON, Mateus Samico. AS “MATAS IMENSAS, GLÓRIA E COROA DE TODOS OS BOSQUES DO MUNDO” E A “ZONA DA MATA” *op. cit.* p. 317.

espaços pela intensificação do processo de circulação.

As antigas relações comerciais também não se desfizeram por causa das intervenções régias. A Intendência da Marinha, vinculada ao governo da capitania, possuía brechas para que os particulares ainda se beneficiassem. Portanto, os conflitos pelos usos das matas continuaram. Uma carta régia de 1800 permitia a construção naval a particulares se a Intendência não tivesse madeiras para vender, mas ela indicaria o local de cortes e verificaria a possibilidade de concessão. Assim foi em um ofício de 29 de maio de 1804, quando o Intendente Joaquim Martins reclamava com a Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar que um mestre de navios proveniente do Recife abriu um corte irregular nas matas do Livramento, acobertado pelo tenente Francisco Ignácio Vale, familiar do governador da época, Luís da Mota Feo.<sup>406</sup> O caso mostra não apenas reservas de matas que perduraram mesmo sobrecarregadas de demandas desde 1789 como também a continuidade das disputas pelos seus usos e formas de enriquecimento duvidoso a partir delas.

Na virada para o século XIX podemos observar que a construção naval no Estado do Brasil começava a interligar as diferentes regiões e suas diferenças florestais, como foi o caso do governador da Paraíba Luís da Mota Feo enviar madeira para o Rio de Janeiro, servindo para construção de uma nau de 74 peças. A questão é que a construção carioca fazia uso de tapinhoã, que não tinha nas matas paraibanas, mas o governador enviou as madeiras que existiam à disposição. Momento que evidenciou que também não se desfizeram as dependências financeiras do governo da Paraíba em relação a Pernambuco, já que o governador dependia da Junta de Pernambuco enviar a verba dos cortes.<sup>407</sup>

Esses empecilhos financeiros mostravam-se crônicos, desde a aprovação da Intendência da Marinha e dos planos dos cortes de Freire de Castilho. Em 1801, Castilho recebia o Intendente da Marinha Joaquim Martins, que daria execução ao plano dos cortes e velaria pela conservação das matas, mas a falta de verba gerava dificuldades para a execução dos planos, problemas repassados para o governo de Luís da Mota Feo, em 1802, que, como pudemos ver, em 1804 ainda não havia conseguido livrar-se da dependência financeira do vizinho.<sup>408</sup> A fortaleza de Cabedelo, contudo, mostrou-se boa escolha do governador Castilho para fazer um

<sup>406</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 42, D. 2969. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

<sup>407</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 42, D. 2926. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

<sup>408</sup> Sobre a chegada de Joaquim Martins AHU\_ACL CU\_014, Cx. 38, D. 2715. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025. E sobre os problemas da aplicação do plano dos cortes AHU\_ACL CU\_014, Cx. 39, D. 2772. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

porto. Em 1801, na praia de Ponta de Lucena, próxima à dita fortaleza, um corsário francês tentou sequestrar uma sumaca recifense junto com uma carga de algodão, mas as guarnições militares próximas conseguiram espantar os invasores sem perda da mercadoria.<sup>409</sup>

Se as relações econômicas desiguais entre o litoral paraibano com Recife mantiveram-se de maneira generalizada, a política florestal e a Intendência da Marinha institucionalizaram uma divisão logística entre norte e sul do litoral paraibano. O plano de cortes de Castilho tornou as matas da Paraíba sujeitas à Intendência da Marinha, que regularia e autorizaria, ou não, os usos públicos e particulares das florestas. Entretanto, nem todas as matas tornaram-se uso exclusivo da Coroa, atendiam a esse critério todas ao norte do rio Mamanguape, sendo a parte do litoral sul contendo apenas uma reserva, a mata de Garaú.<sup>410</sup> Simultaneamente, dois portos distintos foram elaborados, o de Cabedelo e o da Baía da Traição, sendo todas as matas do norte e sul do rio Paraíba destinadas ao porto de Cabedelo e todas as matas próximas ao rio Mamanguape e Camaratuba destinadas à Baía da Traição. Contudo, não tivemos notícias de investimentos no litoral norte, apenas na barra do rio Paraíba. Nesse contexto, podemos perceber uma divisão da infraestrutura que poderia ser usada na circulação de mercadorias na capitania da Paraíba.

Em que pese que o algodão foi a grande mercadoria de enriquecimento desses anos iniciais do século XIX, a divisão produzida pelos planos de corte de Freire de Castilho correspondem a uma divisão econômica que atravessa a história da Paraíba até os dias de hoje e tem como pedra angular a combinação entre disponibilidade de reservas florestais e as condições portuárias. Por volta da década de 1870 desenvolveu-se um grande problema na Paraíba e que perdurou até o avançar do século XX: a instalação de ferrovias. Um dos grandes problemas era a ferrovia do Conde d'Eu, porque interligava toda a produção do litoral sul e o escoamento de mercadorias da Borborema pelo porto de Cabedelo. A situação causou rebuliços na política local principalmente porque a região de Mamanguape sofreria uma grande sangria econômica, já que escoava suas mercadorias pelo porto de Salema, no litoral norte, próximo à Baía da Traição e ao rio Mamanguape.<sup>411</sup>

Mamanguape, entretanto, voltou a florescer com a instalação da Fábrica de Tecidos de Rio Tinto, entre 1917 e 1924, responsável por grandes desapropriações de indígenas e por uma

<sup>409</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 38, D. 2700. Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

<sup>410</sup> AHU\_ACL CU\_014, Cx. 35, D. 2537.

<sup>411</sup> A questão das estradas de ferro na Paraíba foi objeto de estudo de ARANHA, Gerválio Batista. **Trem, Modernidade e Imaginário na Paraíba e Região: Tramas Político-Econômicas e Práticas Culturais (1880-1925).** Campinas – São Paulo: [s.n.], 2001.

intensa espoliação de diversos trabalhadores da região, que até os dias atuais lutam para reaver suas casas. Filial da Fábrica de Tecidos Paulista, fixou-se na Paraíba próxima à chamada “aldeia da Preguiça”, aldeamento onde no século XVIII estava sob jurisdição da vila de Monte-mor. Sua capacidade industrial vingou ao combinar as vantagens mercantis de Recife, onde ficava sua sede comercial, com o monopólio dos recursos naturais onde se instalou, atual cidade de Paulista, ao sul de Recife, e de Rio Tinto, próxima de Mamanguape. Seus teares que, até 1960, eram máquinas produzidas entre 1890 e 1910, foram alimentados com florestas locais, já que eram movidas a vapor. Da mesma forma, utilizou-se das vantagens marítimas locais para dispor de um porto privado. No que se refere a Rio Tinto, no litoral norte da paraíba, os donos vivem da renda imobiliária já que a maior parte da cidade vive nas antigas casas da Fábrica de Tecidos.<sup>412</sup>

A questão portuária na Paraíba voltou à tona recentemente com projetos chineses de construir um porto em Mataraca, ao norte da Baía da Traição.<sup>413</sup> Do ponto de vista local, focalizando na Zona da Mata paraibana, parece que a política florestal portuguesa e a exploração madeireira da segunda metade do século XVIII fincaram raízes e produziram estruturas que atravessaram dois séculos de formação econômica e disputa política.

Tratando-se de um ponto de vista mais amplo, isto é, a região afetada pela influência mercantil do Recife, a política florestal portuguesa foi um tanto ambígua. Fernanda Faust apresentou os primeiros apontamentos sobre a questão, argumentando que o envio de carpinteiros do Arsenal Real na década de 1780 foi uma iniciativa da Coroa portuguesa de aprimorar a construção naval no Recife.<sup>414</sup> No que se refere à passagem de Julião Alves, concordamos com Faust. Entretanto, quando observamos amiúde a atuação desse carpinteiro pudemos perceber várias inconsistências e problemas políticos e governativos de uma política florestal centrada no porto do Recife e no governo de Pernambuco.

Desta feita, a chegada de Antônio Manoel Prata e seu estabelecimento na Paraíba, a ereção de uma fábrica de madeiras em Camaratuba e a especialização do trabalho de construção

---

<sup>412</sup> A atuação da fábrica e suas relações de poder locais, com a família Lundgren, seus fundadores, envoltos com uma série de questões políticas são casos de alguns estudos, dos quais consultamos NEVES, Anna Maria Litwak. **“O direito que temos é o de morrer de fome”**: os operários da Companhia de Tecidos Paulista e a busca por direitos na Justiça do Trabalho (1950-1952). Dissertação (Mestrado). Universidade Federal de Pernambuco - CFCH. Programa de Pós-graduação em História, Recife, 2019. Veja-se também VALE, Eltern Campina. **Tecendo fios, fazendo história**: a atuação operária na cidade-fábrica Rio Tinto (Paraíba 1959-1964) Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Ceará, Programa de Pós-graduação em História, Fortaleza, 2008.

<sup>413</sup> Veja-se notícias recentes em: Projeto chinês de R\$ 9 trilhões para ‘cidade do futuro’ na PB, com 3 milhões de habitantes, é alvo de investigação do MP | Paraíba | G1 Acesso em 20 de julho de 2025. Projeto virtual de ‘cidade do futuro’ na PB é cópia de distrito futurista chinês | Paraíba | G1. Acesso em 20 de julho de 2025.

<sup>414</sup> FAUST, Fernanda Cordeiro de Almeida. **“Em benefício comum de meus vassalos”**... *op. cit.*

naval atuaram precisamente no sentido contrário, quer dizer, na virada da década de 1780 para 1790 a Coroa portuguesa procurou descentralizar a produção madeireira. Todavia, pelo que apresentamos recentemente, prevaleceu a manutenção das relações mercantis e da construção naval de particulares do Recife sustentada com florestas da Paraíba. Por essa razão, a questão madeireira parece ganhar uma importância central para o entendimento das mudanças políticas e econômicas nas capitâncias do norte na segunda metade do século XVIII, mas resultados mais consistentes sobre o tema dependem de ampliar a investigação sobre Alagoas mas também, e principalmente, no Ceará e No Rio Grande do Norte, a respeito do que só conseguimos apontar a existência de relações muito fortes entre o trato madeireiro no Rio Grande do Norte e no litoral norte da Paraíba, mas nada que aprofunde o tema.

No que compete a esta pesquisa, a Conservadoria das Matas na Paraíba junto da Intendência da Marinha criaram uma forma de aumentar as receitas da capitania, uma vez que os particulares do Recife precisariam das madeiras locais e precisariam comprar da Coroa. Se as outras capitâncias desenvolveram os mesmos mecanismos institucionais, então podemos estender esses apontamentos até elas. Contudo, a possibilidade de contrabando, favorecimento político e descaminho cria dúvidas sobre a eficiência da medida. Por esta razão, parece pertinente um estudo sobre a Intendência da Marinha na Paraíba e no Estado do Brasil, de maneira geral.

No que se refere ao contexto luso-brasileiro, mais amplo, a política florestal portuguesa insere-se em uma transformação profunda das relações de propriedade, tanto no Brasil quanto em Portugal. Cristina Joanez Melo apontou que em Portugal, já no século XIX, a política florestal portuguesa afetava os nobres do reino, envolvendo uma identidade milenar entre nobreza e a propriedade sobre reservas florestais. Dessa forma, ao reivindicar até mesmo áreas tradicionalmente vinculadas à nobreza reinol, a monarquia portuguesa chocou-se com os aristocratas que a cercavam.<sup>415</sup> Haja vista o contraste que encontramos no capítulo 3 desta pesquisa, entre as exigências da Coroa através da Conservadoria da Matas e os pedidos de cercamento e livre comércio dos colonos, a política florestal portuguesa abriu um espaço de disputa política pelos uso da terra que atravessam não só Portugal, mas cruzou o Atlântico até o Brasil.

---

<sup>415</sup> MELO, Cristina Joana. Menos coutadas melhores pinhais: império, inundações, fisiocracia, guerra e especialização das matas reais em Portugal (1777-1824). *op. cit.* Citamos brevemente seu trabalho no capítulo 1. Àquela altura queríamos apenas apontar como o século XVIII foi marcado por uma intensificação da exploração madeireira no Brasil, mas sua pesquisa aponta mais da direção do século XIX e as transformações em Portugal com as novas políticas florestais. A respeito da relação entre nobreza e reservas florestais, os capítulos iniciais da tese de Fernanda Faust apresentam panorama geral da questão. Veja-se em: FAUST, Fernanda Cordeiro de Almeida. “**Em benefício comum de meus vassalos**”... *op. cit.*

Por isso, concordamos com as linhas apontadas pelos estudos de José Augusto Pádua, Marcelo Henrique Dias, Morton e Diogo de Carvalho Cabral no que diz respeito à umbilical relação entre a política florestal e a lógica de uso da terra. O caso da Paraíba põe em evidência, por sua vez, que um discurso político característico do liberalismo econômico e de processos de cercamento foram veiculados pelas elites coloniais e negados pela Coroa, que sustentou uma posição mais próxima de tradições jurídicas da propriedade sesmarial em contexto colonial. Uma situação diferente das discussões anteriores, que encontraram um debate mais aproximado das oposições entre liberalismo e fisiocratismo partindo de uma intelectualidade coimbrã, ainda que de quadros nascidos no Brasil. Entretanto, nossas poucas evidências (três cartas dos órgãos municipais de Monte-mor, de Pilar e da Cidade da Paraíba) somam-se ao fato de que não encontramos muitas discussões na historiografia sobre o assunto. Pode ser uma limitação desta pesquisa, mas acreditamos que o caso abre um ponto de discussão relevante para outros estudos.

Para, enfim, encerrarmos, a concepção de desenvolvimento desigual e combinado atenta para outros aspectos das relações entre Paraíba e Pernambuco encontrados por Inaldo Chaves. Sua tese percebeu na centralidade econômica do Recife sobre as capitâncias do norte a construção de uma força política jurisdicional que encontrou resistências com poderes concorrentes mas reafirmou as relações complementares entre as elites coloniais que competiam pela centralidade das redes de poder regionais. A isto acrescemos, sem estabelecer discordância, que a relação assim descrita deve ser entendida como um desenvolvimento desigual e combinado, no qual a racionalidade econômica das unidades locais entravam em contradição com as condições de sua reprodução social.

No que se refere à racionalidade econômica das unidades locais, o caso do descaminho do açúcar de 1791 e a dificuldade de conciliar o abastecimento alimentar da Paraíba com a exportação de algodão apresentaram alguns elementos elucidativos. Ao passo que a praça do Recife era o centro de escoamento mercadológico, as unidades produtivas da Paraíba dependiam de condicionantes sociais que extrapolavam sua esfera econômica. Quer dizer, a crise de fome evidenciou que a finalidade agroexportadora que unia o litoral paraibano ao porto do Recife fundava-se em uma racionalidade econômica, o lucro de exportação, que só podia existir em um universo social que entrava em contradição com suas condições sociais de reprodução: ou o trabalhador, seja livre pobre, indígena ou negro escravizado, produz para exportação ou ele produz para o mercado interno.

Se a produção para a exportação é condição de enriquecimento dos grupos econômicos dominantes, é a produção para o mercado interno que forneceria o alimento necessário para que

o trabalhador não morresse de fome.<sup>416</sup> Da mesma forma, a mercadoria de exportação era produzida pelo mesmo trabalhador que morria de fome. A unidade produtora era dependente dos indivíduos que ela destruía e, dessa forma, seu funcionamento era autofágico.

Essas condições transformavam os limites econômicos em questões políticas da administração colonial que entravam em contradição com a relação desigual entre Recife e o litoral da Paraíba. Os descaminhos asseguravam reservas financeiras para os senhores de engenho, reservas necessárias para renovarem a mão-de-obra escrava, mas esvaziaram o cofre da Paraíba, que passou a carecer de condições para financiamento de gastos necessários para a manutenção da capitania, como a folha militar, que permitiu uma revolta indígena em Montemor.

Ainda que a revolta tenha sido rapidamente sufocada, fica claro que a manutenção dos privilégios políticos dos grupos locais punha em xeque a própria possibilidade de sua perpetuação social, neste caso, existência física de fato. Fator que só era compensado com a intervenção da Coroa, isentando impostos, transferindo verba da Provedoria para particulares, fornecendo material militar para segurança interna etc. Portanto, o desenvolvimento desigual e combinado permite perceber que Recife enquanto centro de acumulação de capitais se constituiu como centro na medida em que ele produziu a sua própria periferia (a Paraíba inclusa), tornando a desigualdade do processo condição necessária da manutenção de sua própria centralidade. Mas essa centralidade inviabilizava a administração colonial de desenvolver o necessário controle social para que as unidades produtoras da Paraíba se integrassem de forma competitiva, potente, nos circuitos mercantis do Atlântico o que afetava a própria lógica de enriquecimento exportador das unidades econômicas paraibanas.

Disso resulta que quando a área periférica estabelece concorrência e oposição ao centro ela não tenciona apenas para alteração do núcleo gravitacional da dinâmica de acumulação e do exercício político, mas para a alteração de sua lógica de funcionamento. Transformações desse porte só ocorreram na Paraíba muito recentemente (se podemos dizer que ocorreram), de tal forma que, se a Paraíba foi a última barreira do exercício jurisdicional do governo de Pernambuco no século XVIII, ela também foi uma das áreas economicamente dependente de Recife por mais tempo, alcançando o século XXI.

---

<sup>416</sup> Em 10 de julho de 1805, Amaro Raposo de Albuquerque, governador da Paraíba à época, pedia isenção de impostos para a compra de escravos por causa da seca, que mais uma vez havia matado os trabalhadores. **AHU\_ACL CU\_014, Cx. 47, D. 3345.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025. Repetiu-se o mesmo problema que verificamos entre 1792 e 1794.

## REFERÊNCIAS

### **Fontes Impressas:**

ANTONIL, André João. **Cultura e opulência no Brasil**. Rio de Janeiro: Fundação Darcy Ribeiro, 2013.

**Instituição da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba**. Lisboa: Officina de Antonio Rodrigues Galhardo impressor da Real Meza Censoria, 1776.

Melo, Pascoal José de. **Institutiones Iuris Criminalis Lusitani**. Lisboa: Boletim do Ministério da Justiça. 1794. Disponível em: Arquivo Digital António Manuel Hespanha - NOVA School of Law | Faculdade de Direito da Universidade NOVA de Lisboa. Acesso em 08 de Fevereiro de 2025.

SILVA, Antônio de Moraes (1755-1824) BLUTEAU, Raphael (1638-1734). **Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e accrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro (Volume 1: A - K)**. Lisboa : Na Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789. 2 vol., Vol. 1.

SILVA, Antônio de Moraes e BLUTEAU, Rafael. **Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e accrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro (Volume 2: L - Z)**. Lisboa : Na Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789, 2 v., v. 2.

### **Fontes Manuscritas (Consulta digital)**

#### Alagoas:

**AHU\_ACL CU\_004, Cx. 3, D. 265**. Disponível em: Projeto Resgate - Alagoas (1680-1826) - DocReader Web - Acesso em 19 de julho de 2025.

#### Avulsos (BG):

**AHU\_ACL CU\_003, Cx. 24. D. 2079**. Projeto Resgate - Avulsos (BG) - DocReader Web - Acesso em 25 de março de 2025.

#### Bahia (Avulsos):

**AHU\_ACL CU\_005, Cx. 173, D. 13085**. Disponível em: Projeto Resgate - Bahia Avulsos (1604-1828) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

Ceará:

**AHU\_ACL CU 006, Cx. 12, D. 705.** Disponível em: Projeto Resgate - Ceará (1618-1832) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

Pará:

**AHU\_ACL CU 013, Cx. 96, D. 7657.** Disponível em: Projeto Resgate - Pará (1616-1833) - DocReader Web - Acesso em 2 de abril de 2025.

**AHU\_ACL CU 013, Cx. 98, D. 7766.** Disponível em: Projeto Resgate - Pará (1616-1833) - DocReader Web - Acesso em 4 de abril de 2025.

**AHU\_ACL CU 013, Cx. 149, D. 11403.** Disponível em: Projeto Resgate - Pará (1616-1833) - DocReader Web - Acesso em 2 de abril de 2025.

**AHU\_ACL CU 013, Cx. 149, D. 11470.** Disponível em: Projeto Resgate - Pará (1616-1833) - DocReader Web - Acesso em 4 de abril de 2025.

**AHU\_ACL CU 013, Cx. 151, D. 11650.** Disponível em: Projeto Resgate - Pará (1616-1833) - DocReader Web - Acesso em 4 de abril de 2025.

Paraíba:

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 18, D. 1438.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) – Acesso em 26 de agosto de 2024.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 18, D. 1462.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 28 de agosto de 2024.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 23, D. 1800.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 25, D. 1927.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 14 de Junho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 25, D. 1969.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 20 de junho de 2024.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 26, D. 1997.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 27, D. 2067.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 30, D. 2202.** Disponível em Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826)

- DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 11 de julho de 2024.

**AHU\_ACL CU 014, Cx.30. D. 2235.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826)  
- DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 30, D. 2238.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826)  
- DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 04 de julho de 2024.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 30. D. 2240.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826)  
- DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 31, D. 2250.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826)  
- DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 31, D. 2254.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826)  
- DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 31, D. 2256.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826)  
- DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 31, D. 2257.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826)  
- DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 31, D. 2258.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826)  
- DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 31, D. 2267.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826)  
- DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 31, D. 2269.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826)  
- DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 04 de julho de 2024.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 31, D. 2282.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826)  
- DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 33, D. 2383** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826)  
- DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 4 de maio de 2024.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 31, D. 2286.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826)  
- DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 31, D. 2287.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826)  
- DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 31, D. 2293.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826)  
- DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 32, D. 2305.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826)  
- DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 32, D. 2327.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 32, D. 2330.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 32, D. 2334.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 32, D. 2340.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 32, D. 2354.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 32, D. 2355.** Disponível em Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 11 de julho de 2024.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 32, D. 2374.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 33, D. 2380.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - acesso em 16 de maio de 2024.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 33, D. 2409.** Disponível em Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 10 de julho de 2024.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 34, D. 2446.** Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 10 de julho de 2024.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 34, D. 2447.** Disponível em Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 10 de julho de 2024.

**AHU\_ACL CU 14, Cx. 34, D.2453.** Disponível em Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 10 de julho de 2024.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 34, D. 2463.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 34, D. 2477.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 34, D. 2484.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 35, D. 2510.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 35, D. 2525.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 35, D. 2527.** Disponível em Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 10 de julho de 2024.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 35, D. 2530.** Disponível em Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 10 de julho de 2024.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 35, D. 2537.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 36, D. 2606.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 38, D. 2700.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 38, D. 2715.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 39, D. 2772.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 41, D. 2853.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 20 de junho de 2024.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 42, D. 2926.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 42, D. 2969.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 014, Cx. 47, D. 3345.** Disponível em: Projeto Resgate - Paraíba (1593-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025

Pernambuco:

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 76, D. 6369.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 77, D. 6481.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 03 de setembro de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 77, D. 6488.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) – Acesso em 05 de agosto de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 78, D. 6525.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 25 de agosto de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 79, D. 6546.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 27 de agosto de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 79, D. 6558.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 03 de setembro de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 79, D. 6581.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 79, D. 6601.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 27 de agosto de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 80, D. 6687.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 27 de agosto de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 81, D. 6699.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 28 de agosto de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 81, D. 6701.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web Acesso em 04 de setembro de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 81, D. 6717.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - Acesso em 30 de agosto de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 81, D. 6718.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 30 de agosto de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 81, D. 6743.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 30 de agosto de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 81, D. 6757.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 30 de agosto de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 81, D. 6767.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 82, D. 6875.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 01 de setembro de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 83, D. 6894.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 84, D. 6946.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 01 de setembro de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 84, D. 6970.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 01 de setembro de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 84, D. 6996.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 84, D. 6997.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 88, D. 7180.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 30 de agosto de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 90, D. 7222.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 2 de setembro de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 90, D. 7232.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 90, D. 7234.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 02 de setembro de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 90, D. 7268.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 95, D. 7488.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 95, D. 7502.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 95, D. 7503.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 99, D. 7762.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 102, D. 7946.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 103, D. 7998.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 103, D. 8009.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 103, D. 8022.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 104, D. 8033.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 104, D. 8085.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 104, D. 8096.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 105, D. 8112.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 105, D. 8133.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 105, D. 8138.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 105, D. 8154.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 105, D. 8193.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 106, D. 8208.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 106, D. 8229.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 106, D. 8238.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 106, D. 8253.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 106, D. 8264.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 107, D. 8289.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 107, D. 8296** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 107, D. 8318.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 107, D. 8335.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 108, D. 8375.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 108, D. 8396.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 109, D. 8410.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 109, D. 8422.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 109, D. 8427.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 109, D. 8442.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 109, D. 8445.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 109, Cx. 8459.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 109, D. 8477.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 110, D. 8489.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 110, D. 8524.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 111, D. 8540.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 111, D. 8546** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 111, D. 8547.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 111, D. 8554.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 111, D. 8562.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 111, D. 8569.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 111, D. 8579.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 111, D. 8580.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 111, D. 8590.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 111, D. 8600.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 111, D. 8609.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 112, D. 8640.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 112, D. 8641.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 112, D. 8642.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 2 de fevereiro de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 112, D. 8650.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 112, D. 8669.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 113, D. 8671.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 113, D. 8684.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 113, D. 8689.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 113, D. 8694.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 113, D. 8716.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 113, D. 8717.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 113, D. 8721.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 113, D. 8726.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 113, D. 8733.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 113, D. 8736.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 114, D. 8739.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 114, D. 8744.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 119, D. 9124.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web. Acesso em 2 de fevereiro de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 120, D. 9178.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 123. D. 9357.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 123, D. 9382.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 123., D. 9387.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 123, D. 9396.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 123, D. 9404.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 123, D. 9405.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 124, D. 9409.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 124, D. 9420.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 125, D. 9476.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 125, D. 9484.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 125, D. 9506.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 125, D. 9529.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 125, D. 9534.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 126, D. 9547.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 126., D. 9568.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 126, D. 9587.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 126, D. 9599.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 127, D. 9631.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 127, D. 9642.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 127, D. 9672.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 128, D. 9696.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 128, D. 9713.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 128, D. 9746.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 129, D. 9757.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 129, D. 9764.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de junho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 129, D. 9766.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 129, D. 9774.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 129, D. 9783.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 129, D. 9798.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 130, D. 9820.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 130, D. 9845.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 131, D. 9854.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 131, D. 9858.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 131, D. 9891.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 131, D. 9896.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 31 de março de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 132, D. 9902.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 132, D. 9905.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 23 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 132, D. 9936.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 132, D. 9956.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 133, D. 9969.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 133, D. 9983.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 133, D. 9984.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 133, D. 9989.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 133, D. 9991.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-

1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 133, D. 9997.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 133, D. 9999.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 133, D. 10006.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 133, D. 10007.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 133, D. 10014.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 133, D. 10015.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 134, D. 10040.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 134, D. 10041.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 134, D. 10048.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 134, D. 10050.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 134, D. 10056.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 134, D. 10057.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 134, D. 10066.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 134, D. 10068.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 134, D. 10077.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 134, D. 10078.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 135, D. 10084.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 135, D. 10085.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 135, D.10100.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 135, D. 10101.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 135, D. 10132.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 135, D. 10133.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 135, D. 10138.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx, 136, D. 10150.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx, 136, D. 10151.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 136, D. 10163.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 31 de março de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 136, D. 10168.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 136, D. 10169.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 136, D.10184.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 136, D. 10185.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 137, D. 10193.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 137, D. 10195.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 137, D. 10204.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 1 de abril de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 137, D. 10227.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 137, D. 10228.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 138, D. 10249.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 138, D. 10251.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 138, D. 10255.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 138, D. 10260.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 1 de abril de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 138, D. 10287.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 139, D. 10303.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 139, D. 10305.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 139, D. 10320.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 139, D. 10321.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 139, D. 10328.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 139, D. 10329.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 139, D. 10330.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 140, D. 10347.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 140, D. 10348.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 140, D. 10355.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco

(1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 140, D. 10356.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 140, D. 10358.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 2 de fevereiro de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 140, D. 10365.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 140, D. 10366.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 140, D. 10372.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 140, D. 10373.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 140, D. 10374.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 140, D. 10377.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 02 de fevereiro de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 141, D. 10390.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 25 de março de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 141, D. 10393.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 141, D. 10395.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 141, D. 10396.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 141, D. 10397.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 142, D. 10439.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 142, D. 10440.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 142, D. 10454.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 142, D. 10455.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 142, D. 10463.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de março de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 142, D. 10465.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 142, D. 10466.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em: 02 de fevereiro de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 142, D. 10469.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de março de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 142, D. 10470.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 142, D. 10471..** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 142, D. 10478.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em: 02 de fevereiro de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 143, D. 10501.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 27 de março de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 143, D. 10507.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 143, D. 10508.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 143, D. 10515.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 143, D. 10517.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 143, D. 10523.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 143, D. 10524.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 143, D. 10525.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 143, D. 10529.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 143, D. 10530.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 143, D. 10531.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 144, D. 10550.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 144, D. 10551.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 144, D. 10553.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 144, D. 10563.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 144, D. 10564.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 144, D. 10571.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 27 de março de 2025

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 144, D. 10578.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 145, D. 10593.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 145, D. 10595.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 145, D. 10596.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 145, D. 10615.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 145, D. 10616.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 145, D. 10633.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 146, D. 10671.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 146, D. 10672.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco

(1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 146, D. 10691.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 146, D. 10697.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 146, D. 10710.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 146, D. 10715.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 146, D. 10716.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 147, D. 10726.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 147, D. 10734.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 147, D. 10735.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 147, D. 10736.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 147, D. 10737.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 147, D. 10743.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 147, D. 10753.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 147, D. 10755.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 148, D. 10764.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 148, D. 10765.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 148, D. 10785.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 148, D. 10798.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 148, D. 10799.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 148, D. 10800.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 148, D. 10817.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 148, D. 10818.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 148, D. 10819.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 149, D. 10839.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 149, D. 10842.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 1 de abril de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 149, D. 10856.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 149, D. 10857.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 149, D. 10867.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 149, D. 10868.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 149, D. 10869.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 149, D. 10876.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 149, D. 10877.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 24 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 162, D. 11635.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 7 de fevereiro de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 162, D. 11636.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 8 de fevereiro de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 164, D. 11728.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 4 de abril de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 162, D. 11636.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 8 de fevereiro de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 164, D. 11726.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 14 de abril de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 164, D. 11747.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 14 de abril de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 165, D. 11755.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 02 de abril de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 165, D. 11775.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 11 de abril de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 165, D. 11800.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 11 de abril de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 166, D. 11806.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de junho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 166, D. 11812.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 14 de abril de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 169, D. 11927.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web (bn.br) - acesso em 19 de novembro de 2023.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 169, D. 11940.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 08 de abril de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 174, D. 12220.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 11 de abril de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 174, D. 12255.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web (bn.gov.br) - acesso em 2 de maio de 2024.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 175, D. 12293.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 175, D. 12302.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 176, D. 12323.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU 015, Cx. 176, D. 12357.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco

(1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 14 de abril de 2025.

**AHU\_ACL CU\_015, Cx. 178, D. 12439.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 14 de abril de 2025.

**AHU\_ACL CU\_015, Cx. 178, D. 12470.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 25 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU\_015, Cx. 179, D. 12520.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU\_015, Cx. 185, D. 12834.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU\_015, Cx. 196, D. 13445.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 26 de julho de 2025.

**AHU\_ACL CU\_015, Cx. 218, D. 14776.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 11 de abril de 2025.

**AHU\_ACL CU\_015, Cx. 262, D. 17537.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 11 de abril de 2025.

**AHU\_ACL CU\_015, Cx. 268, D. 17876.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 11 de abril de 2025.

**AHU\_ACL CU\_015, Cx. 277, D. 18666.** Disponível em: Projeto Resgate - Pernambuco (1590-1826) - DocReader Web - Acesso em 11 de abril de 2025.

Rio de Janeiro (Avulsos):

**AHU\_ACL CU\_017, Cx. 221, D. 15201.** Disponível em: Projeto Resgate - Rio de Janeiro Avulsos (1614-1830) - DocReader Web - Acesso em 19 de julho de 2025.

### **Artigos, Livros, Teses e Dissertações**

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

ALMEIDA, Fernanda Cordeiro e FAUST, Cleverson. Do Estaleiro do Recife à Ribeira das Naus: logísticas, dinâmicas econômicas e sociais para a construção naval na Capitania de Pernambuco (1755-1788). **Revista Navigator**, v. 10, n. 9, pp. 99-113, 2014. Disponível em: v. 10 n. 19 (2014): Revista Navigator - Dossiê Defesa, política, trajetórias sociais e fluxos mercantis no Antigo Regime | Navigator (marinha.mil.br) - Acesso em 18 de fevereiro de 2024.

ANDERSON, Perry. **As linhagens do Estado Absolutista.** São Paulo: Brasiliense, 2004.

ARANDIA, María Amparo López. Aprovisionando de madera el arsenal de Cartagena: el proyecto de Manuel Bernia y las flotaciones por el río Segura (1784-1793). **TIEMPOS MODERNOS**. Revista Eletrônica Tiempos Modernos, vol. 9, n. 36, p. 127-168, 2018. Disponível em: Aprovisionando de madera el arsenal de Cartagena: el proyecto de Manuel Bernia y las flotaciones por el río Segura (1784-1793) | López Arandia | Revista electrónica de Historia Moderna. Acesso em 22 de outubro de 2024.

ARANHA, Gerválio Batista. **Trem, Modernidade e Imaginário na Paraíba e Região: Tramas Político-Econômicas e Práticas Culturais (1880-1925)**. Campinas – São Paulo: [s.n.], 2001.

ARAÚJO, Amanara Bandeira de. **A POLÍTICA PARA MATAS DA CAPITANIA DA PARAÍBA NA VIRADA DO SÉCULO XIX**. Monografia (Graduação em História) – Universidade Federal da Paraíba, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Curso de Licenciatura em História, 2007.

AVITABLE, Joseph. **The Atlantic World Economy and Colonial Connecticut**. Nova York: University of Rochester, 2009. Disponível em: The Atlantic world economy and colonial Connecticut. Acesso em 12 de março de 2025.

BAILYN, Bernard. **The New England Merchants in the seventeenth century**. Massachusetts: Harvard University Press, 1979.

BICALHO, Maria Fernanda e FERLINI, Vera Lúcia Amaral. **Modos de governar: idéias e práticas políticas no império português Séculos XVI - XIX**. São Paulo: Alameda, 2005.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII: o tempo do mundo**. 2<sup>a</sup> ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009.

BURKE III, Edmund and POMERANZ, Kenneth. **THE ENVIRONMENT AND WORLD HISTORY**. Berkeley; Los Angeles, London: University of California Press, 2009.

CABRAL, Diogo de Carvalho e CESCO, Susana. NOTAS PARA UMA HISTÓRIA DA EXPLORAÇÃO MADEIREIRA NA MATA ATLÂNTICA DO SUL-SUDESTE. **Ambiente & Sociedade**, Campinas, v. XI, n. 1, jan-jun 2008. pp. 33-48.

CABRAL, Diogo de Carvalho. **Na presença da floresta: Mata Atlântica e história colonial**. – 1ed. – Rio de Janeiro: Garamond, 2014.

CABRAL, Diogo de Carvalho. **O ‘BOSQUE DE MADEIRAS’ E OUTRAS HISTÓRIAS: A MATA ATLÂNTICA NO BRASIL COLONIAL (SÉCULOS XVIII E XIX)**. Tese (Doutorado). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Rio de Janeiro, 2012.

CANDIANI, Vera S. **Dreaming of Dry Land: Environmental Transformation in Colonial Mexico City**. California: Stanford University Press, 2014.

CANDIANI, Vera. The Desagüe Reconsidered: Environmental Dimensions of Class Conflict in Colonial Mexico. **Hispanic American Historical Review** (2012) 92 (1): 5–39.

CARDIM, Pedro. Centralização Política e Estado na Recente Historiografia sobre o Portugal do Antigo Regime. **Nação & Defesa**. Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2<sup>a</sup> série, nº 87, pp. 129 - 158, outono, 1998. p. 134.

CARDIM, Pedro. OS POVOS INDÍGENAS, DOMINAÇÃO COLONIAL E AS INSTÂNCIAS DE JUSTIÇA NA AMÉRICA PORTUGUESA E ESPANHOLA. in: Domingues, Ângela *et all.* **Atlantica: Lisbon Historical Review**. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa; CHAM - Centro de Humanidades; Programa de Pós-Graduação em História/Universidade Federal de São João del-Rei, 2019.

CARVALHO, Juliano Loureiro de. **Formação territorial da mata paraibana, 1750 - 1808**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2008.

CASTRO, Carlos Ferreira de Abreu. **Gestão Florestal no Brasil Colônia**. Tese (Doutorado). Universidade de Brasília - Centro de Desenvolvimento Sustentável, 2001

CELESTINO, Maria Regina Celestino de. **Os índios na história do Brasil**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.

CHAVES JÚNIOR, José Inaldo. “**As duras cadeias de um governo subordinado**”: história, elites e governabilidade na Capitania da Paraíba (1755 - 1799). Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2013.

CHAVES JÚNIOR, José Inaldo. **As Capitanias de Pernambuco e a construção dos territórios e das jurisdições na América Portuguesa (século XVIII)**. Tese (Doutorado em História). Rio de Janeiro: Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2017.

CHAVES JÚNIOR, José Inaldo. Reforma Dos territórios E Das jurisdições Nas Capitanias Do Norte Do Estado Do Brasil: As atuações Do capitão-General Luís Diogo Lobo Da Silva E Do ‘juiz De fora’ Miguel Carlos De Pina Castelo Branco Na aplicação Do Diretório Dos índios (1757-1764)”. in: **Locus: Revista De História** 24 (1). <https://doi.org/10.34019/2594-8296.2018.v24.20868>.

CRUZ, Amandda Yvnne Figueiredo da. “**Os donos da aldeia**”: história, memória e mobilização étnica do povo Tabajara na Paraíba. Dissertação (Mestrado). João Pessoa, 2022.

DIAS, Érika Simone de Almeida Carlos. “**As pessoas mais distintas em qualidade e negócio**”: A Companhia de Comércio e as relações políticas entre Pernambuco e a Coroa no último quartel do setecentos. Tese (Doutorado) - Universidade Nova Lisboa - Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Lisboa, 2014.

DIAS, Érika Simone de Almeida Carlos. **O fim do monopólio**: a extinção da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1770 - 1780). Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, Recife, 2001.

DIAS, Marcelo Henrique. A floresta mercantil: exploração madeireira na capitania de Ilhéus

no século XVIII. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 30, nº 59, p. 193 - 214 , 2010.

DOMINGUES, Â. M. V.. (2021). No trilho da ‘viagem filosófica’ de Alexandre Rodrigues Ferreira: uma breve história das suas coleções e sua disseminação. **Boletim Do Museu Paraense Emílio Goeldi**. Ciências Humanas, 16(3), e20200109. <https://doi.org/10.1590/2178-2547-BGOELDI-2020-010>.

DOMINGUES, Ângela. **Quando os índios eram vassalos**: colonização e relações de poder no Norte do Brasil na segunda metade do século XVIII. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000.

DRISCOLL, A. & KICK, E.. Naval Stores Extraction in Eastern North Carolina: The Historical Basis of Spatial Inequality within a Core Nation. **Journal of World-Systems Research**, 19(1), 1–23, 2013. Disponível em: <https://doi.org/10.5195/jwsr.2013.518>. Acesso em 28 de outubro de 2024.

EISENBERG, Peter L. **Modernidade Sem Mudança**: a Indústria Açucareira em Pernambuco, 1840-1910. Rio de Janeiro, Paz e Terra; Campinas, Universidade Estadual de Campinas, 1977.

FAUST, Fernanda Cordeiro de Almeida. **“Em benefício comum de meus vassalos”**: a magistratura e a administração das florestas na capitania de Pernambuco (1755-1822). Tese (Doutorado). Universidade Federal do Paraná, Programa de Pós-graduação em História, Curitiba, 2015.

FETTER, R.; OLIVEIRA, C. H. DE .; STEINKE, E. T.. Um Índice para Avaliação da Variabilidade Espaço-Temporal das Chuvas no Brasil. **Revista Brasileira de Meteorologia**, v. 33, n. 2, p. 225–237, abr. 2018.

FREIRE, Jones e RODRIGUES, André Figueiredo. O preço dos escravos e suas “cores” nas escravarias dos inconfidentes mineiros da comarca do Rio das Mortes, nas Minas Gerais de 1789 a 1791. **Estudos Ibero-Americanos**, vol. 44, núm. 3, pp. 548-562, 2018.

FREITAS, Márcia Cecília Flexa. **AS VIGAS DA CONQUISTA: UM ESTUDO SOBRE O PROCESSO PRODUTIVO DE MADEIRAS NO BAIXO AMAZONAS (SÉC. XVIII-XIX)**. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em História, Universidade de Brasília, 2024.

GROVE, Richard H. **Green Imperialism**: Colonial expansion, tropical island Edens and the origins of environmentalism. Nova York: Cambridge University Press, 1995.

GUILLERMO, Palacios. **Campesinato e escravidão no Brasil**: agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004.

HAMILTON, Marsha L. **Social and Economic Networks in Early Massachusetts**: Atlantic Connections. University Park, PA: University of Pennsylvania Press, 2009.

HESPANHA, A. M. **História das instituições**: épocas medieval e moderna. Coimbra: Livraria Almedina, 1982.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Visão do Paraíso**: os motivos edênicos no descobrimento e

colonização do Brasil. 6. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.

JOHNSTON, Andrew. To New Zealand to Land: The Timber industry, Land Law, and Māori Dispossession in Nineteenth-Century New Zealand. **The Graduate History Review** 8, nº. 1 (2019). pp. 56 - 76.

KIRSCHNER, Tereza Cristina. Entre o rei e a lei. Natureza, legislação ilustrada e conflitos no final do período colonial. **Textos de História**, vol. 11, nº1/2, 2003, pp. 47-61.

LAPA, José Roberto Amaral. **A Bahia na Carreira da Índia**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1968.

LAPA, J. R, Amaral. **Economia Colonial**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1973.

MAIOLI, V., Belharte, S., STUKER, Kropf, M., & CALLADO, C. H. (2020). Timber Exploitation in Colonial Brazil: A Historical Perspective of the Atlantic Forest. **Historia Ambiental Latinoamericana Y Caribeña (HALAC) Revista De La Solcha**, 10(2), 46–73. <https://doi.org/10.32991/2237-2717.2020v10i2.p74-101>.

MARTINEZ, Paulo Henrique. O EXTRATIVISMO DA MADEIRA NO IMPÉRIO DO BRASIL. **Nova Revista Amazônica**. VOLUME IX - Nº 03 - DEZEMBRO 2021. p. 213-222. Disponível em: v. 9, n. 3 (2021). Acesso em 07 de novembro de 2024.

MARX, Karl. **O Capital: Crítica da Economia Política**. Livro 1: o processo de produção do capital. Tradução: Rubens Enderle. 1. Ed. São Paulo: Boitempo, 2013.

MAZOYER, Marcel e ROUDART, Laurence. **História das agriculturas do mundo**: do neolítico à crise contemporânea. São Paulo: Editora UNESP; Brasília, DF: NEAD, 2010.

MELLO, Evaldo Cabral de. **A ferida de Narciso**: ensaio de história regional. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2001.

MELLO, Evaldo Cabral de. **A outra independência**: o federalismo pernambucano de 1817 e 1824. Rio de Janeiro: Editora 34, 2004

MELO, Cristina Joanaz. Menos coutadas melhores pinhais: império, inundações, fisiocracia, guerra e especialização das matas reais em Portugal (1777-1824). **TIEMPOS MODERNOS**. Revista Eletrônica Tiempos Modernos, vol. 9, n. 39, p. 456-487, 2019. Disponível em: Menos coutadas melhores pinhais: império, inundações, fisiocracia, guerra e especialização das matas reais em Portugal (1777-1824) | Joanaz de Melo | Revista electrónica de Historia Moderna. Acesso em 23 de outubro de 2024.

MELO, Mário Lacerda de. **Paisagens do Nordeste em Pernambuco e Paraíba**. 2 ed. Recife: Cepe, 2012.

MENEZES, Mozart Vergetti de. **Colonialismo em ação**: fiscalismo, economia e sociedade na capitania da Paraíba. João Pessoa: Editora da UFPB, 2012.

MENEZES, Mozart Vergetti de e PAIVA, Yamê Galdino. Ilustração, População e Circuitos Mercantis: A capitania da Paraíba na virada do século XVIII. *in*: OLIVEIRA, Carla Mary da

Silva; Menezes, Mozart Vergetti de; Gonçalves, Regina Célia (organizadores). **Ensaios sobre a América portuguesa**. João Pessoa: Editora Universitária, 2009.

MILLER, Shawn William. **Fruitless Trees**: Portuguese conservation and Brazil's colonial timber. Califórnia: Stanford, 2000.

MORAIS, A. L. da S. "Com amor às terras que habitam": conflito pela posse de terra na ribeira do Ceará-Mirim e concepções de propriedade. Rio Grande do Norte, 1725-1761. **Sæculum - Revista de História**, [S. l.], v. 26, n. 44 (jan./jun.), p. 405-422, 2021. DOI: 10.22478/ufpb.2317-6725.2021v26n44.57339. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/index.php/srh/article/view/57339>. Acesso em: 9 jul. 2025.

Morton, F. W. O. The royal timber in late colonial Bahia. **Hispanic American Historical Review**, v.58, n.1, fev. 1978. pp. 41 - 61.

NEVES, Anna Maria Litwak. **“O direito que temos é o de morrer de fome”**: os operários da Companhia de Tecidos Paulista e a busca por direitos na Justiça do Trabalho (1950-1952). Dissertação (Mestrado). Universidade Federal de Pernambuco - CFCH. Programa de Pós-graduação em História, Recife, 2019.

NOGUEIRA, Max Deulen Baraúna. **Guerras Indígenas na Região das Tupinambaranas: Mura x Munduruku (1768-1795)**. 2020.127 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2020.

NOVAIS, Fernando A. **Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)**. 5<sup>a</sup> ed. São Paulo: Hucitec, 1989.

OLIVEIRA, Elza Regis. **A Paraíba na crise do século XVIII**: subordinação e autonomia (1755-1799). Fortaleza: BNB.ETENE, 1985.

OLIVEIRA, J. P. DE .. Uma etnologia dos "índios misturados"? Situação colonial, territorialização e fluxos culturais. **Maná**, v. 4, n. 1, p. 47-77, abr. 1998.

OLIVEIRA, R. R. (Org.). **As marcas do homem na floresta**: história ambiental de um trecho de Mata Atlântica. Rio de Janeiro: Ed. PUC-Rio, 2005.

ORAIS, S. M. DE . et al.. Plantas medicinais usadas pelos índios Tapebas do Ceará. **Revista Brasileira de Farmacognosia**, v. 15, n. 2, p. 169-177, abr. 2005.

PÁDUA, José Augusto. **Um Sopro de Destrução**: pensamento político e crítica ambiental (1786 - 1888). Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2004.

PAIVA, Yamê Galdino de. **Vivendo à sombra das leis**: António Soares Brederode entre a justiça e a criminalidade. Capitania da Paraíba (1787-1802). Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal da Paraíba, Programa de Pós-graduação em História, João Pessoa, 2012.

PALITOT, Estêvão Martins. A territorialidade dos Potiguara de Monte-Mór: regimes de memória, cosmologia e tradições de conhecimento. **Revista Mundaú**, n. 8, p. 115-138, 2020. Disponível em: <https://www.seer.ufal.br/index.php/revistamundau/article/view/9542>. Acesso em: 22 ago. 2023.

PALITOT, E. M. . Marcos, rumos, posses e braças quadradas: refazendo os caminhos da demarcação da Sesmaria dos Índios de Monte-Mor – Província da Parahyba do Norte (1866-67). **Outros Tempos: Pesquisa em Foco** - História, [S. l.], v. 19, n. 34, p. 139–169, 2022. DOI: 10.18817/ot.v19i34.997. Disponível em: [https://outrostempos.uema.br/index.php/outrastempos\\_uema/article/view/997](https://outrostempos.uema.br/index.php/outrastempos_uema/article/view/997). Acesso em: 5 maio. 2023. p. 155.

PEREIRA, José Manuel Malhão. **Navios, marinheiros e arte de navegar (1669 – 1823)**. Lisboa: Academia de Marinha, 2012. p. 190.

PINTO, Celsa. **TRADE AND FINANCE IN PORTUGUESE INDIA: A study of the Portuguese Country Trade 1770-1840**. Nova Deli: Concept Publishing Company, 1994.

PUNTONI, Pedro. **A Guerra dos Bárbaros: Povos Indígenas e a Colonização do Sertão Nordeste, 1650-1720**. São Paulo: Hucitec: Editora da Universidade de São Paulo: FAPESP, 2002.

Raminelli, Ronald. **Viagens Ultramarinas: monarca, vassalos e governo a distância**. São Paulo: Alameda, 2008.

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

ROBERTS, Strother E. **Colonial Ecology, Atlantic Economy: Transforming Nature in Early New England**. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2019.

RUANO, Álvaro Aragón. “Ríos de madera”. Recursos forestales e hídricos para la Real Armada durante el siglo XVIII en Guipúzcoa y Navarra. **TIEMPOS MODERNOS**. Revista Eletrônica Tiempos Modernos, vol. 9, n. 39, p. 426-455, 2019. Disponível em: “Ríos de madera”. Recursos forestales e hídricos para la Real Armada durante el siglo XVIII en Guipúzcoa y Navarra | Aragón Ruano | Revista electrónica de Historia Moderna. Acesso em 23 de outubro de 2024.

SERRATH, Pablo Oller Mont. **Dilemas e Conflitos na São Paulo restaurada: Formação e Consolidação da Agricultura Exportadora (1765 - 1802)**. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em História Econômica, Universidade de São Paulo, 2007.

SILVA, Bruno Cezar Santos da. **Entre defesa e ordem: os corpos militares da Paraíba na trama da subordinação à capitania de Pernambuco**. Dissertação (Mestrado), Paraíba: Universidade Federal da Paraíba - Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, 2013.

SILVA, Janice Correa da. **Em busca de distinção e riquezas: patrimônios materiais e poder no sertão do rio Piranhas, capitania da Parahyba do Norte (segunda metade do século XVIII)**. Dissertação (mestrado). Programa de pós-graduação em História - Universidade Federal da Paraíba, Centro de Ciências Humanas e Letras; João Pessoa, 2013.

SIMON, Mateus Samico. **AS “MATAS IMENSAS, GLÓRIA E COROA DE TODOS OS BOSQUES DO MUNDO” E A “ZONA DA MATA”: SOCIEDADES, PAISAGENS E RECURSOS FLORESTAIS NA COLONIZAÇÃO DO NORDESTE**. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal de Pernambuco CFCH. Programa de Pós-graduação em História, 2014.

SMITH, Neil. **Desenvolvimento Desigual**: Natureza, Capital e a Produção de Espaço. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1988.

SOUZA, George F. Cabral de. PATRIMÔNIO, TERRITORIALIDADE, JURISDIÇÃO E CONFLITO NA AMÉRICA PORTUGUESA: PERNAMBUCO, SÉCULO XVIII. *in*: OLIVEIRA, Carla Mary S., MENEZES, Mozart Vergetti de e GONÇALVES, Regina Célia (Orgs). **Ensaios Sobre a América Portuguesa**. João Pessoa: Editora Universitária - UFPB, 2009. 81-96.

SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & Mofatras**: o grupo mercantil do Recife colonial (1654-1759). 2. ed. Recife: Ed. UFPE, 2020.

SOUZA, Laura de Mello e BICALHO, Maria Fernanda Baptista. **1680-1720: o império deste mundo**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

SOUZA, Laura de Mello e. **O Jardim das Hespérides**: Minas e as visões do mundo natural no século XVIII. 1<sup>a</sup> ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2022.

SUBTIL, José. A “economia da graça” como dispositivo régio de dominação durante o Antigo Regime. In: VAQUINHAS, Irene et al. (Coord.). **História, empresas, arqueologia industrial e museologia** (Homenagem a José Amado Mendes). Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2021c, p. 369.

VALE, Eltern Campina. **Tecendo fios, fazendo história**: a atuação operária na cidade-fábrica Rio Tinto (Paraíba 1959-1964) Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Ceará, Programa de Pós-graduação em História, Fortaleza, 2008.

VARELA, Laura Beck. **Das sesmarias à propriedade moderna**: Um estudo de história do direito brasileiro. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.