

GESTÃO FLORESTAL¹ E COMERCIALIZAÇÃO DE MADEIRA NO GRÃO-PARÁ DO SÉCULO XVIII²

*Regina Célia Corrêa Batista*³

Durante muito tempo, foi lugar comum na historiografia caracterizar a Amazônia como uma região “periférica” nos planos do colonizador europeu. É recorrente a região ser caracterizada como um local onde, principalmente até meados do século XVIII, os colonos sobreviviam basicamente da coleta das drogas-do sertão, das lavouras de subsistências e do apresamento de indígenas, traduzidos na principal força de trabalho, características estas que, segundo tais abordagens, teriam afastado o interesse do colonizador europeu desta região. Tal situação ganha novos contornos a partir da inauguração da chamada “era pombalina”, que teria dado mais visibilidade à região, com o incentivo à agricultura e a fomentação do tráfico de escravos africanos para a região⁴.

Esse viés de análise pode ser entendido mediante a insistência em se traduzir, para esta parte da América portuguesa, um modelo de análise centrado na dicotomia agricultura/ extrativismo para explicar a inexpressividade da mão-de-obra africana ou ainda ratificar o fracasso do Estado do Maranhão e Grão-Pará, e conseqüentemente, o lugar periférico do Estado nos planos coloniais⁵.

Se não há dúvida que a mão-de-obra nativa foi a mais expressiva e que o extrativismo esteve sempre presente no processo de colonização europeia naquelas paragens, cada vez mais se convence que nesta região a diversidade foi o mote da colonização e que, ao contrário do que durante muito tempo se afirmou, sempre foi alvo das ações da Coroa, preocupada em manter sobre os seus domínios esta porção estratégica no processo de colonização da América Portuguesa.

Neste sentido, a Coroa lusa cuidou de construir fortes e fortalezas, com o intuito

¹ O termo “Gestão Florestal” foi aqui utilizado para sintetizar os aspectos da política portuguesa que tiveram como objetivo regulamentar, sob a égide metropolitana, a fabricação e utilização da madeira na Colônia.

² Este texto é parte integrante da minha pesquisa realizada em nível de mestrado no Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia da Universidade Federal do Pará, sobre o processo de colonização da Capitania do Grão-Pará, defendida em março de 2013.

³ Mestre em História Social da Amazônia pela Universidade Federal do Pará. Atua como docente do Plano Nacional de Formação de Professores, no Curso de Licenciatura Integrada em História e Geografia (PARFOR - História e Geografia) da Universidade Federal do Oeste do Pará. Atualmente é docente na educação básica e formadora no Programa de Formação Continuada da Secretaria Municipal de Educação (SEMED), no Município de Marabá (PA). E-Mail: <regikayla@gmail.com>.

⁴ Ver, por exemplo: ALMEIDA, Maria Celestino de. “Trabalho compulsório na Amazônia: séculos XVII-XVIII”. *Revista Arrabaldes*, ano I, n. 2, set./dez. 1988, p. 101-117. VERGOLINO-HENRY, Anaíza & FIGUEIREDO, Arthur Napoleão. *A presença africana na Amazônia colonial: uma notícia histórica*. Belém: Arquivo Público do Estado do Pará, 1990. SALLES, Vicente. *O negro no Pará: sob o regime de escravidão*. 3. ed. Belém: IAP; Programa Raízes, 2005.

⁵ Refiro-me aqui a textos como: PRADO JR, Caio. *História econômica do Brasil*. 35. ed. São Paulo: Brasiliense, 1987. SCHWARTZ, Stuart. “O Brasil colonial – 1580-1750: as grandes lavouras e as periferias”. In: BETHELL, Leslie (org.). *História da América Latina – Vol. II*. São Paulo: EDUSP; Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 1998, p. 339-421.

de proteger contra as constantes investidas de outras nações europeias, incentivou a formação de núcleos populacionais e o desenvolvimento de várias atividades na região, como as lavouras, a produção de cana-de-açúcar, a fabricação de madeiras e de canoas, entre outros.

Irei me deter neste artigo na fabricação e comercialização de madeiras e canoas na Capitania do Grão-Pará como importante aliado no processo de colonização do Estado do Grão-Pará e Maranhão no século XVIII, atividade que demonstra o interesse do colonizador por aquela região.

Para perscrutar este caminho abordarei dois momentos que me parecem centrais para pensar o papel dos recursos lenhosos como produtos que auxiliaram as ações do colonizador no cotidiano da Colônia. Primeiro, o interesse do colonizador despertado pela quantidade e variedade das madeiras na Colônia concomitantemente à aparente facilidade em obtê-las, impressões que aguçaram ainda mais o interesse pela região. Segundo, a tradução na prática deste interesse desmembrado em dois momentos fundamentais, a instalação da primeira fábrica de madeiras e canoas na Capitania do Pará, na Ribeira de Moju, na primeira metade do século XVIII e mais tarde, a fomentação da exportação da madeira pela Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, na segunda metade do século XVIII.

“Daquelas suas mais preciosas riquezas”: o importante papel da madeira no interesse do colonizador

Dom João. Faço saber a vos João da Maya da Gama Governador e Capitão General do Estado do Maranhão que por ser conveniente a meu serviço. Me parece ordenarvos que asy como chegardes a Cappitania de São Luis do Maranhão e a do Pará vos informeis com toda exacção e individualidade se nesse Estado se podem fabricar navios e de que porte e qualidade de madeyras se há para esta fábrica facellidade ou dificuldade no corte e condução delas, que matereaes serão preciso se remetão deste Rnº e quais mestres ou officiaes [...] e que também haveis de declarar que efeitos será necessário que se remetão deste Rnº para pagamento de jornaes e mais despesas que aly se houverem de fazer.⁶

O excerto demonstra, explicitamente, o interesse da Coroa pelas madeiras do Estado, o qual estava assentado, neste momento, basicamente na necessidade reinol em fabricar navios. A cobiça dos colonizadores pela madeira do Novo Mundo esteve presente desde o princípio da colonização, tão logo os portugueses chegaram ao litoral brasileiro, o rei de Portugal firmou um contrato de concessão com particulares, dando início à exploração comercial da floresta brasileira⁷.

⁶ “Sobre informar se naquele Estado se podem fabricar navios”. 23 jan. 1722. AHU, Cartas Régias, Códice 269, f. 192 v.

⁷ CASTRO, Carlos Ferreira de Abreu. *Gestão florestal no Brasil colônia*. Tese (Doutorado em

Mas tarde, quando descoberto o potencial dessa madeira para a construção de embarcações e a expansão da colonização para outras áreas do território, especialmente quando o colonizador avança sobre a região que viria a ser o Estado do Grão-Pará e Maranhão, ele se depara com uma região coberta por extensa floresta possuidora de grandes quantidades e diversidades de arvoredos, o que aguçaria ainda mais o interesse acerca daquela matéria-prima.

Aliado a isto, estava o fato da navegação ser o principal meio de comunicação e transporte da época, as embarcações estavam em constante manutenção devido aos estragos sofridos durante as viagens, seja devido às intempéries dos mares ou das batalhas travadas. Sendo assim, a madeira era matéria-prima fundamental para a construção e os reparos dos navios, para tanto elas deveriam ter qualidades como rigidez, secura e maleabilidade, de acordo com a necessidade de cada parte da construção.

Na formação histórica brasileira, a navegação, desde o começo, teria de desempenhar papel de relevo singular, haja vista ser um país com imensa costa, onde pulsavam em seu interior infinitas veias hídricas representadas por furos, igarapés, lagos, lagoas, que se traduziam no principal meio por onde as pessoas se locomoviam e transportavam os seus gêneros, seja com fins comerciais ou não. Além disso, o fato de as populações indígenas fazerem largo uso de embarcações contou de forma decisiva para a adesão do colono europeu a este tipo de meio de transporte⁸. Dai resulta a importância da construção de embarcações, a qual foi impulsionada, em grande medida, pela impressão de abundância e aparente facilidade na aquisição da madeira, principal matéria-prima desta fabricação, que tiveram os primeiros povoadores europeus na colônia.

A presença abundante de madeira, material nobre da construção em geral nos séculos XVII e XVIII, foi uma das descobertas mais importantes para impulsionar o interesse do colonizador na Amazônia. As madeiras brasileiras, beneficiadas aqui ou remetidas para o reino, contribuiriam para a reconstrução da marinha portuguesa que se encontrava em crise nesse período⁹. No período em estudo, detectou-se um número significativo de navios partindo dos portos do Pará para Lisboa com carregamentos de madeira destinados exclusivamente ao Arsenal Real do exército e Marinha.

Na América Portuguesa funcionaram três estaleiros para reparos e construção de navios. No Estado do Brasil funcionaram um na Bahia e outro no Rio de Janeiro, sendo a Bahia o local onde mais se fomentou a construção naval nesse período. Era prática dos navios que navegavam da Europa fazer uma parada no litoral brasileiro, antes ou depois de atravessar o Oceano Atlântico, para reabastecer; tentar recuperar a saúde dos doentes; e reparar as embarcações. Uma das principais preocupações, afora água e alimentos era encontrar madeira para efetuar os

Desenvolvimento Sustentável). Universidade de Brasília. Brasília, 2002, p. 01.

⁸ Ver: HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções*. 2. ed. São Paulo: Alfa-Omega, 1976.

⁹ MENEZES, Maria de Nazaré Ângelo & GUERRA, Gutemberg Armando Diniz. “Exploração de Madeiras no Pará: semelhanças entre as fábricas reais do período colonial e as atuais serrarias”. *Cadernos de Ciência e Tecnologia*, Brasília, vol. 15, n. 3, set./dez. 1998, p. 127.

reparos nas embarcações¹⁰.

No Pará, o estaleiro Real foi instalado em 1761, na praia que corre da parte posterior do convento dos religiosos de Nossa Senhora do Monte do Carmo até a região onde esteve instalado o hospício de São Boa Ventura¹¹. O Arsenal foi ali localizado por ser um local estratégico de fronteira e possuir em suas cercanias muitas matas que disponibilizariam a matéria-prima necessária para o funcionamento da empresa naval.

O Padre jesuíta João Daniel, no século XVIII, percorreu aldeias e fazendas na Amazônia fazendo um inventário das diferentes espécies de madeiras. Em seus textos encontramos espécies como o piquiá (*Caryocar villosum*), o acapu (*Vouacapoua americana*), a andiroba (*Carapa guianensis*) e a maçaranduba (*Manilkara huberi*), entre outras.

Segundo o jesuíta, a riqueza do rio Amazonas se devia muito à grande quantidade e variedade de suas espécies lenhosas que podiam se encontrar na imensidão de suas florestas espalhadas pelo seu vasto território. A quantidade de espécies que aparecem na obra do Pe. João Daniel deixa clara a grande variedade de lenhosas encontradas nas matas do Amazonas. Todavia como o próprio religioso explica, ele dera notícia apenas de algumas espécies mais conhecidas, que até então se tinham descoberto; poderíamos assim falar de uma variedade bem mais significativa.

Era bastante comum nas descrições daqueles que escreviam sobre o Grão-Pará, a referência que estes faziam sobre a grande quantidade e variedade das árvores encontradas nas matas daquela Capitania.

*Não se admira menos a riqueza do rio máximo Amazonas na multidão, variedade, e preciosidade dos paus que por todo o vasto e dilatado distrito das suas matas se criam.*¹²

*A face do país é geralmente baixa, e quase por toda a parte dum aspecto agradável, coberta de extensos bosques, onde se criam árvores mui altas, e de prodigiosa grossura [...] Em nenhuma outra província se criam árvores tão corpulentas: muitas são de excelentes madeiras para construção; algumas para marcenarias; várias dão casca para cortumes; outras estopas para calafetar, ou linho para cardoaria; outras finalmente foram criadas pelo Autor da natureza para, com seus frutos, alimentarem os víveres.*¹³

¹⁰ HUTTER, Lucy Maffei. *Navegação nos séculos XVII e XVIII – Rumo: Brasil*. São Paulo: EDUSP, 2005, p. 328.

¹¹ OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Pará e Maranhão, Manuel Bernardo de Melo e Castro, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a escolha do sítio para instalação do estaleiro em que se irá fabricar uma nau real. AHU, Documentos Avulsos, Grão-Pará, Cx. 49, D. 4517.

¹² DANIEL, João. *Tesouro descoberto no máximo Rio Amazonas*. Rio de Janeiro: Contraponto; Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1988, p. 475.

¹³ CASAL, Aires do. *Corografia Brasileira ou Relação Histórico-Geográfica do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1976.

Essas *descrições* ao chegarem à Europa iam auxiliando na construção do projeto de atuação da Coroa na Colônia, ou seja, as notícias sobre os recursos dilatados da região amazônica despertavam o interesse e incentivava, em certa medida, o empenho da Coroa Portuguesa em programar políticas de atuação quais viessem garantir o sucesso deste empreendimento na Colônia.

As estratégias empreendidas pelo colonizador no sentido de utilização dos recursos lenhosos da colônia apresentam um forte apelo comercial. A Metrópole viu na produção e comercialização de madeira e embarcações na Colônia uma possibilidade de aumentar os rendimentos do Estado e conseqüentemente a arrecadação Real. O sistema de arrendamento, método comum da política portuguesa, foi posto em prática na Capitania do Grão-Pará com o nome de *Contrato de Arrematação das madeiras*. Neste *Contrato*, homens de negócio na capitania recebiam a concessão para fabricarem madeiras em instalações pertencentes ao Estado, com quantidades, qualidades e preços pré-estabelecidos no *Contrato*.

Mediante o impulso que tomou a atividade madeireira nos planos do colonizador, a Coroa começou a programar medidas que visavam um melhor aproveitamento desta matéria-prima. Neste sentido, “preocupada com o desperdício de madeira na América portuguesa, a legislação lusa reservava à Coroa, a partir de meados do século XVII, o Monopólio Sobre os “paos reais” e, posteriormente, toda a floresta a borda da costa marítima”¹⁴, como podemos observar neste trecho de confirmação de carta de data e sesmaria localizada nas proximidades do Rio Moju.

Hey por bem de conceder em nome de S. Magestade que Deos guarde por carta de datta de sesmaria ao ditto Luis de Moraes Bitancurt¹⁵ duas legoas de terra no Rio Mojú hindo por elle asima a mão direita em a aparagem em que se acha o Igarapé chamado Pacurituba para que as aja logre e possua como cousa própria tanto elle como todos os seus herdeiros ascendentes e descendentes sem pensão nem tributo algum mais que o dizimo a Deos N. Snr. Dos fructos que nella tiver a qual concessão lhe faço não prejudicando a terceiros e reservando os Paos Reais que nella houver para embarcações com declaração que mandara confirmar esta carta.¹⁶

A reserva dos *Paos Reais* era determinação comum em todas as doações de

¹⁴ CASTRO, *Gestão florestal no Brasil...*, p. 01.

¹⁵ A família Moraes Bitancurt destacou-se na segunda metade do século XVIII, principalmente em Cameté, onde a família era detentora de engenhos, possuidora de grande quantidade de escravos e se dedicavam a produção do arroz, cacau, também possuíam seringal, entre outras culturas. Além de Cameté, a família também possuía propriedades em outras localidades como o Rio Acará, o Rio Marajó e o Rio Mojú – como no caso da sesmaria citada. Sobre a trajetória da família Moraes Bitancurt, ver: CARDOSO, Alanna Souto. *Apontamentos para a história da família e demografia histórica da Capitania do Grã-Pará (1750-1790)*. Dissertação (Mestrado em História Social da Amazônia). Universidade Federal do Pará. Belém, 2008.

¹⁶ A carta de data está anexada ao “Requerimento da viúva e filhos de Luis de Moraes Bitancurt”. 1724. AHU, Documentos Avulsos, Grão-Pará, Cx. 8, D. 667.

sesmarias. A política de conservação portuguesa foi na direção da conservação das espécies vegetais úteis ao aumento do poder imperial¹⁷. Foi nesse período também que ganhou impulso o estudo sobre as madeiras brasileiras em Portugal, as informações referentes às madeiras brasileiras chegavam até os estudiosos portugueses graças a uma rede de informações que envolviam governadores, viajante e naturalistas que enviavam amostras para serem avaliadas no Reino¹⁸.

Esse contexto incentivou o aumento do interesse pelos recursos lenhosos, e estimulou à observação dos recursos fitológicos da Amazônia. Na análise de relações de cargas de navios é comum encontrarmos referência a envios de amostras de madeiras para serem analisadas no Reino¹⁹.

Muito da destinação que os colonos deram aos recursos lenhosos, foi mediante a observação sobre o uso que os indígenas faziam desta matéria-prima. Essas informações ao chegarem no Reino aguçavam o interesse da Coroa em lançar mão desse precioso recurso, bastante requisitado para a reconstrução naval lusa.

Os portugueses deram grande impulso à navegação se tornando um grande poderio marítimo; todavia quando D. João IV se torna rei de Portugal a marinha portuguesa se encontrava falida, com outras potências dominando os mares como Holanda, França e Inglaterra. As madeiras brasileiras foram responsáveis por grande parte dos recursos destinados a reestruturação da então falida marinha portuguesa.

A demanda por madeira em Portugal já vinha aumentando gradativamente desde o século XV. Durante o século XVI as dimensões dos navios aumentaram excepcionalmente para torná-los capazes de carregar tanto o maquinário pesado, como os canhões, além da esquadra que crescia no ritmo da expansão mercantil²⁰.

Além disso, as naus tinham vida útil curta devido ao desgaste das peças e do apodrecimento dos cascos; aliado a isso, somavam-se as constantes perdas causadas

¹⁷ CABRAL, Diogo de Carvalho & CESCO, Suzana. “Árvores do Rei Floresta do Povo: a instituição das ‘madeiras-de-lei’ no Rio de Janeiro e em Santa Catarina (Brasil), final do período colonial”. *Luso-Brazilian Review*, vol. 44, n. 2, 2007, p. 50.

¹⁸ Os estudiosos portugueses davam ênfase principalmente as propriedades estruturais das madeiras, salientando os parâmetros físicos que tinham influência direta na qualidade das construções, por exemplo, de navios e edifícios. Sobre este tema ver: GOMES, Emília Vaz & MALAQUIAS, Isabel. “Investigações físicas sobre madeiras brasileiras (1790-1812)”. *Revista da SBHC*, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 2, jul./dez. 2004, p. 104-119.

¹⁹ Ver por exemplo: OFÍCIO do governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro, João Pereira Caldas, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre o envio de amostras de madeiras, no navio “Nossa Senhora da Conceição[, o Diamante]”, de que é capitão Veríssimo Duarte Rosa, que viaja para o Reino. AHU, Documentos Avulsos, Grão-Pará, Cx. 78, D. 6506; OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], José de Nápoles Telo de Menezes, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as providências tomadas para o fornecimento de pinas, raios, e um caixote com modelos e amostras de madeiras encomendadas para o Arsenal Real do Exército. AHU, Documentos Avulsos, Grão-Pará, Cx. 85, D. 6957.

²⁰ Segundo Carlos Castro, nessa época era necessário cerca de dois mil carvalhos adultos para construir um navio inglês, no final do século XVIII, essa demanda aumentou significativamente e para se construir um navio de 74 canhões eram necessários 45 metros de olmo (em tábuas de 7,5 metros) só para a quilha e consumia-se cerca de 4 mil toneladas de madeira de carvalho, sem contar as outras madeiras. CASTRO, *Gestão florestal no Brasil...*, p. 121.

pelos combates navais²¹. Isso fazia com que os estaleiros estivessem em constante funcionamento para construção e reparos dos navios o que, necessariamente, demandava grandes quantidades de madeiras²².

A produção da madeira e de embarcações na Capitania parece ser uma preocupação constante da administração colonial, em 1753 o provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Matias da Costa e Sousa envia um ofício para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real, dizendo da conveniência em se continuar mandando comprar no Grão-Pará as madeiras que se vão para a fábrica das naus do Reino, pois não se pode achar outras tão fáceis e de boa qualidade a preços tão baixo²³.

“Os paos reais e o Contrato de Arrematação de Madeiras”: as tentativas metropolitana de controle da madeira no Estado.

No Grão-Pará, grande parte das madeiras extraídas pelas fábricas madeireiras foi destinada à construção de embarcações aqui ou a partir do material remetido para o reino. As principais madeiras utilizadas para esse fim eram os chamados “paos reais”, monopolizado pela legislação da Coroa. Ainda que pareça não ter havido uma sistematização oficial de quais madeiras faziam parte da política de proteção da legislação portuguesa, é possível, através de obras como a dos jesuítas João Daniel e André Antonil (que escreve sobre o Estado do Brasil) e consultando a documentação do Conselho Ultramarino, apontar algumas espécies que eram “protegidas” pela legislação da Coroa.

²¹ CASTRO, *Gestão florestal no Brasil...*, p. 122.

²² Sobre as intempéries da navegação, os estragos e reparos dos navios no litoral do Brasil nos séculos XVII e XVIII, ver: HUTTER, *Navegação nos séculos XVII e XVIII...*

²³ “OFÍCIO do provedor da Fazenda Real da capitania do Pará, Matias da Costa e Sousa, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real], sobre os preços de custo das madeiras produzidas naquela capitania e encomendadas pelo Arsenal de Lisboa”. 03 jul. 1753. AHU, Documentos Avulsos, Grão-Pará, Cx. 35, D. 3235.

QUADRO I OS “PAUS REAIS”²⁴

NOME VULGAR	NOME CIENTÍFICO	FAMÍLIA
Angelim	<i>Dinizia excelsa</i>	Rubiaceae
Aroeira	<i>Astronium lecointel</i>	Muiracateaceae
Bacurí	<i>Platonia insignis</i>	Gutifereae
Cedro-branco	<i>Protium altissimum</i>	Burseraceae
Cedro pardacento	<i>Cedrelinga catenaeformis</i>	Leguminoseae
Cedro-vermelho	<i>Cedrela odorata</i>	Maliaceae
Cumarú	<i>Dipteryx odorata</i>	Leguminoseae
Jacarandá	<i>Jacarandá mimosaeifolia</i>	Bignoniaceae
Jutaí	<i>Hymenaea parviolia</i>	Caesalpinoideae
Paricá	<i>Piptadenia peregrina</i>	Leguminoseae
Pau-amarelo	<i>Euxylophora paraensis</i>	Rutaceae
Pau-brasil	<i>Caesalpiniaechinata</i>	Cesalpiniaceae
Pau-preto	<i>Cenostigma tocantins</i>	Rubiaceae
Pau-roxo	<i>Peltogyne catiingae</i>	Leguminoseae
Violete	<i>Peltogyne catiingae</i>	Leguminoseae

As madeiras eram escolhidas de acordo com a parte da embarcação que ia ser fabricada, por exemplo, o *pau-roxo*, servia para fabricação de quilhas, sobrequilhas, cadastes, vãos e cintas; o *jutaí*, para fazer cintas, sobrequilhas e vãos²⁵. Essa intensa atividade madeireira começava a emergir como um lucrativo negócio para a economia portuguesa. No ano de 1753 partem três naus carregadas com madeiras: a Fragata “São José” com 555 paos; a Fragata “Arábida” com 1220 paos e a Fragata “Merces” com 672 paos de variados tamanhos e qualidades entre eles quilhas, braços, vãos, curvas, sintas grandes, rodas de proa, coral, pranchas de castanhos, curvatoes, entre outros²⁶.

Ainda assim, este “monopólio” deve ser visto com cuidado, pois, as determinações da Coroa acabavam por ganhar significados particulares ao enfrentarem o cotidiano na Colônia. Por exemplo, a política florestal lusa estabelecia que as melhores árvores estivessem elas em terras particulares ou do Estado, eram de privilégio exclusivo da Coroa, não havendo, em hipótese alguma, possibilidades de corte ou queimadas

²⁴ Fonte: BATISTA, Regina Célia Corrêa. *Pau pra toda obra: atividade madeireira no Estado do Maranhão e Grão-Pará na primeira metade do século XVIII*. Monografia (Graduação em História Social da Amazônia). Universidade Federal do Pará. Belém, 2008.

²⁵ GOMES & MALAQUIAS, “Investigações físicas sobre madeiras...”.

²⁶ “OFÍCIO do governador e capitão general do Estado do Maranhão e Pará, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Diogo de Mendonça Corte Real, remetendo mapas e uma relação das despesas que se fizeram com as madeiras embarcadas para o Reino”. 20 nov. 1753. AHU, Documentos Avulsos, Grão-Pará, Cx. 35, D. 3287.

das ditas árvores para remuneração particular, todavia, o fato de a legislação não definir de maneira consistente quais seriam exatamente esses *paos reais*, deixava margens para o extravio e as queimadas irregulares.

Um caso exemplar desta confusão se deu em 1768 quando o empreiteiro da fábrica de madeira de Moju, na capitania do Grão-Pará, João Gonçalves Campos, deu parte ao Governador que lavrou alguns *paos* nas paragens de Jerônimo Luiz Freyre, entretanto apareceu na fábrica um morador e disse ter feito roça naquele lugar, o qual foi advertido ter obrado muito mal haja vista ser proibido fazer roça onde houvesse *paos reais* ou ainda aonde embaçassem as estradas por onde saíssem as ditas madeiras, o que foi rebatido pelo dito que este faria roça onde bem quisesse²⁷.

Tal episódio lança luz sobre os conflitos entre as ordens régias e a sua aplicabilidade haja vista o confronto entre visões de mundo que sugeriam diferentes maneiras de se pensar a posse e o uso do território. Para os colonos, muitas vezes era mais vantajoso “se livrar” o mais rápido possível do entrave que as matas significavam no processo de ocupação e exploração do território, na limpeza do terreno e plantação de suas roças. Era a madeira também que alimentava as fornalhas dos engenhos, entre muitas outras utilidades desse nobre material, o que o transformava em um valioso e, muitas vezes, mal aproveitado recurso.

Mesmo que a Coroa tomasse iniciativas proibitivas em relação ao acesso e aproveitamento dos *paos reais* pelos colonos, essas proibições acabavam por se tornar “letra morta” em locais onde facilmente se poderia burlar tais determinações ou ainda readequá-las como melhor convinha “os usos e costumes do lugar”. Ainda que as determinações reais limitassem o domínio pleno da propriedade da terra, a difícil mobilidade espacial dos indivíduos e a burocracia florestal lusa quantitativamente insuficiente e qualitativamente pouco preparada permitenos supormos que grande parte da madeira passou despercebida pelos registros coloniais.

Além disso, nem todas as madeiras de construção encontradas e exploradas eram empregáveis na indústria naval, já que existia uma série de pré-requisitos físicos e biológicos que condicionava a aplicabilidade destas. O fato de não haver, ao que parece, um inventário oficial das espécies às quais se aplicava o monopólio, deixa “margem para especularmos sobre a existência de uma significativa economia florestal à parte do planejamento português”²⁸.

Além do *Monopólio*, O *Contrato de Arrematação das Madeiras* era outro integrante da política portuguesa que pretendia normatizar a utilização dos recursos na Capitania do Grão-Pará. A produção da madeira ficava ao encargo dos Governadores auxiliados por outros integrantes da burocracia portuguesa. O *Contrato* era feito no sentido de parceria entre o Governador da Capitania e particulares para fazer as madeiras necessárias à construção de embarcações na

²⁷ “Carta de João Gonçalves Campos para o Governador comunicando a limpeza de um lugar para se assentar uma fábrica”. APEPA, Série de Documentos Manuscritos, Correspondência de Diversos com o Governo. 1768. Códice 191, D. 30.

²⁸ CABRAL & CESCO, “Árvores do Rei Floresta do Povo...”, p. 127.

Ribeira das Naus em Lisboa, bem como, no Estaleiro Real em Belém.

Em novembro de 1753 o *Contrato* foi arrematado pelo mestre carpinteiro Alexandre Lopes Sam Christovão, serviu de sócio/ fiador no dito *Contrato* o Capitão-mor José Miguel Aires. A arrematação era feita em leilão, em praça pública, na presença de várias autoridades e representantes da Coroa como o Provedor da Fazenda, Oficiais da Fazenda, o Procurador da Coroa, o Almojarife da Fazenda. O *Contrato* tinha validade de três anos e nele constavam todas as normas sob as quais se deveriam fazer as madeiras encomendadas. Três anos depois, em 02 de maio de 1757, Alexandre Lopes renova seu contrato agora tendo como sócio/ fiador João Gonçalves Campos. Em 1778 o *Contrato* é passado para a administração do empreiteiro do estaleiro da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, Pedro de Azevedo Bagunte²⁹.

O *Contrato* era bem detalhado, nele constavam as obrigações do arrematante de aprontar as madeiras necessárias para se carregarem duas naus de guerra, devendo estar prontas até o final de julho de cada ano, sendo que havendo atraso neste prazo o arrematante faria o carregamento a sua custa. Além disso, o *Contrato* continha as medidas e qualidades das madeiras que deveriam ser feitas; pela Fazenda Real seriam liberados sessenta índios que seriam pagos pelo empreiteiro; o arrematante fica obrigado também a por as madeiras próximas do rio para facilitar o embarque.

Como bem demonstra o *Monopólio* (proteção dos paos reais) e o *Contrato*, a atividade madeireira foi alvo constante de preocupação da Coroa. É claro que a legislação na prática não se dava tal qual esta escrita no papel, haja vista que as determinações do Projeto Colonial pensado pela Coroa para a Colônia acabava por assumir diferentes caracteres e ia se modelando de acordo com as especificidades locais.

Para uma melhor eficácia da legislação se fazia necessário um corpo grande de funcionários da Coroa para fazer a fiscalização desse tão imenso território, o que não condizia com a realidade do período.

*A política portuguesa voltada para um melhor aproveitamento das matas brasileiras dependia, entre outros fatores, do apoio de um corpo de funcionários não apenas identificados com as diretrizes da Coroa, mas também intelectualmente preparados para lidar com os dados do ambiente natural.*³⁰

Não é objetivo, deste estudo, debater acerca da carência de pessoal que enfrentou a burocracia lusa na América Portuguesa, cabe aqui pontuarmos que tal

²⁹ “OFÍCIO (cópia) do [governador e capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro], João Pereira Caldas, para o intendente dos Armazéns Reais e Ribeira da cidade de Belém do Pará, [Matias José Ribeiro], sobre o término do contrato de corte das madeiras da capitania, arrematado ao empreiteiro João Gonçalves Calheiros, e autorizando que aquele contrato passe para a administração do actual empreiteiro do estaleiro da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, Pedro de Azevedo Bagunte”. 13 abr. 1778. AHU, Documentos Avulsos, Grão-Pará, Cx. 79, D. 6567.

³⁰ CABRAL & CESCO, “Árvores do Rei Floresta do Povo...”, p. 60.

constatação pode ajudar a pensarmos as dificuldades quais devem ter enfrentado a administração colonial em por em prática sua política monopolizadora de extração das madeiras.

A comercialização das madeiras enfermava ainda com a grande dificuldade no transporte das cargas. Principalmente até meados do século XVIII é constante na documentação a queixa das autoridades coloniais em relação à falta de navios suficientes para o transporte das madeiras produzidas. Pois o não envio da carga significava, muitas das vezes, a perda de meses e até anos de trabalho aplicado na fabricação das ditas madeiras. Em fevereiro de 1759, o governador do Estado do Maranhão e Pará, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, justifica o envio de poucas madeiras na frota de regresso a Lisboa, devido à falta de navios suficientes³¹.

A falta de embarcações pode ser sentida também no comércio e na mobilidade interna da Província. A fabricação de embarcações era exclusividade do Estado, ficando ao encargo do Arsenal de Marinha do Pará, ou controlada por esta instituição, sendo proibida qualquer iniciativa privada neste sentido. As medidas monopolistas do Estado fazia com que diversas localidades enfrentassem problemas com o transporte de pessoas e de suas cargas. Como ilustração, temos o caso do Lugar de Baião, onde na falta de canoa para levar seus produtos à Fazenda Real, referente ao pagamento de seus dízimos, a administração daquele Lugar entrou com petição para construção de uma embarcação, não obtendo êxito³².

Para tentar amenizar esta situação, o governador do Estado adquire novas embarcações para o transporte das madeiras da Colônia para o Reino³³. Internamente, o governo ampliou a construção naval para algumas povoações e ordenou que o lucro obtido com os fretes das canoas fosse utilizado para a construção de novas embarcações.

A crescente demanda por madeiras no comércio internacional e no interior da Colônia, bem como a necessidade em se colonizar/ povoar a região, incentivou a Coroa Portuguesa em fomentar a atividade madeireira no Estado do Grão-Pará e Maranhão. Todavia, é importante ressaltar que as questões relativas à gestão dos recursos florestais no Pará não se deram simplesmente a partir de uma determinação que veio do Reino e foi praticada na Colônia.

Se de um lado a legislação portuguesa buscava gerenciar e sistematizar a atividade madeireira a partir de elementos como o *Contrato* e o *Monopólio*, de outro, no interior da Capitania a dinâmica cotidiana foi se construindo a partir

³¹ “OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Maranhão e Pará], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, justificando o envio de poucas madeiras na frota de regresso a Lisboa, devido à falta de navios suficientes”. Pará, 11 fev. 1759. AHU, Documentos Avulsos, Grão-Pará, Cx. 44, D. 4008.

³² APEPA, Série de Documentos Manuscritos, Correspondência de Diversos com o Governo. Códice 163, D. 55; Códice 274, D. 68.

³³ “OFÍCIO do [governador e capitão general do Estado do Maranhão e Pará], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, justificando o envio de poucas madeiras na frota de regresso a Lisboa, devido à falta de navios suficientes”. Pará, 11 fev. 1759. AHU, Documentos Avulsos, Grão-Pará, Cx. 44, D. 4008.

de ações individuais (a arrematação do contrato das madeiras; a queimada de madeiras não autorizadas para feitura de roças) ou coletivas (o fluxo migratório dos indígenas; a rede de informações entre a Metrópole e seus representantes na Colônia), fatores que interligados iam direcionando, em certa medida, as estratégias de colonização da Coroa e sua aplicabilidade na Amazônia.

“Daquele mais apropriado local”: a fabricação de madeiras e canoas na Ribeira de Moju

Ao chegar ao Pará, nos anos 30 do século XVIII, o Governador José da Serra pôs em prática a construção da Ribeira para fabricarem navios. José da Serra ao vir do Reino trouxe um maquinista e um construtor, encontrou na Capitania donativos vindos do Piauí e resolveu utilizá-los para o pagamento dos trabalhadores na construção da Ribeira. Em seguida, pediu ajuda ao secretário do governo e ao provedor dos Armazéns, solicitando também um carpinteiro, um ferreiro e um contra-mão. Todavia, a resposta recebida foi que ele primeiro estabelecesse rendas nesse Estado já que no almoxarifado não havia rendas suficientes para tais despesas. José da Serra pede então que o Secretário do Estado que lhe mande aprovação para que continue utilizando o dinheiro dos donativos do Piauí para o estabelecimento da Ribeira³⁴.

Uma carta de 1737, do mestre da ribeira, Teodósio Lopes, permite vislumbrar aspectos da obra organizada pelo governador na Ribeira. Segundo Teodósio Lopes,

*Haviam sido estabelecidas duas fábricas, uma distante da outra seis léguas com todos os preparos necessários para seu funcionamento como casas, gados para o transporte das madeiras, estradas, pontes, e trabalhadores para as manufaturas e embarque e desembarque das madeiras.*³⁵

Esta unidade de fabricação de madeira em Moju foi responsável pela fabricação e envio de grande quantidade de madeira para o Reino. Na vistoria feita pelo Governador João de Abreu de Castelo Branco em novembro de 1737, por exemplo, foram encontradas muitas madeiras na Ribeira de Moju³⁶. A partir da segunda metade do século XVIII, esta unidade ganha impulso com a instalação do Estaleiro Real na Capitania, criado para fazer reparos e construir embarcações, demandando uma grande quantidade de madeiras e peças de reposição e construção que partiam da fábrica de Moju, bem como, de outras fábricas que foram estabelecidas

³⁴ Essas informações foram retiradas de um ofício do secretário do governo do Estado do Maranhão, António da Rocha Machado, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, António Guedes Pereira, onde o secretário de governo informa sobre todos os processos efetivados para o estabelecimento do corte de madeiras na Ribeira de Moju. 1737. AHU, Documentos Avulsos, Grão-Pará, Cx. 20, D. 1876.

³⁵ “Carta do Mestre da Ribeira Teodósio Lopes para o rei D. João V”. Pará, 2 nov. 1737. AHU, Documentos Avulsos, Grão-Pará, Cx. 20, D. 1905. Este documento encontra-se em anexo à carta do governador do Estado do Maranhão para o rei.

³⁶ “Carta do Governador do Estado do Maranhão e Grão Pará para o rei D. João V”. Belém, 2 nov. 1737. AHU, Documentos Avulsos, Grão-Pará, Cx. 20, doc. 1905.

na região para abastecer o estaleiro e aumentar o envio para o Reino.

A linha de produção da Fábrica de Moju era bem diversificada, incluía materiais de primeiro beneficiamento (pranchas, estacas, tarugos, arcos para varais e taboado para forros) até construção de embarcações³⁷. Esta fábrica, por ser uma das maiores, supria a necessidade de outras, como a de Igarapé-Miri, que no ano de 1777 registrava a falta de matéria-prima, exigindo que viesse do Rio Moju, angelins, piquiás e paus d'arco³⁸.

No trabalho da fábrica se encontravam profissionais vindos do reino (mestres, maquinistas, construtores, ferreiros, carpinteiros), indígenas, que eram utilizados tanto no processo de retirada da madeira do mato, onde eram muito requisitados, como também, no processo de beneficiamento, por existir entre estes, habilidosos e competentes artífices, bem como negros africanos, que também fizeram parte da atividade madeireira no Estado.

“Para fazer prosperar aquele Estado”: a comercialização da madeira pela Companhia Geral do Comércio do Grão-Pará e Maranhão

O envio de madeira para o Reino ganhou grande impulso a partir da criação em 1755 da Companhia de Comércio no Estado do Grão-Pará e Maranhão, com monopólio de compra e transporte de escravos africanos e com a responsabilidade de expansão mercantil dos produtos tropicais da Amazônia. A exportação de produtos mercantilizáveis, propiciou grandes vantagens à Companhia, além de contribuir para amenizar o problema do transporte desses produtos para o Reino, na medida em que, ela também ficava obrigada a receber as cargas da produção local em seus navios, pagando-se-lhe, pelo transporte, os respectivos fretes³⁹.

A Companhia tinha, em linhas gerais, o objetivo de aumentar a fazenda real e fazer prosperar aquelas colônias⁴⁰. Neste sentido, a empresa monopolista garantiu seus privilégios a partir da relação de troca de favores com a Coroa, nesta relação de simbiose cabia à Companhia, dentre outras coisas, pagar as despesas das folhas eclesiásticas, civis e militares, devia cuidar ainda da segurança das possessões lusas, através da construção de fortalezas, podendo também “levantar” tropas para defesa do território português⁴¹.

A Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão foi uma exímia representante dos interesses da Coroa na Colônia, ela atuou principalmente nas duas áreas de maior interesse da Metrópole: dinamizou o comércio, através do incentivo e sistematização da exportação de gêneros para a Europa; fomentou o processo de

³⁷ APEPA, Série de Documentos Manuscritos, Correspondência de Diversos com o Governo. 1777. Códice 150, D. 79.

³⁸ APEPA, Série de Documentos Manuscritos, Correspondência de Diversos com o Governo. 1777. Códice 150, D. 79.

³⁹ Instituição da Companhia. § 27, p. 111 *apud* DIAS, Manuel Nunes. *Fomento e mercantilismo: a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)*. Belém: UFPA, 1970, p. 11.

⁴⁰ DIAS, *Fomento e mercantilismo...*, p. 19.

⁴¹ SILVA, Marley Antonia Silva da. “O que se precisa para o adiantamento das lavouras”: tráfico negreiro no Grão-Pará com o fim da Companhia Geral de Comércio (século XVIII). Monografia (Graduação em História). Universidade Federal do Pará. Belém, 2008, p. 21.

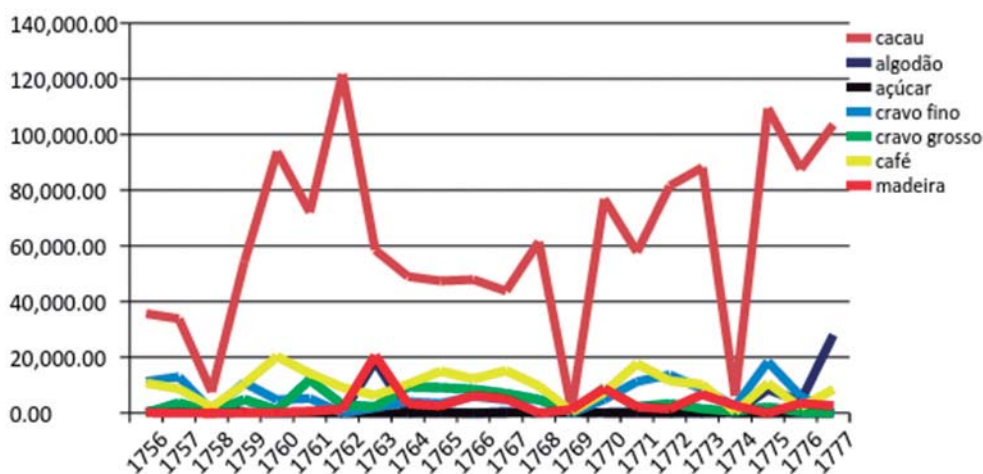
ocupação da região, introduzindo mão-de-obra africana e favorecendo a fixação de núcleos populacionais através do incentivo ao desenvolvimento da agricultura.

A política de atuação da Companhia de Comércio no Estado do Grão-Pará e Maranhão interligou ações de fomento da agricultura com a intensificação do extrativismo dos principais gêneros exportáveis, dentre eles, cacau, açúcar, café, atanados, carne seca, algodão, cravo e a madeira. Esse foi o caminho pensado para alavancar a prosperidade do Estado, daí a importância de se organizar a mão-de-obra que iria impulsionar a produtividade.

Os navios que aportavam no Estado, com carregamentos de escravos africanos, voltavam para o reino, carregados com gêneros produzidos aqui na Colônia, dentre eles, a madeira. Os registros da Alfândega do Pará confrontados com outros elementos nos permite lançar luz sobre o período de atuação da Companhia e fazer algumas inferências.

O cacau foi, sem dúvida, o carro-chefe da exportação no Estado durante o período aqui analisado, chegando a representar mais de 60% do total geral das exportações, seguidos do café e do cravo, ainda que, em quantidade bem menor, como demonstra o gráfico.

GRÁFICO1
PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS DE BELÉM
PARA LISBOA (EM RÉIS)⁴²



No que se refere à madeira, os números são bastante elucidativos. Com a instalação da Companhia, os registros da Alfândega do Estado do Pará geram uma grande quantidade de registros que inserem a madeira como produto constante na pauta de exportação. Sabemos, como já salientado anteriormente, que a madeira da colônia figurou entre os produtos que eram alvo do colonizador desde o início

⁴² Fonte: DIAS, *Fomento e mercantilismo...* AHU, Documentos Avulsos, Grão-Pará, 1750-1778. In: BATISTA, Regina Célia Corrêa. *Dinâmica populacional e atividade madeireira em uma Vila da Amazônia: a Vila de Moju (1730-1778)*. Dissertação (Mestrado em História Social da Amazônia). Universidade Federal do Pará, 2013.

da chegada do europeu, no entanto, na capitania do Grão-Pará, foi a partir da instalação da Companhia Monopolista que este produto passou a ser registrado na pauta de exportação, como demonstra o Gráfico e, assim, possibilitando que pudéssemos fazer uma abordagem empírica acerca da exportação deste produto.

No período de vigência do monopólio da Companhia de Comércio, especificamente durante o período do giro mercantil desta (1756-1777), 24 navios deram sessenta viagens dos portos do Pará em direção à Lisboa com carregamentos de madeira. Outra característica importante é que se embarcavam além das toras brutas, peças beneficiadas para construção de navios e construções em geral, quais sejam, couçoeriras (que também aparece com a denominação consueiras), quilhas, cadastes, apostunas, vãos, braços, cavernas, curvas, cintas, taboados, pranchas, eixos, entre muitos outros, e também achas de lenha, geralmente com destino à Cozinha Real.

Este tipo de informação demonstra que a madeira embarcada para o Reino, não era somente enviada em estado bruto, ou seja, em toras, mas, também, beneficiadas aqui mesmo na Colônia. É importante ressaltar que as cargas aqui mencionadas são aquelas que constam nos mapas dos carregamentos dos navios, não sendo contabilizadas aquelas que iam para reparos durante as viagens, até porque, geralmente a documentação não explicita esse tipo de carga, ainda assim sabemos, a partir de outros estudos⁴³, que era comum as embarcações conterem madeiras para fins de reparos em seu carregamento quaisquer que fossem o motivo de suas viagens, podemos assim inferir que a quantidade de madeira utilizada na construção naval foi bem maior do que a documentação deixada nos permite contabilizar.

Infelizmente não consegui identificar o motivo pelo qual o mapa que sistematiza os registros de gêneros exportados do Pará, contidos nos livros da Alfandega, não registraram a exportação da madeira na primeira metade do século XVIII, tais informações seriam fundamentais para traçarmos um quadro comparativo do crescimento, ou não, da exportação deste produto, sendo assim, me restou recorrer a outros documentos para tentar abordar essa questão.

É certo que a saída da madeira em direção ao Reino já acontecia antes da virada de meados do XVIII, pelo menos foi isso que encontramos na documentação. Em carta de 1737, o Provedor Geral da Fazenda Real do Pará, Matias da Costa e Souza, reclamava da não vinda até então de navios do reino para levarem as madeiras que se encontram na ribeira do Moju desde a partida dos navios que haviam saído na monção anterior. O Provedor dizia que solicitara ao capitão da marinha e guerra, João da Costa de Brito, ao partir na charrua passada, que fossem enviados pelo menos dois navios para carregarem as madeiras. Lamentava a falta dos navios por serem tão boas as madeiras e que, certo de que eles não viriam mais naquele ano, que no próximo não faltassem⁴⁴. Em meados do século a documentação indica três navios partindo do porto do Pará com madeiras para serem entregues no Reino.

Este tipo de documentação demonstra que o envio da madeira para o Reino

⁴³ Ver: HUTTER, *Navegação nos séculos XVII e XVIII...*

⁴⁴ “Carta do Provedor da Fazenda Real da Capitania do Pará para o rei D. João V”. Belém, 13 ago. 1737. AHU, Documentos Avulsos, Grão-Pará, Cx. 20, D. 1862.

português já era evidente, no entanto, é a partir do estabelecimento da Companhia de Comércio que se produz uma gama documental significativa informando sobre a exportação deste gênero. Ainda assim, a madeira tem sido deixada de lado também nas abordagens acerca do giro mercantil da Companhia, ainda que seja notória a participação do produto nas cargas de exportação da empresa monopolista.

TABELA 1
CARREGAÇÕES DO PARÁ PARA LISBOA 1756-1777⁴⁵

ANO	CARREGAÇÕES		
	GÊNERO	COMPANHIA	LAVRADORES
1756	coussueiras	73	-
	pau cotiara	105	-
1757	coussueiras	38 dz	-
	pranchas	25	-
1759	Paus de construção	83	31
1760	Paus de construção	40	-
1761	Paus de construção	333	-
	Achas de lenha	13.165	-
1762	Paus de construção	214	-
	Achas de lenha	3500	-
1763	Paus de construção	56	-
1765	Paus de construção	691	-
	Achas de lenha	3000	-
1766	Paus de construção	151	32
1767	Paus de construção	415	32
1768	Paus de construção	405	-
1769	Paus de construção	161	-
	Achas de lenha	2.035	-
1770	Paus de construção	707	350
	Achas de lenha	700	-
1771	Paus de construção	1.283	438
	Achas de lenha	2.050	1.950
1772	Paus de construção	108	200
	Achas de lenha	4925	-
1773	Paus de construção	51	24
1776	Paus de construção	431	806
1777	Paus de construção	40	-
TOTAL EXPORTADO	5.020 paus de construção 29.375 achas de lenha	1.363 paus de construção 2.500 achas de lenha	-

⁴⁵ Fonte: DIAS, *Fomento e mercantilismo...* AHU, Documentos Avulsos, Grão-Pará, 1750-1778. In: BATISTA, *Dinâmica populacional e atividade madeireira...*

É notória a predominante participação da empresa monopolista na exportação da madeira da Capitania do Pará, se comparado aos envios de particulares. Considerando que a Companhia de Comércio se traduzia na principal representante dos interesses mercantis da Coroa portuguesa na região, podemos verificar aí o forte interesse em alavancar esta atividade no Estado, demonstrando que a região fazia parte das investidas do colonizador europeu.

Considerações Finais

Como vimos, a atividade madeireira desempenhou um importante papel nos interesses do colonizador, que ganhou impulso com fatores externos como a desestruturação da marinha portuguesa, o terremoto que acometeu a cidade de Lisboa e a crise do comércio com o oriente. Estes fatores aliados às notícias de grande quantidade e diversidades das matas da Amazônia, levadas até Lisboa pelos viajantes e autoridades representantes da Coroa na Colônia, contribuíram para fomentar o uso dos recursos lenhosos da Capitania do Grão-Pará na segunda metade do século XVIII.

A experiência da fabricação de madeiras na Ribeira de Moju, empreendida inicialmente pelo Governador José da Serra sobre ordem real, ainda na primeira metade do século em questão, é uma demonstração objetiva de como a Coroa Lusa, desde cedo empreendeu esforços em fazer alavancar o processo de colonização daquele Estado.

Mais tarde, com a instalação da Companhia de Comércio, essa ação se intensificou, onde a empresa monopolista tomou para si a responsabilidade de alavancar a exportação do produto para o Reino. Neste contexto, podemos perceber a explosão das remessas de madeiras embarcadas nos portos do Pará em direção principalmente do Arsenal Real em Lisboa. Tal empreendimento foi tão significativo que foram destinadas embarcações exclusivas para o transporte das madeiras, isto sem deixar de transportá-las também nos navios que levariam outros produtos.

Assim, a fabricação e comercialização da madeira aparecem como outros vieses por meio dos quais se pode refletir acerca do processo de colonização da Capitania do Pará, flexibilizando o olhar emoldurado na agricultura, ou no fracasso dela, para enquadrar aquelas paragens nos planos coloniais.



RESUMO

O aproveitamento dos recursos lenhosos para a construção naval e para as construções em geral, exigiu uma estratégia para sua exploração. Ainda que, o interesse por este recurso esteja presente desde o início da colonização, foi principalmente a partir da segunda metade do século XVIII que a documentação aponta uma intensificação nos interesses da política metropolitana em sistematizar e alavancar o beneficiamento da madeira, bem como, a produção de embarcações ali mesmo na Capitania do Grão-Pará. Com este intento, foi criado o Estaleiro Real do Pará, às margens do Rio Guamá. No intuito de gerir estas atividades, a Coroa determinou a criação da Companhia Geral de Comércio, legítima representante dos interesses mercantis da Coroa portuguesa na Amazônia, instituição que se responsabilizou pela exportação deste tão cobiçado produto no mercado europeu. O objetivo deste artigo é analisar as vicissitudes que envolveram a utilização e comercialização da madeira na Capitania do Grão-Pará no século XVIII.

Palavras Chave: Capitania do Grão-Pará; Madeira; Século XVIII.

ABSTRACT

The use of wood resources for shipbuilding and construction in general, required a strategy for their exploitation. Even though the interest in this feature is present since the beginning of colonization, was mainly from the second half of the eighteenth century that the documentation indicates an intensification of interest in politics in metropolitan systematize and leverage the wood processing, as well as the production vessels right there in the Captancy of Grand Para. With this intent, created the Royal Shipyard of Pará, the banks of the Rio Guama. In order to manage these activities, the Crown ordered the creation of the General Company of Commerce, the legitimate representative of the mercantile interests of the Portuguese Crown in the Amazon, an institution that was responsible for the export of this coveted product in the European market. The objective of this paper is to analyse the events involving the use and marketing of timber in the Captancy of Grand Para in the eighteenth century.

Keywords: Gran-Pará Captancy; Wood; 18th Century.

Artigo recebido em 07 set. 2013.

Aprovado em 22 out. 2013.