

O “zelo patriótico do científico ministro”

Francisco Nunes da Costa e a produção naval baiana (1780-1800)

The "patriotic zeal of the scientific minister"

Francisco Nunes da Costa and the naval production of Bahia (1780-1800)

Halysson Gomes da Fonseca*

Resumo: Este artigo apresenta aspectos da exploração madeireira na região norte da Comarca de Ilhéus, através da análise da atuação do ouvidor Francisco Nunes da Costa. Designado Inspetor dos Reais Cortes na Comarca de Ilhéus em 1780, realizou importantes críticas sobre a devastação das matas da região e as primeiras propostas de regulamentação da exploração madeireira com finalidades náuticas em terras baianas, que vieram influenciar as principais ingerências estatais sobre as matas tropicais no fim do século XVIII.

Palavras-chave: Administração colonial; exploração madeireira; produção naval.

Abstract: This paper presents aspects of timber exploration in Northern District of Ilhéus, by analysis of performance of judge Francisco Nunes da Costa. Appointed Inspector of the Royal Courts in the District of Ilhéus in 1780, made important criticisms about the deforestation in the region and the first regulatory proposals of timber exploration with nautical purposes on Bahia's lands that influenced the main state mismanagements on the rainforests at the end of the 18th century.

Keywords: Colonial administration; logging; shipbuilding production.

* Professor do Colegiado de História do Campus X da Universidade do Estado da Bahia, Mestre em História (PPGH/UFBA). Este trabalho parte da pesquisa da dissertação de mestrado defendida em 2010, financiado pelo CNPq. Agradeço aos avaliadores anônimos deste periódico pelas preciosas observações e gentis sugestões.

Introdução

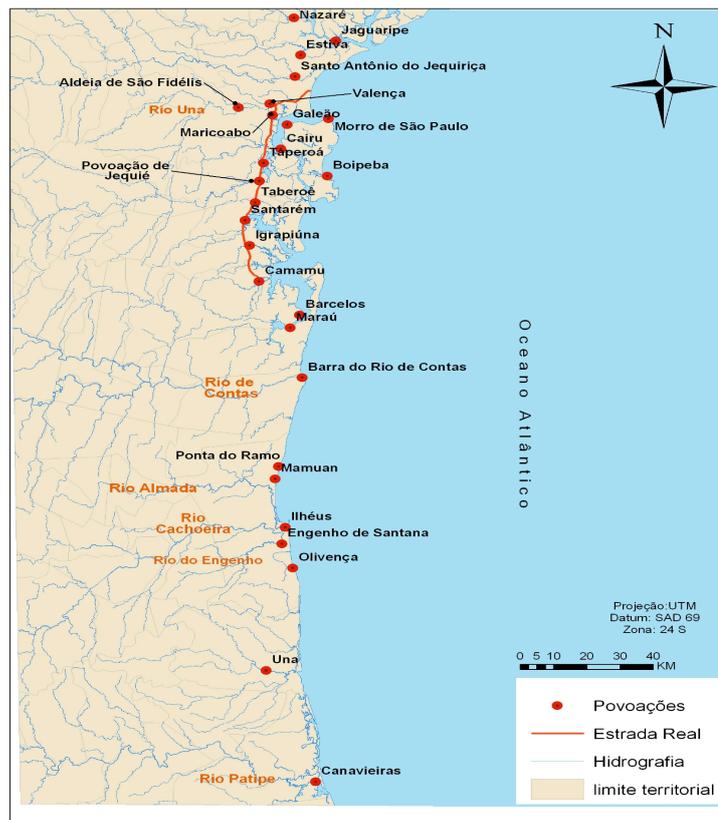
A atividade econômica de exploração madeireira destinada à construção naval ao norte da Capitania de Ilhéus (Barra do Rio Jaguaripe a Barra do Rio de Contas) se consolidara em princípios do século XVIII, quando a elite econômica baiana impôs limites à mesma no Recôncavo, devido à grande necessidade de consumo do recurso lenhoso como combustível pela economia açucareira. Vorazes consumidoras de lenha, salientou Antonil (1711), que “as fornalhas por sete e oito meses ardem de dia e de noite, muita lenha”. Não podendo prescindir de precioso combustível, conduziram para o Sul da Capitania da Bahia a concorrência que poderia arruinar importante indústria colonial, a produção açucareira (MORTON, 1978).

No contexto das reformas pombalinas, as Capitanias São Jorge dos Ilhéus e Porto Seguro foram convertidas em comarcas e anexadas ao território da Capitania da Bahia, em 1763, intensificando-se a exploração madeireira. Segundo Caio Adan (2009, p. 17), tal conversão representa

um esforço por parte da Coroa para assegurar o controle sobre aquele território, mas cuja eficácia não decorre meramente de sua existência conceitual, abstrata, mas de ações concretas empreendidas por seus agentes no sentido de imporem aos sujeitos que a habitam a normatividade que regulava a vida na colônia. Para a consolidação desse projeto, lançaram mão de diversas iniciativas que visavam ordenar as dinâmicas de apropriação do território na comarca, instaurando novos nexos na dinâmica colonial que, ao menos hipoteticamente, contrariavam usos e sentidos anteriormente atribuídos ao território, referentes a sua exploração econômica ou significação política.

As vilas da zona Norte de Ilhéus, “Vilas de Baixo” ou “Terra de Tinharé”,¹ foram sempre preferidas para tal atividade. Isto se explica por tratar-se de uma região mais próxima a Salvador e detentora de muitas vias fluviais serventes ao escoamento de matérias-primas e produtos variados, fazendo dela uma zona economicamente mais dinâmica que o sul da mesma comarca, conforme pode ser observado no mapa a seguir.

¹ Na documentação do século XVIII utiliza-se a denominação “vilas de baixo” para se referir as vilas de Boipeba, Cairú, Valença, Camamú e Maraú, e é uma denominação adotada por Teixeira da Silva (1991). João da Silva Campos (2006) utilizou “Terra de Tinharé” pelo fato de tais vilas estarem em volta do arquipélago de mesmo nome, região que vai de Camamú a Valença, sentido Sul-Norte, incluindo as ilhas e a Povoação de Jequié.



Fonte: CEDIC/UESC

As lanchas, pequenas embarcações geralmente de “armação redonda” ou de “armação latina”, eram responsáveis pelo transporte de matérias-primas e produtos das comarcas para a capitania da Bahia e pelo carregamento e descarregamento de grandes embarcações, visto serem mais velozes e terem mais capacidade de aproximação nas barras e nos estaleiros subsidiários da região.

As “vilas de baixo” contavam com a maioria dos estaleiros subsidiários, serrarias, contingente profissional e ponto de apoio para a entrada das lanchas na Barra do Jaguaripe, atalho indicado como alternativa a entrada pela Baía de Todos os Santos em tempos de maus ventos ou inverno.

No espaço em estudo assentava-se o *locus* operacional de seleção, extração, condução, beneficiamento e transporte de madeira para construção naval que iam do território ilheense para Salvador. Assim tornou-se objeto de reflexões, análises e propostas dos memorialistas luso-brasileiros que atuaram na comarca de Ilhéus a serviço da Coroa portuguesa, cientes da função que deveriam exercer no ultramar, propulsores da diversificação econômica.²

² FERREIRA DA CÂMARA, Manuel. Ensaio da Descrição Física, e Econômica da Comarca dos Ilheos na América. In: *Academia das Ciências de Lisboa Memórias Econômicas*, vol. 1º, Lisboa, 1990 [1789].

Os avanços na atividade de exploração madeireira com fins navais, visando o “bem de Estado”, pautaram-se em práticas seculares de observação técnica e em novas concepções científicas divulgadas na Europa do período. O principal interessado era o Estado português que através do Arsenal Real buscava garantir o monopólio régio.

Nesta conjuntura, funcionou a partir da década de 1780 a “Inspeção dos Reais Cortes da Bahia”, assumida pelo ouvidor com sede em sua residência em Cairú.

Guardiães da ordem pública e do estrito cumprimento dos interesses da metrópole, os ouvidores atuaram também na fiscalização das atividades econômicas, estimulando a abertura de roças e a introdução de novos gêneros agrícolas, a exemplo do cacau, de cujo plantio eram encarregados já na década de 1780. Competia-lhes ainda a fiscalização dos cortes de madeira na comarca, o que incluía a tutela dos interesses florestais da metrópole, coibindo o corte indevido e contrabando de madeiras nobres (Idem, p. 106).

Francisco Nunes da Costa permaneceu no referido departamento até 1792 contribuindo para que a Bahia atingisse um grau de produtividade madeireira elevado e qualificado em peças para a construção naval, dispensando as importações de matérias-primas lenhosas necessárias à referida atividade que comumente a Bahia fazia. Este artigo analisa a atuação do referido ouvidor exclusivamente nos processos de exploração de madeira de construção na comarca de Ilhéus em fins do século XVIII. Embora tais atividades a serviço da Coroa sejam relatadas por outros funcionários régios que elogiam o “zelo patriótico do científico ministro”, há lacunas que estimulam a reflexão.³

O Inspetor dos Reais Cortes: Francisco Nunes da Costa

Não devo expor a Vossa Excelência os trabalhos que tenho sofrido para expedir as Madeiras, que nesta ocasião conduz a Barca, e que respeitar a Fragata, porque pouco importam as minhas fadigas, com tanto, que a Rainha seja servida, e conseqüentemente eu tenha a honra, e a glória de agradar a Vossa Excelência.⁴

³ Elogio feito por Domingos Alves Branco Muniz Barreto em 1800, referindo-se as atividades de Nunes da Costa como inspetor. Para saber mais sobre ouvidores em Ilhéus do século XVIII ver: ADAN, Caio Figueiredo Fernandes. *Colonial comarca de Ilhéus: soberania e territorialidade na América Portuguesa (1763 -1808)*. Dissertação de Mestrado, UFBA, Salvador, 2009.

⁴ NUNES DA COSTA, Francisco. O Dezembargador e Inspetor dos Reais Cortes. Cairú, setembro de 1785a.

As informações biográficas a respeito de Nunes da Costa são escassas, o que tornou mais árduo o trabalho em busca de uma compreensão pormenorizada de sua trajetória individual. Segundo Tânia Lobo (2001, p. 20) é possível afirmar que:

[...] em 1776 era Ouvidor Geral das Alagoas. Assumiu a Ouvidoria da Comarca dos Ilhéus em 1780 onde morreu em fins de 1793 ou início de 1794. Dado o seu cargo é natural supor que freqüentou Coimbra, como era obrigatório a todos os seus colegas desembargadores. Também é natural supor que Francisco Nunes da Costa fosse português.

De acordo com Silva Campos (2006, p. 260-263), Nunes da Costa foi grande incentivador da introdução de novas culturas na comarca de Ilhéus, preocupação de todos os homens de ciência do período. Entre as novas culturas tiveram sucesso na zona norte o cacauzeiro, o cafeeiro e o arroz de Veneza, que atingiram boa produção, apesar da característica alagadiça de seus terrenos. Assevera também, que era também bacharel em Leis pela Universidade de Coimbra, pré-requisito para assumir o cargo, de acordo com Stuart Schwartz (1979, p. 50),

A graduação em Direito por uma Universidade era a chave do ingresso na carreira a serviço do rei. Embora a origem social e o lugar de nascimento pudessem variar consideravelmente, os magistrados, quase sem exceção, eram formados pelas faculdades de lei civil ou canônica da universidade de Coimbra.

Com profundo conhecimento jurídico adquirido na metrópole, Nunes da Costa assumiu em 1780 a ouvidoria da comarca de Ilhéus, escrevendo cartas e ofícios reportando-se à extração de madeiras de construção em Cairú e intermediações, exploração do pau-brasil, entre outras. Através dessas fontes, percebe-se que se tratava de um agente atento aos pensamentos em voga na metrópole, assim como aos seus comandos. O volume dos documentos produzidos por ele nos permite perceber uma parcela considerável de sua atuação na comarca.

Com a criação departamental da Inspeção dos Reais Cortes, Nunes da Costa passa a figurar em mais um setor administrativo da comarca, assumindo também o cargo de

Inspetor dos Reais Cortes, iniciando-se uma intervenção mais efetiva da Coroa em relação às matas coloniais. Passo inicial, constitutivo das mudanças políticas reformistas metropolitanas que recairiam sobre a colônia de forma mais sistemática em finais do século XVIII, simbolizando de algum modo, o reconhecimento estatal do desenvolvimento da atividade madeireira naquela região.

Em 1797, através de Carta Régia, a Coroa busca um maior controle do recurso madeireiro colonial. Por ela era determinada “uma hierarquia de objetivos que começava com a 'conservação das matas e arvoredos' e incluía a 'maior facilidade nas remessas' e o estabelecimento de uma 'perfeita contabilidade' do preço das peças de madeira”. As medidas concretas a serem tomadas, nesse sentido, definiam que as matas e arvoredos à borda da costa marítima, ou dos rios navegáveis que desembocassem no mar, *eram consideradas propriedades da Coroa*. Essas áreas não poderiam ser dadas como sesmarias, e aquelas que já haviam sido dadas deveriam com o tempo ser retomadas, indenizando-se os proprietários com terras no interior. Além disso, a partir da promulgação das cartas régias, ficavam os proprietários obrigados a conservar as madeiras reais, não podendo destruir as matas que as abrigavam (PÁDUA, 2002, p. 100-101).

Como um pequeno, “distinto, mas permanente”, departamento do governo central na Bahia, a “Inspetoria dos Reais Cortes” passa a responsabilizar-se por fiscalizar, denunciar e punir as irregularidades referentes à conservação das matas entre os colonos. O departamento “seria encabeçado pelo ouvidor na sua capacidade de Inspetor dos Reais Cortes, trabalhando estreitamente com o Arsenal e o Estaleiro de Salvador” (MORTON, 1978, p.43-44). Consubstanciou-se, assim, o caráter de sistematicidade que atingira a produção madeireira outrora “irregular” nos aspectos administrativos e produtivos.

Na condição de inspetor iniciou uma série de denúncias de maus usos dos recursos florestais, expressando-se através de cartas e ofícios remetidos ao governador da Bahia e à Coroa. Nas referidas fontes evidencia-se a perspicaz experiência administrativa e jurídica de que o inspetor fazia uso para reclamar uma nova condução dos processos exploratórios, o que para ele deveria ser posto em prática urgentemente, requerendo uma nova política de exploração florestal. Vassalo fiel, ele não se cansou de informar sobre as formas equivocadas de extração de madeira e seus desperdícios, contrabandos e improbidades administrativas na condução das explorações em andamento, sempre que possível clamando por medidas punitivas para o que denominou “devastadores”.

De acordo com o Capitão da Fortaleza do Morro de São Paulo, Domingos A. B. Muniz Barreto,⁵ antecederam Nunes da Costa os agentes Lourenço de Antonio Gouvêa, “ministro científico em Jurisprudência”, que apesar da formação, não possuía as qualidades precisas para desempenho de uma comissão que fiscalizasse os cortes de madeiras, seguido de “outro muito pior, o Sargento Mor da Cavalaria Auxiliar, Luis Caetano Simões”.⁶ Tal avaliação, se deve ao fato destes homens pouco terem incentivado e fiscalizado a exploração das madeiras para construção naval, além de tolerarem o comércio ilegal.

É ainda Muniz Barreto quem afirma que o inspetor tinha boas qualidades para o cargo, “tinha talentos, e boa lição de jurisprudência” e, especialmente, “alguns conhecimentos práticos da agricultura”, o que julgava ser fundamental para exercer a atividade para a qual fora designado. Considerado o mais ilustrado dentre aqueles que precederam o Juiz Conservador das Matas de 1797, Baltasar da Silva Lisboa, o mesmo alegava que a doença que assolava Nunes da Costa, associada à infidelidade daqueles que o acompanhavam no trabalho, foram os fatores responsáveis pela persistência de vícios e arbitrariedades na condução dos trabalhos dos cortes durante o período que ocupou o cargo.

Foi nomeado para esta Comissão o Desembargador Francisco Nunes da Costa que exercia também o lugar de ouvidor da sobredita Comarca de S. Jorge dos Ilhéus. Este Ministro tinha talentos, e boa lição de jurisprudência, e alguns conhecimentos práticos da agricultura, e apesar de ter melhores luzes que todos os seus predecessores, aquele ruinoso método foi seguido, e confundido pelas habituais moléstias sendo por elas obrigado a residir o mais do tempo na Cidade da Bahia, onde antes de falecer recebia dos Cofres da Real Fazenda os dinheiros necessários para as despesas dos Cortes, e os fazia remeter aos seus administradores, os quais não desempenhando a boa confiança, que aquele ministro fazia deles, revertiam os pagamentos, unicamente a favor daqueles fabricantes de madeiras, que eram patrocinados, e especializados pelos referidos administradores, pagando-lhes somas consideráveis pelo serviço futuro que haviam de fazer, do que procedia ficarem muitos ‘Fabricantes de

⁵ Para um conhecimento da trajetória individual deste importante agente ilustrado baiano, ver: FARIAS, Poliana C. de. Investigações científicas no período de crise do Antigo Sistema Colonial. Um estudo acerca da contribuição de Domingos Alves Branco Muniz Barreto. In: Anais do IV Encontro Estadual de História ANPUH-BA, 2008, Vitória da Conquista - BA.

⁶ MUNIZ BARRETO, Domingos Alves Branco. *Memória sobre os Cortes de Madeira de Construção Estabelecidos na Comarca de São Jorge dos Ilhéus Pertencente a Capitania da Bahia*. BNRJ. 1800. Ms 512 (47, doc. 2), f. 5-6.

Madeiras' por pagar, e sendo, sem embargo disso, obrigados a continuar o trabalho dos mesmos Cortes por uma cega, e violenta obediência.⁷

Mesmo com todas as dificuldades apontadas, Nunes da Costa foi o primeiro agente a ocupar o cargo de “Inspetor dos Reais Cortes” na Bahia, o que antes era feito por uma comissão carente de regulamentação, e a agir efetivamente em prol de uma alteração das formas de exploração da mata tropical dentro dos limites de suas competências e formação. Como visto anteriormente, observadores coevos não desmereciam sua atuação, sempre muito disposta, em prol da difícil regulamentação da atividade madeireira e da organização da produção de peças navais frente à ambição dos particulares. Referindo-se às mudanças ocorridas na Vila de Cairú, que até 1780 caracterizava-se por extrema pobreza, afirmava Muniz Barreto:

Hoje porem tem crescido esta plantação de tal modo que se vêem opulentos, cuja mudança de fortuna devem ao zelo patriótico do científico ministro que preside naquela comarca, e de quem já tratei no principio desta memória, não só como Ouvidor dela, mas com o Inspetor dos Cortes das madeiras, que pelas suas muitas luzes tem subministrado todas as precisas idéias econômicas, e políticas assim para a agricultura, como para o seu comercio, fazendo que eles recobrem o que perderam no tempo da sua inação, e ignorância.⁸

E na medida em que não encontramos queixas a seu respeito que não fossem justificadas pelas moléstias sofridas, podemos supor que desempenhou a sua função de maneira sistemática, atendendo aos pedidos de remessas, fossem do estaleiro da Ribeira das Naus de Salvador, fossem do lisboeta, cumprindo sempre todas as determinações governamentais em tempo hábil. Não se encontram registros de pedidos de mercês ou benesses por serviços prestados.⁹ Como informa Caio Adan (op. cit., p. 117),

o Ouvidor Francisco Nunes da Costa passa a assinar suas correspondências para o Governador identificando-se como

⁷ Idem, f. 6-8.

⁸ Ibidem, f. 10-II.

⁹ Os ofícios e as cartas encontradas no APEB (nos maços 183 e 184) sobre remessas de madeira realizadas entre 1781 e 1787, somam-se a um número maior referentes aos achados de novas localidades em condições propícias à exploração, aos pedidos de licenças para a extração, às denúncias de abusos e as que envolvem também outros problemas relacionados à extração da madeira de construção, como algumas envolvendo o pau-brasil e seu contrabando.

Desembargador Ouvidor da Colonial Comarca de Ilhéus e Inspetor dos Reais Cortes, embora não tenha sido localizado nenhum registro de nomeação em seu favor a esse respeito.

Embora pereça ter exercido com perfeição o Real Serviço, encontrou dificuldades que não se limitavam apenas aos “escrúpulos” de seus colaboradores e à doença que lhe consumia: em todos os documentos escritos por ele, em que tratou da questão madeireira, encontravam-se críticas aos colonos e às suas práticas de exploração predatória, tal como denúncias de desrespeitos às orientações de seu departamento, acompanhadas de solicitações de providências governamentais. Almejava reformar a estrutura econômica da comarca em sintonia com o ideal lusitano de superação da crise.

Em correspondência à rainha, datada de 20 de janeiro de 1785, o inspetor denunciou os abusos cometidos na exploração das madeiras e reclamou à Coroa, em um tom inflamado, que se fizesse forte intervenção, na referida zona de Ilhéus, especificamente nas intermediações da microrregião de Valença (Jequiriçá). Alertou a Coroa dos perigos que uma possível escassez das espécies necessárias à construção naval poderia representar ao sistema colonial. Suas ideias se tornariam hegemônicas na década seguinte, compondo o cenário político da disputa pelo controle das matas baianas de Ilhéus, tendo sua maior expressão na Carta Régia de 1797 e nos discursos construídos por membros da Universidade de Coimbra que atuaram na região.

Para o inspetor aquelas destruições estavam na contramão da evolução do pensamento administrativo, em um claro descaso para com as orientações de seu departamento e do que ele representava. O “continuismo” da velha ordem do “ferro e fogo” no final do século XVIII mostrava que as leis ainda eram pouco eficazes:

Os estragos que tem causado os intitulados roceiros da Nazaré tem sido tão rápidos, que se estendendo em menos de 6 anos pelo espaço de 12 léguas, se acham atualmente ocupando as cabeceiras do rio Jequiriçá, onde desprezando os avisos, advertências e notificações judiciais, tem reduzido a cinzas, matas preciosas e tão antigas como o mundo e fazendo uma perda, ao qual não há cálculo que a possa computar. Esta mata de Jequiriçá, a mais próxima da Bahia, foi um rico depósito onde se extraíam as melhores peças, seja para o reparo e concerto das naus de guerra, seja para a construção dos navios particulares, que se tem construído nos estaleiros da cidade da Bahia, nestes últimos anos. Ela é a única mata onde se extraem os importantes pranchões e tabuados de vinhático, os

melhores pela sua qualidade e os mais tomados pela conveniência da descida do rio. Todas estas riquezas desprezadas por estes homens rústicos e ambiciosos estão próximas a extinguir-se se de todo não forem detidos estes incendiários e se por outra providência não forem as matas defesas, vedadas e guardadas com o mesmo e maior cuidado, com que pelo regimento do Monteiro-mór se mandaram acutelar até as matas dos particulares, que pela proximidade dos rios se faziam as suas madeiras convenientes para as armadas reais. Este é o único ponto de vista mais importante da representação, que tenho a honra de por na presença de V. M. consistente em se guardarem, defenderem e demarcarem as matas virgens, que ainda restam livres de ferro e fogo dos roceiros, ficando estes homens obrigados a fazerem as suas plantações nas imensas matas já aproveitadas ou nas vulgarmente chamadas capoeiras, formando-se das matas reais tombo, com as mesmas clarezas, confrontações e divisões, que se observam no referido regimento do Monteiro-mór do Reino.¹⁰

Nunes da Costa e, mais tarde, outros homens, fizeram observações pondo em evidência a riqueza natural da região do Jequiriçá, a variedade e qualidade das espécies arbóreas encontradas e o potencial geográfico para o escoamento desta produção.¹¹

As avaliações conjunturais e empiristas do inspetor sobre a escassez de espécies arbóreas na Bahia, a denúncia do atraso técnico das explorações, a compreensão de uma crise em agravamento pela escassez observável de alguns recursos madeireiros preciosos à Coroa (especialmente ao Arsenal Real), a exigência de uma ampla política de intervenção estatal, visando reservar à Coroa as melhores madeiras próximas as matas e aos rios navegáveis, os requerimentos de punição aos fabricantes de barcos e roceiros, fazendo com que os últimos realizassem a produção de mandioca nas capoeiras e, se necessário, a adoção de medidas rígidas como a retomada de terras de particulares, ganharam robustez científica e teórica nos discursos daqueles que se apresentaram nos conflitos em torno da vigência da “Carta Régia de Março de 1797”.

Segundo José Augusto Pádua (2002, p.98), o inspetor Nunes da Costa, ao defender a intervenção do Estado em terras particulares, as sesmarias, “valia-se tanto das teorias de Hugo Grócio a respeito do direito de domínio soberano sobre as áreas inacessíveis, quanto da antiga legislação portuguesa”.

¹⁰ Francisco Nunes da Costa, O Dezbargador e Inspector dos Reais Cortes, 1785b [representação dirigida à Rainha]. Anais da Biblioteca Nacional, vol. 32, 1910, p. 568.

¹¹ Manoel Ferreira da Câmara, José de Sá Bittencourt e Accioli, Domingos Alves Branco Muniz Barreto e pelo juiz Baltasar da Silva Lisboa, entre outros, em seus escritos remetidos e trabalhos publicados.

De fato, não estabeleceu diálogo com as ideias liberais ou com as teorias naturalistas nascentes na Europa das luzes. Seus escritos diferenciam-se pelo brilhante conhecimento jurídico, florestal, agrícola, geográfico e empírico do seu espaço de atuação, o que o tornou muito admirado por aqueles que o observaram. Tratava-se, assim, de um burocrata que defendia o monopólio régio e perspicaz observador.

Participo a Vossa Excelência que com uma muito Feliz viagem por mar, cheguei a este Rio de Contas no dia da data desta, e achei o Mastro de Fragata alinhado, e inteiriço; a grande para ser emendado [...], vamos agora entrar no Laborioso serviço da Condução e descida do Rio para que estão dadas todas as providências: por ora só encontro contradição dos muitos trabalhadores, que adoecem de sezões, em cujo numero já se encontra o Mestre Jozé Domingues, e eu, não estou com pouco receio d'este terrível mal. É por ora o que se oferece para Comunicar a Vossa Excelência.¹²

Em 1790 fez um primeiro pedido de afastamento temporário do cargo, devido ao agravamento da sua enfermidade. Permaneceu no cargo de Inspetor dos Reais Cortes em Ilhéus até 1792,¹³ afastando-se bastante debilitado, falecendo em fins de 1793 ou início de 1794 (LOBO, 2001; ADAN, 2009). Interinamente assumiram o cargo Antonio da Costa Camelo, sucedido por Gonçalo Francisco Monteiro, até 1796 (CAMPOS, 2006, p. 270). Não encontramos documentações produzidas por estes agentes acerca da exploração madeireira. As observações sobre suas atuações foram realizadas, sobretudo, por Muniz Barreto e Silva Lisboa no fim da década de 1790.

Observa-se, como afirma Pádua (2002), que o desenvolvimento das ciências e a conservação das matas, interessaram a uma diminuta minoria do período, formada sob a coordenação do naturalista Domingos Vandelli, que almejava progressos em suas carreiras político-administrativas coloniais. Sob este aspecto Nunes da Costa constituía uma exceção, pois defendia suas ideias sem ter parte na rede de relações de Vandelli, nem contato direto com os homens de ciência que atuavam na metrópole. O que não impede de

¹² NUNES DA COSTA, Francisco. O Desembargador e Inspetor dos Reais Cortes. Cairú, outubro de 1791 a. APEB, maço 184: 39, f. 1.

¹³ Encontramos ofícios e cartas por ele assinados como Ouvidor e Desembargador datados em 1793, remetidas de Cairú em 22 de março, 12 de maio, 18 de maio, 12 de junho, 10 de julho e 13 de setembro (APEB 184/48, 184/44, 184/45, 184/51, 184/52 e 184/53 respectivamente). Ainda assim, Pádua (2002, p. 98-99), considera o seu afastamento em 1792. Como dentre todos os ofícios aqui citados de 1793 não se encontra nenhum referente aos cortes de madeiras, podemos supor que Pádua se refere ao cargo de Inspetor dos Reais Cortes, que, de fato, demandava longos deslocamentos, função que estava impedido de realizar estando o agente doente, e não ao cargo de ouvidor e desembargador da comarca.

considerar sua influência nas políticas conservacionistas da Coroa da década de 1790, haja vista o “Plano de 1791” de sua autoria, em que sugere os dispositivos administrativos para uma reforma das explorações de madeiras nobres, deixando clara a importância das suas observações, sugestões e intervenções na economia florestal ilheense.¹⁴

Ao determinar a proibição da extração das madeiras nobres na colônia e, posteriormente, estabelecer a criação do cargo de Juiz Conservador das Matas de Ilhéus, ocupado em maio do mesmo ano pelo intelectual ilustrado Baltasar da Silva Lisboa, a Carta Régia de Março de 1797, fez surgir outra importante personagem na disputa pelo controle das matas baianas, o Juiz Baltasar da Silva Lisboa. De formação mais eclética e apurada, porém sem a mesma perspicácia empírica e político-administrativa que seu antecessor adquiriu no convívio com os produtores e as elites baianas.

Experiência, Ciência e Progresso: o “zelo patriótico do científico ministro”

O estrago que tem causado os intitulados roceiros tem reduzido a cinzas, matas preciosas e tão antigas como o mundo.¹⁵

A ideia de progresso inaugurada no século das luzes deu aos homens a possibilidade de ampliar o espaço de ação político-social através de planejamentos mais elaborados. Sendo a ideia de progresso a peça fundamental na construção de um novo *ethos* político, suscitou frutíferos debates acerca dos possíveis usos das madeiras nobres da comarca de Ilhéus em um período de tentativas de superação da crise do Antigo Sistema Colonial.

A preocupação maior do Estado era manter e ampliar o poder marítimo das frotas portuguesas, galgando alguma autonomia frente ao clima de instabilidade diplomática. Alguns interesses dos colonos, entretanto, chocaram-se com os interesses estatais, resistindo à aceitação integral das propostas de reformas elaboradas pelos agentes reais e gerando intensos debates.¹⁶

Tais debates apareceram em correspondências diversas, embasados nas ciências naturais, no naturalismo econômico, nas ideias liberais e agraristas que paulatinamente foram ganhando espaço entre os letrados. A partir da reforma pombalina da Universidade de Coimbra em 1772 e da consequente criação da Academia Real das Ciências de Lisboa em

¹⁴ Francisco Nunes da Costa, “O Plano de 1791”, 1791b. In: Documentos Relativos ao Corte de Madeiras na Comarca de Ilhéus do Ouvidor Baltasar da Silva Lisboa. Queluz, Valença, 1791-1806. 70 fl. Ms 512 (47, doc. 8), BNJR.

¹⁵ NUNES DA COSTA, op. cit., 1785a.

¹⁶ “Observações sobre o plano feito para conservação das matas da capitania da Bahia”. Bahia, 1799. BNRJ (Atribuído a José de Sá Bittencourt e Accioli).

1789, essas discussões passaram a encontrar ali um espaço privilegiado. Sabe-se que ao assumir o cargo de ministro em 1750, Sebastião José de Carvalho e Melo, o futuro Marquês de Pombal, iniciou em Portugal uma série de reformas políticas, econômicas e culturais, inspiradas nos princípios da Ilustração e a difusão de importantes ideias científicas do período, como as de Lineu, Buffon, Duhamel du Monceau¹⁷, contando sempre com o apoio e a experiência do professor italiano Domingos Vandelli, gerando importantes reflexões acerca das formas de apropriação das florestas nas colônias portuguesas no âmbito do espaço acadêmico e político.

Foi do acúmulo de experiências, associado ao conhecimento científico produzido na Europa das luzes, que os ilustrados setecentistas garantiram a capacidade de realizar prognósticos políticos e econômicos mais precisos em fins do XVIII sobre os usos das florestas coloniais. “O prognóstico implica um diagnóstico capaz de inscrever o passado no futuro. Por essa qualidade futura, continuamente garantida ao passado é possível tanto assegurar quanto limitar o espaço de manobra do Estado” (KOSELLEC, 2006, p. 36).

Ou seja, as expectativas se voltaram para as experiências deste mundo: a superação da crise econômica metropolitana e as fontes de recursos naturais coloniais em esgotamento, concebidas como as bases estratégicas de superação da crise do sistema colonial e de progresso econômico, tal como Nunes da Costa destacava.

O progresso reunia, pois, experiências e expectativas afetadas por um coeficiente temporal. Um grupo, um país, uma classe social tinham consciência de estar à frente dos outros, ou então procuravam alcançar os outros ou ultrapassá-los. Aqueles dotados de uma superioridade técnica olhavam de cima para baixo o grau de desenvolvimento de outros povos, e quem possuísse um nível superior de civilização julgava-se no direito de dirigir esses povos (Idem, p. 317).

O discurso de influentes letrados baianos, a chamada “geração de 1790”, apontava que para “uma boa administração”, a metrópole deveria superar sua posição secundária na economia transatlântica reformando às produções coloniais agrícolas, sem prejuízo para a Coroa e exploradores de madeiras nobres. Sugeria-se o caminho que deveria trilhar o Império lusitano para atingir o progresso: o cuidado com o cultivo das árvores, com a

¹⁷ São estes os principais naturalistas a influenciar os intelectuais luso-brasileiros formados em Coimbra no período pombalino. Para mais esclarecimentos sobre suas contribuições ver: PÁDUA, J. A. A Profecia dos Desertos da Líbia: conservação da natureza e construção nacional no pensamento de José Bonifácio. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, vol. 15, nº 44, outubro/2000.

extração e transporte das madeiras, com as técnicas utilizadas na confecção dos tabuados e embarcações e com a fiscalização do trabalho, fatores que ainda não eram uma realidade.

O inspetor procurava promover o “bem-estar e prosperidade dos povos” e a riqueza do soberano. Ainda assim, conseguiu contribuir para dinamizar a economia no norte da Comarca de Ilhéus e consolidou as bases de sua “indústria” madeireira, de forma que em 1800, um agente informava à Coroa que já era possível se extrair todas as peças de madeiras necessárias ao fabrico de uma nau de grande porte de uma mesma unidade corte (denominadas “Cortes Reais”) estabelecida às margens do Rio Jequié.¹⁸

Novamente as experiências pretéritas do inspetor pesavam nesta celebração dos produtores baianos em 1800, pois que muito se deveu a suas longas e difíceis caminhadas em florestas densas para as localizações das unidades de cortes que suprissem as peças necessárias à confecção de uma grande embarcação. O achado da espécie arbórea denominada Tapinhoã¹⁹ no norte de Ilhéus em 1784²⁰ é emblemático de sua competência, esforço e zelo no Real serviço. Espécie importantíssima na construção de um navio compunha todo o forro dos cascos das grandes embarcações, preferidas pela resistência à umidade e ações do tempo, eram muito procuradas na Bahia, porém de difícil localização. Representavam importações de altos custos para a metrópole, comumente importadas da Capitania do Rio de Janeiro. Ao conseguir encontrá-la na Bahia, zona do principal estaleiro da América lusitana, diminuíram-se os custos com a importação, reduziu-se o poder de negociação dos particulares e contribuiu para o trabalho do Arsenal, que passava por agonizantes períodos de espera da referida espécie. Em 1784 o inspetor Nunes da Costa enviou uma carta às autoridades da Marinha na capital da capitania anunciando ter encontrado as tão procuradas “Tapinhoãs”.

[...] Esta Madeira é privativa das Matas do Rio de Janeiro, donde se extraem anualmente grandes porções de tabuado para os Arsenais de Lisboa e para suprimento da Marinha d'esta Cidade: E fazendo eu Referir as mesmas indagações se descobriu finalmente nas Matas do Cairú,

¹⁸ Informação extraída do anexo da “Memória sobre o Corte de Madeira de Construção Estabelecidos na Comarca de São Jorge dos Ilhéus Pertencente a Capitania da Bahia” (1800), de Muniz Barreto. Trata-se de uma documentação até então inexplorada, intitulada “Appendice com varias Tabellas que se ajuntão ao contexto da Memória sobre os Cortes de Madeiras de Construção estabelecidos na Comarca de S. Jorge dos Ilheos Pertencente a Capitania da Bahia” (MUNIZ BARRETO, op. cit., f.56-80).

¹⁹ O Tapinhoã é uma árvore da família das Lauráceas, que atinge em média 25 metros de altura e ocorre da Bahia ao Rio de Janeiro. Considerada de préstimos à construção, “tem cerne amarelo e veias escuras, indicada para tornoaria, substituindo o carvalho europeu” (CORREA, 1926/1978, p. 198).

²⁰ Carta do E.º Ouv.^{dor} dos Ilheos sobre remessa de Tapinhoã, 4 de Abril de 1784. BNJR, manuscritos, II, 33, 21: 6.

Santarém, Camamú e Grapiúna de que mandei Serrar três dúzias de tabuado para servir de amostra, e se fazer a conferência com o do Rio.²¹

Os custos das peças navais ilheenses

A madeira era a matéria-prima mais cara às embarcações de toda era moderna, como afirma José Roberto do Amaral Lapa (1973). A sua importância neste período histórico pode ser pensada a luz da manutenção da ordem e do poder econômico transatlântico das monarquias europeias e da própria manutenção do sistema colonial.

Os gêneros das espécies arbóreas exploradas, a exceção do pau-brasil, não entravam nos cálculos oficiais das balanças comerciais, tal como outras atividades mercantis existentes no mundo colonial (NOVAIS, 2005, p. 107). Os preços sofriam influência da ocorrência rarefeita de espécies e das tentativas das autoridades envolvidas na atividade madeireira em determinar custos operacionais e os “justos preços”.

Um retrato estático obtido por volta de 1800 mostra que os cortes reais baianos empregavam em suas unidades um mestre com vencimentos de \$800, dois contramestres que percebiam \$640, dois práticos (indígenas ou escravos alugados), dois cozinheiros e dois estradeiros que recebiam \$480 réis diários e vários falquejadores, organizados hierarquicamente. Mas “os jornaes que se estabeleceram [...] absorverão grandes quantias á Real Fazenda não só por que eram excessivas, mas pela relaxação que era tolerada aos referidos Operários”. Os valores pagos em jornais aos mestres gerais e contra-mestres de uma unidade de corte, pagos regularmente no período anterior a 1800, eram de “\$800^s ao mestre geral e \$640^rs a mais dois contra-mestres”. Domingos Alves Branco Muniz Barreto considerava os valores significativos e que essa despesa cabia à Real Fazenda. Defendia a inclusão de domingos e dias santos como dias de trabalho normal, uma demonstração da facilidade e certa liberdade em engendrar seus planos para obter e manter mão-de-obra barata naquele contexto de fronteira aberta (MUNIZ BARRETO, 1800, f.10-11).

Ligadas diretamente à manutenção das possessões portuguesas e dinamização do comércio, a administração da produção madeireira na Comarca de Ilhéus buscava garantir que nenhum outro fator, além do interesse régio, interviesse na definição dos preços, o que nem sempre se consumava dado o vocacionismo das “vilas de baixo” para o mercado interno, tendo a produção de farinha como atividade principal para o abastecimento de Salvador e seu recôncavo (SILVA, 1991, p.89). Foi intenso o esforço régio para conciliar as

²¹ Idem.

atividades econômicas, mantendo a agricultura como principal setor produtivo e sistematizando a produção madeireira.

Na colônia americana, os portugueses encontraram o melhor repositório de madeira e estabeleceram o melhor estaleiro do império lusitano na Bahia (LAPA, 1968, 1973; MORTON, 1978; BOXER, 2002), daí a importância estratégica da “indústria” madeireira ilheense como principal contribuinte e subsidiária direta da Ribeira das Naus em Salvador.

Selecionamos exemplares de peças náuticas em tabela apresentada abaixo para ilustrarmos a grandiosidade da qualificação produtiva na região em estudo.

Tabela de Preços

Peças navais	Preços das peças de Cairú para a Princeza Carlota 1791 (unidade em réis)	Preços fixados pela Inspetoria a 1791-1797 (unidade em réis)	Preços ditos antigos pela Inspetoria a 1791-1797 (unidade em réis)	Preços de toras e tabuados fixados pelos particulares 1800 (unidade em réis)	Preços de peças prontas fixados pelos particulares 1800 (unidade em réis)
1. Aposturas	4.000	5.875	6.660	1.600	10.800
2. Quilha	25.500	14.000	10.360	6.400	75.000
3. Sobre-Quilha	32.500	14.000	10.000	6.400	55.000
4. Pantilhão	16.000	-	-	6.000	18.000
5. Carlingas	11.000	3.150	5.000	4.800	14.000
6. Curva na forma de couce	22.000	7.200	7.400	3.600	24.000
7. Capelos	14.500	7.000	7.400	6.400	55.000
8. Madre de Leme	13.250	7.600	6.500	6.400	58.000
9. Dormentes	6.375	9.000	6.000	1.600	11.000
10. Bombas	7.750	-	-	2.400	5.500
11. Vãos	8.164	7.520	7.400	4.800	15.000
12. Enchimentos	10.292	9.000	6.000	4.800	14.000
13. Coral da Roda da Proa	14.500	8.360	8.880	6.400	38.000
14. Cadaste	26.000	7.800	5.920	6.400	38.000
15. Curvas	5.484	-	-		8.600

16. Cavilhas	-	6.900	8.140	-	3.600
17. Amurras	-	6.400	5.920	800	3.600
18. Gio	-	9.000	7.400	6.400	56.000
19. Cavernas	-	6.900	8.140	4.800	14.000
20. Cambotas	-	6.000	6.000	-	15.000
21. Vãos de 2ª Coberta	-	6.975	6.000	4.800	13.000
22. Coluna da Roda	-	6.020	6.000	28.800	28.000
23. Escorão	-	7.480	7.500	-	15.000
24. Mãos de Trincanizes	-	6.500	6.500	1.600	9.600
25. Travessões das Abitas	-	4.560	6.000	800	3.600
26. Escoteiras	-	3.680	3.500	800	3.600
27. Escoas do Porão	-	6.640	8.860	1.600	7.000
28. Pés de Carneiro do Porão	-	2.200	148	800	2.400
29. Burçada	-	11.200	8.000	6.400	36.000
30. Prodigos (p/ Carreira)	-	9.520	13.000	6.400	15.000
31. Verdugos	-	6.000	6.000	1.600	9.600
32. Cepos de Âncora	8.500	-	-	4.800	-
33. Mancos	-	6.000	5.920	4.800	18.000
34. Latas	1.527	5.880	6.000	800	3.600
35. Barra de Popa	-	-	-	1.600	13.000
36. Espaldões	-	-	-	3.200	18.000
37. Braços de 1ª	-	-	-	1.600	10.800
38. Braços de 2ª	-	-	-	1.600	9.600
39. Braços de 3ª	-	-	-	1.600	9.600
40. Gurupés (mastro de beque)	-	-	-	10.000	450.000
41. Mastaréu	-	-	-	4.800	350.000

grande de Traquete					
42. Mastaréu Gávea de Joanete	-	-	-	2.400	10.000
43. Trincanizes de Coberta e Prôa	-	5.200	6.000	800	3.600
44. Trincanizes de Coberta e Meia	-	7.500	10.000	1.600	11.000
45. Virote	-	-	-	4.800	15.000
46. Contra Cadaste	-	-	-	6.400	38.000
47. Mastro	-	-	-	4.800	180.000
48. Dz. Pranchões de Vinhático de 60 palmos	57.444	-	-	1.600	de 60.000 a 92.000
49. Dz. das sobreditas de 50 palmos	49.572	-	-	-	76.000
50. Dz. das sobreditas de 40 palmos	38.760	-	-	-	56.000
51. Dz. das sobreditas de assoalho	13.444	-	-	-	12.000
52. Dz. Pranchões de Cedro	26.000	-	-	-	66.000
53. Dz. Pranchões de Tapinhoã	-	-	-	-	12.000
54. Dz. Pranchões de Potomójú	-	-	-	60.000	96.000

Entre 1791 e 1800 houve uma progressão produtiva que se tornara mais polida tecnicamente, a exemplo da produção de peças construídas sob medida, além do aumento da potencialidade da oferta. Se em 1791 nem todas as peças eram encontradas na comarca,

já em 1800 os produtores baianos atestam a autossuficiência neste setor, conforme já nos referimos.

Encontramos preços para “Naus de 74 peças”²², são 54 peças de madeiras nobres necessárias ao fabrico de uma Nau de Guerra completa, em que aqui exporemos seus preços praticados em uma década (1791-1800), coletados em três fontes: 1) da despesa da “Fragata Princeza Carlota”²³, 2) documentos da Inspeção dos Reais Cortes (1780-1797) em que Nunes da Costa fixa preços para cada peça²⁴ e 3) tabela particular orçando os produtos náuticos ofertados por colonos em 1800.²⁵

Cairú forneceu em 1791 para o fabrico da “Princeza Carlota” 22 peças navais que foram encontradas nas contas de despesa da Real Fazenda realizadas por Nunes da Costa. Observando a tabela, percebe-se que muitas vezes os preços destacados na coluna referente à “Princeza Carlota” são muito superiores aos fixados pelo próprio inspetor. Na realidade, apenas três delas (as aposturas,²⁶ dormentes e latas) foram compradas abaixo do preço tabelado e seguiram uma evolução progressiva de alta dos preços. Todas as outras 19 peças da “Princeza Carlota” foram vendidas mais caras, contrariando o tabelamento de preços.²⁷

²² Tipologia mais utilizada no mundo ocidental do período, cuja numeração refere-se a artilharia disponível na embarcação.

²³ Conta da despesa que se fez pelos Armazens Reaes da Bahia com a construção da nova fragata Princeza Carlota. AHU, cx. 74, doc. n. 14.455. Amaral Lapa (1968) no “Apêndice 1”, em “A Bahia e a Carreira da Índia” (p. 318) nos traz informações muito valiosas sobre a referida fragata: foi usada por 19 anos (1791-1810), construída na Bahia por Manuel Joaquim, 1791. Na sua construção foram gastos, só em jornais, 20:307\$644 réis, seu calibre de artilharia era de 18 e 9, sua lotação era de 379 homens e fez vários roteiros sem tem ido ao Oriente, tendo sido desmanchada no Rio de Janeiro, em 1812, por inutilidade.

²⁴ Documentos Relativos ao Corte de Madeiras na Comarca de Ilhéus do Ouvidor Baltasar da Silva Lisboa. Queluz, Valença, 1791-1806. BNJR, ms. 512 (47, doc. 8).

²⁵ Appendice com varias Tabellas que se ajuntão ao contexto da Memória sobre os Cortes de Madeiras de Construção estabelecidos na Comarca de S. Jorge dos Ilheos Pertencente a Capitania da Bahia (MUNIZ BARRETO, op. cit., f.56-80).

²⁶ “Aposturas – ou ‘posturas’ são as peças das balizas e madeiramento que formam o costado do navio acima da cinta” (LAPA, 1968, p. 363).

²⁷ Segue aqui um breve glossário de peças presentes na tabela apresentada. As *Cavernas* são peças curvas fixas na quilha da embarcação, representando seu esqueleto. *Cadaste* é a parte da popa da embarcação, dando seguimento a extremidade ré da quilha, no alto, posicionada quase na vertical, onde prendem o tabuado do costado e ferragens do leme, fechando a ossada na sua parte posterior, era a rabada do navio. Os *Dormentes* são espécies cumpridas de tábuas presentes por dentro da embarcação de proa a popa, servindo para ligar o cavername e suportar as bancadas (assentos de tripulantes). Os troncos feitos ocos e postos em forma de tubulação para bombar a água que verte nos cascos chamavam-se *Bombas*. Os *Vaos* eram umas traves grossas, que iam de um lado a outro, levando curvas por baixo para subjugar fortalecer a cobertura da artilharia. As cobertas são quaisquer espaços abaixo do convés. O *Coral* era um pau curvo que se coloca por dentro da *Roda de Proa* (prolongamento da quilha da parte inferior da proa para cima) para reforçá-la. Por *Cavilhas* eram conhecidos os tornos que atravessam duas ou mais peças para ligá-las, assim como grandes pregos de madeira. As bochechas do navio, as saliências da proa, eram conhecidas como *Amurras*. Os *Gios* eram peças de madeira fixas no cadaste dando apoio as cambotas, e travamento da ossada da embarcação na popa. As *Cambotas* eram as últimas cavernas de popa dos navios. As chamadas *Tricanizes* eram peças de ligação entre vaos e cavernas, próximas ao costado do navio. O *Costado* é a denominação do invólucro do casco acima da linha da água, quando em construção é o revestimento do casco acima do bojo (contorno de transição entre a parte quase horizontal, ao fundo, e a quase vertical). As *Abitas* eram hastes em cruz, debaixo do castelo da proa onde ficavam fixas as amarras. As escotas (cabos que coordenam as velas) passavam pela peça de nome *Escoteira*. As *Escoas* eram as que fortificavam as cavernas da frente à ré pela parte de dentro, e o porão é o

No caso da Apostura, custou 4\$000 ao Arsenal Real, mas havia sido fixada a 5\$585 réis pelo inspetor e os particulares a negociavam a 10\$800 réis em 1800. Destaca-se que os preços pagos para a referida fragata e a tabela reguladora são datados em 1791, período em que atua o inspetor Nunes da Costa.

O valor agregado a peça Gurupés (item 40) em 1800, se comparado a sua forma bruta, observa-se um alta considerável, superior a 300% no orçamento final. O que certamente atribui-se importância da peça e, sobretudo, ao trabalho socialmente empregado em seu beneficiamento.

O fato de pagar o valor exigido pelos particulares e apontar as dificuldades dos funcionários reais em encontrarem as peças necessárias leva-nos a inferir que eram forçados a ceder às avaliações dos que detinham as madeiras náuticas no momento da formalização das relações entre as partes, particulares e agentes reais, devido à urgência dos estaleiros. As embarcações geralmente eram construídas em um ano e meio após a determinação metropolitana. Ao receberem a encomenda, e o “risco” da nau ou fragata, os construtores acordavam o referido prazo, geralmente acatado, e todas as atividades comerciais posteriores já se alinhavam contando com a referida embarcação lançada ao mar no prazo acertado entre as partes (BOXER, 2002).

No início da década de 1790, época da construção da “Fragata Princesa Carlota”, lançada ao mar em 1791, a variedade do recurso lenhoso necessário para ela já era considerada ameaçada, e foi neste íterim que Nunes da Costa conseguiu identificar em território baiano a mais importante espécie para os cascos dos navios, secularmente importada, a Tapinhoã. Ia-se completando a auto-suficiência da produção naval baiana.

A zona norte da Comarca de Ilhéus passara a ter uma estrutura administrativa que impunha aos produtores particulares o convívio com a observância oficial dos governos da capitania e metropolitano: o inspetor Nunes da Costa era, ao mesmo tempo, o ouvidor e o inspetor da comarca de Ilhéus e tinha a sua disposição uma equipe que contava com escrivão, contador, piloto e porteiro.

espaço compreendido entre a sobrequilha e a coberta (espaço abaixo do convés). *Buçardas* eram paus tortos que atravessavam a roda de proa pela banda de dentro fortificando-a. Os *Prodigos* eram geralmente peças verticais que guarneciam o costado e o fundo do navio. Os *Verdugos* peças colocadas de proa a popa para proteger o costado do navio quando atracado, formando um cinto saliente. *Braços* significam as peças de madeira sobre as quais se assentavam o cavername do navio (na primeira, segunda e terceira coberta). O *Gurupés* é o mastro situado na proa, situado no beque (parte saliente da roda de proa que o recebe) horizontalmente, ou um pouco inclinado na dianteira do navio, chamavam-lhe a chave da mastreação. Seu preço faz jus a sua importância! *Mastareus* eram mastros superiores aos que se assentavam na quilha, os de *traquete* por cima dos mastros reais, os de *joanete* por cima da gávea (plataforma a certa altura dos mastros). *Virotes* rematavam o navio do lado da popa e o *Contracadaste*, a peça que cobria o cadaste do navio, finalizava-o deste lado (BLUTEAU, 1712-1728; CÂMARA, 1976; LAPA, 1973, 1968).

Todas as peças fornecidas à citada fragata, em 1791, foram remetidas por Nunes da Costa e em nenhuma delas o valor tabelado pela inspetoria foi respeitado. Quase todas as peças foram pagas acima do valor de tabela, demonstrando ser ele mais um regulador do que um determinador dos preços a serem praticados, característica observada ao longo de sua atuação, sendo mantida na gestão posterior, do Juiz Conservador das Matas, Baltasar da Silva Lisboa a partir de 1797, não sem o protesto de ambos.

Para seis peças, a “quilha”, “sobre-quilha”,²⁸ “carlingas”, “capellos”,²⁹ “curva”³⁰ e “madre-leme”³¹ foram pagos valores superiores, numa média de 100%, em relação aos preços tabelados. Isso refletia a adoção de mecanismos flexíveis para fazer frente às adversidades conjunturais e também naturais, assim como a dependência do grau de confiança na avaliação feita pelos experientes agentes “de quanto se deve pagar por cada huma peça”, ante as pressões dos prazos de lançamento das embarcações ao mar.

O próprio inspetor foi quem tabelou, extraiu e remeteu as peças prontas necessárias à construção da fragata “Princesa Carlota”, e o mesmo fez as contas da despesa das madeiras vindas do Cairú. Se considerarmos ainda a qualidade da embarcação que se pretendia, torna-se compreensível tal flexibilização orçamentária, pois a estrutura da economia mercantil, sua manutenção e sua expansão eram essencialmente marítimas.

Conclusão

Uma vez seletiva, a exploração madeireira em vias de especialização da zona norte da Comarca de Ilhéus em fins do século XVIII, e considerando-se o avanço das suas forças produtivas na condição de fornecedora subsidiária do estaleiro de Salvador, exportou para a capital da Bahia não apenas matéria-bruta, mas um leque variado e qualificado de

²⁸ A *quilha* é a base de construção de qualquer embarcação, onde se assentam as cavernas, e formam o seu esqueleto. É para ela mesmo o que a espinha dorsal é para o animal – indo de popa a proa. Nela fixava-se, por exemplo, o *pantilhão* (item 4 da tabela abaixo), que se situa entre o leme (na extremidade da popa) e a proa, ficando mais próxima da popa, fixada como uma imensa “nadadeira engessada”. Serve para dar firmeza a nau frente às correntes marítimas, se juntando aos esforços da mastreação e leme. O *pantilhão* já era encontrado nas contas de despesas das embarcações do final dos setecentos, e hoje é largamente utilizado por veleiros esportivos. *Sobre-quilhas* são peças destinadas ao reforço do *cavername* (conjunto de cavernas) do navio. Vão de proa a popa compondo toda a estrutura do casco (CÂMARA, 1976, p. 171; LAPA, 1973, p. 249).

²⁹ *Carlinga* é a madeira encavilhada na sobrequilha, com abertura para receber a mecha do mastro. *Capelo* é peça da volta que se dá com a amarra na abita; a “abita” é cada um dos pares de colunas de madeira aos dois bordos, no castelo, usados para receber as voltas de capelo do fiador da amarra (LAPA, 1968, p. 363).

³⁰ “São as madeiras arqueadas no costado do navio. Existem de várias espécies; ‘pés de carneiro’, são cada uma das colunas verticais entre vaus dos pavimentos do navio. Servem para consolidar; ‘barra do cabrestante’ cada um dos paus que uma vez introduzidos nas casas do chapéu do cabrestante, dão movimento manual a este” (LAPA, 1968, p. 365-6).

³¹ Reconhece-se por *madre de leme* a peça que liga as governaduras (peças semelhantes a dobradiças, que prendem o leme ao cadaste) e a porta (parte inferior do leme que trabalha na água). *Leme* é uma peça submersa responsável pela direção da embarcação em deslocamento.

matérias-primas destinadas à construção de bens de produção: as grandes embarcações transatlânticas e transoceânicas. A especialização proporcionou o avanço qualitativo e quantitativo da produção madeireira nas “vilas de baixo”, enriquecida com a ação de quadros qualificados postos em órgãos controladores, como a Inspeção dos Reais Cortes, juntando-se a isso o zelo científico de seu ministro, que obteve êxito na sistematização da produção madeireira, elevando-a à condição de principal contribuinte para o desenvolvimento da engenharia náutica que encontrava no Estaleiro da Ribeira das Naus em Salvador seu maior expoente colonial.

Assim, a atuação de Nunes da Costa como inspetor concorreu para que a referida zona se firmasse entre os principais centros de observações florestais para a produção científica lusitana da década de 1790, ao tempo em que apoiou economicamente a principal zona de produção naval luso americana da era moderna, visto ser a madeira a matéria mais cara da construção naval. Cremos que novas abordagens da história colonial, através de estudos sistemáticos da administração e das várias produções coloniais, algumas tradicionalmente concebidas como secundárias, podem colaborar para uma compreensão mais abrangente do desenvolvimento e manutenção do Império Colonial Português.

Referências bibliográficas

- ADAN, Caio Figueiredo Fernandes. *Colonial comarca de Ilhéus: soberania e territorialidade na América Portuguesa (1763 -1808)*. Dissertação de Mestrado, UFBA, Salvador, 2009.
- BLUTEAU, Raphael. *Vocabulario Portuguez e Latino*. Coimbra, 1712-1728.
- BOXER, Charles R. *O império marítimo português 1415-1825*. São Paulo, Cia das Letras, 2002.
- CÂMARA, Antonio Alves. *Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil*. São Paulo, Companhia Ed. Nacional, 1976.
- CAMPOS, João da Silva. *Crônica da Capitania de São Jorge dos Ilhéus*. Ilhéus, Ba: Editus, 2006.
- CORREA, M. Pio. *Dicionário das Plantas Úteis do Brasil e das Exóticas Cultivadas*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1926 a 1978.
- FARIAS, P. C. de. Investigações científicas no período de crise do Antigo Sistema Colonial. Um estudo acerca da contribuição de Domingos Alves Branco Muniz Barreto. In: *Anais Eletrônicos IV Encontro Estadual de História ANPUH-BA*, 2008.
- LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Ed. Brasiliense, 1968.
- _____. *Economia Colonial*. Editora Perspectiva S. A: São Paulo, 1973.
- LOBO, Tânia (org.). *Cartas Setecentistas*. São Paulo: Humanitas, FFLCH/USP, 2001.

KOSELEC, Reinhart. *Futuro Passado: uma contribuição semântica dos tempos históricos*. Trad.: Wilma Patrícia Maas, Carlos Almeida Pereira; revisão da tradução César Benjamim. – Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. PUC-Rio, 2006.

MAXWELL, Kenneth. A geração de 1790 e a idéia do Império luso-brasileiro. In: *Chocolate, piratas e outros malandros*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1999.

MORTON, F. W. O. The Royal Timber in Late Colonial Bahia. *Hispanic American Historical Review*, 58:1 (fev. 1978), pp 41-61.

MUNTEAL FILHO, Oswaldo. *Uma sinfonia para o Novo Mundo: A Academia Real das Ciências de Lisboa e os caminhos da Ilustração Luso-Brasileira na Crise do Antigo Sistema Colonial*. Rio de Janeiro: UFRJ/IFCS, 1998 (Tese de Doutorado).

NOVAIS, Fernando A. *Aproximações*. São Paulo: Cosac Naify, 2005.

PÁDUA, José Augusto. A Profecia dos Desertos da Líbia: conservação da natureza e construção nacional no pensamento de José Bonifácio. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, vol. 15, nº 44, outubro/2000.

_____. *Um sopro de destruição: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista, 1786-1888*. RJ, Zahar, 2002.

SILVA, Antonio de Moraes. *Diccionario da lingua portugueza - recopilado dos vocabularios impressos ate agora, e nesta segunda edição novamente emendado e muito acrescentado, por Antonio de Moraes Silva*. Lisboa: Typographia Lacerdina, 1813. Vol. I –II.

SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. *Morfologia da Escassez: Política econômica e crises de fome no Brasil*. Tese de doutoramento, UFF, 1991.

SCHWARTZ, Stuart B. *Burocracia e Sociedade no Brasil Colonial*. São Paulo: Perspectiva, 1979.